MODIFICACIÓN N°2 PLAN REGULADOR COMUNAL - CONSOLIDACIÓN DEL ÁREA INDUSTRIAL E INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA - CONCÓN" ID 2597-27-LP25.

INFORME ETAPA 2

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD

VERSION 02

Abril 2026

TABLA DE CONTENIDOS

I DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD 3
I.1 Interacción Regional 3
I.2 Red Vial Estructurante 4
I.3 Proyectos de Inversión Recientes 5
I.4 Demanda Proyectada 7
I.5 Impacto del Nuevo Aeropuerto 9
I.6 Conclusión 10

I DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD

I.1 Interacción Regional

Un diagnóstico de movilidad para Concón debe centrarse en la congestión vial estructural, alta motorización, falta de modos sostenibles robustos y una fuerte dependencia del sistema intercomunal TMV hacia Viña–Valparaíso[1]

Concón es parte funcional del Gran Valparaíso, con viajes diarios intensos por motivos laborales, educativos y de servicios hacia Viña del Mar y Valparaíso. El Plan Regulador Comunal en actualización identifica crecimiento urbano disperso, expansión residencial en áreas altas y consolidación del borde costero como polo turístico y de servicios, lo que incrementa la demanda vehicular.

El PLADECO 2024–2030 plantea explícitamente la necesidad de mejorar accesibilidad interna y conexiones con la Ruta 60CH, Rotonda y ejes estructurantes, evidenciando brechas en conectividad vial y de transporte[2].

Concón se integra al Transporte Metropolitano de Valparaíso (TMV), compartiendo servicios de buses con Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana; la licitación de diciembre de 2022 considera flota estándar RED para la zona, lo que mejora calidad de buses, pero no resuelve por sí misma la cobertura fina intracomunal.

A nivel comunal, el municipio ha reforzado transporte especial para organizaciones y adultos mayores (buses municipales de 28 asientos), pero estos operan como apoyo social y no como un sistema estructurado de transporte público masivo[3].

La conectividad externa depende fuertemente de pocos corredores (Rotonda, conexión a 60CH, ejes hacia Reñaca y Viña), que concentran gran parte de los flujos y condicionan la vulnerabilidad ante incidentes o saturación[2].

El Estudio de Capacidad Vial asociado al Plan Regulador identifica que las modificaciones normativas pueden agravar un sistema ya tensionado, con vías saturadas en horas punta y niveles de servicio decrecientes en ejes principales.

El diagnóstico ambiental estratégico del PRC menciona explícitamente congestión vial, crecimiento del parque automotor y falta de espacios habilitados para modos no motorizados como problemas relevantes de movilidad urbana.

[1] Actualización del Plan Regulador Comunal de Concón. Informe Ambiental. 2014.
[2] Resumen Ejecutivo PLADECO Concón 2024-2030
[3] Concón Noticias, Ilustre Municipalidad de Concón

Por su parte, el Estudio de Gestión de Tránsito Comuna de Concón, propone para diseñar ejes transversales desde cerro al borde costero, nuevos trazados estructurantes y un catastro de necesidades de estacionamientos, lo que muestra déficit histórico de planificación integrada de la red.

Los documentos comunales priorizan mejorar infraestructura vial y estacionamientos, pero hay menos desarrollo explícito de una red continua de ciclovías, prioridad de transporte público en calzada o gestión de la demanda (estacionamiento, tarificación, etc.), lo que indica una movilidad aún muy centrada en el automóvil.

La congestión y la estructura vial con pendientes, curvas y vías de doble uso (residencial–tránsito de paso) implican riesgos de seguridad vial, especialmente en áreas residenciales de cerro y accesos al borde costero, aunque no se dispone de un plan comunal de seguridad vial detallado en los documentos revisados.

En el Índice de Calidad de Vida Urbana, Concón destaca con nivel "Alto" a nivel regional, lo que refleja buena dotación en vivienda, entorno y servicios, pero también una presión creciente sobre su sistema de movilidad y conectividad. A futuro, la transformación del aeródromo de Concón en aeropuerto comercial (Aeropuerto Viña del Mar) y el crecimiento inmobiliario aumentarán significativamente los flujos de personas y carga, reforzando la necesidad de un modelo de movilidad sustentable y multimodal. Sin embargo, se evidencia falta de estudios específicos sobre la nueva demanda que el aeropuerto generará una vez se encuentre operativo.

Los desafíos clave del diagnóstico son: controlar el aumento del parque automotor, estructurar una red jerarquizada con prioridad al transporte público y modos activos, articular el transporte local con el TMV y orientar el desarrollo urbano para reducir distancias y dependencia del auto.

I.2 Red Vial Estructurante

La red vial estructurante de Concón se organiza en un sistema jerarquizado que busca asegurar conectividad interna y externa, pero hoy opera muy tensionado por el crecimiento urbano y la concentración de flujos hacia pocos ejes.

El PRC define una vialidad estructurante comunal con jerarquía primaria, secundaria y local, conforme a la OGUC y a los objetivos de integración de los distintos usos urbanos.

La memoria de actualización del PRC plantea como objetivo "desarrollar la vialidad estructurante conforme al patrón de viajes, escenarios de desarrollo urbano y estructuración territorial", optimizando conectividad entre zonas mediante una estructura jerarquizada y perfiles adecuados. Se busca estructurar una red que responda a la demanda

futura, complementada con un sistema vial secundario que genere recorridos transversales y mejore la accesibilidad entre barrios.

El propio PRC reconoce la necesidad de que la red estructurante responda a una demanda futura creciente, lo que implica que la situación base ya mostraba condiciones de saturación o cercanas a ella en los ejes principales.

La infraestructura reciente (como rotonda y conexiones principales) no ha logrado absorber el explosivo crecimiento inmobiliario, generándose congestión recurrente y maniobras riesgosas de los conductores para evitar atochamientos.

La alta dependencia de pocos corredores estructurantes, sumada a desarrollos de mayor altura y usos más urbanos en mesetas y bordes, tensiona la capacidad de la red y refuerza la necesidad de consolidar vías secundarias y soluciones de gestión de tránsito.

I.3 Proyectos de Inversión Recientes

Concón ha tenido varias inversiones viales relevantes, tanto urbanas como de conectividad externa:

- **Mejoramiento Camino Costero Reñaca–Concón (Av. Borgoño, Minvu)**: Primera etapa inaugurada en 2024 interviene aprox. 4,7 km entre sector Los Lilenes y playa La Boca, con ensanchamiento y pavimentación de calzada, ciclovías, colectores de aguas lluvia, iluminación, señalización, demarcación y muros de contención. Forma parte de un proyecto integral de alrededor de 10,5 km que moderniza todo el borde costero entre Concón y Reñaca como eje turístico y de movilidad.
- **Paraderos y equipamiento para transporte público**: En 2022 se inauguraron 58 paraderos nuevos y “modernos” para mejorar el acceso al transporte público, tiempos de espera y comodidad de los usuarios, con una inversión cercana a 300 millones de pesos.
- **Rotonda de Concón**: La municipalidad ha difundido una inversión superior a 1.000 millones de pesos para obras de mejoramiento de la rotonda de Concón, orientadas a reordenar flujos y mejorar la operación del nodo.
- **Obras en Av. Concón–Reñaca Oriente / cierres de calzada**: Resoluciones MTT autorizan cierres y ocupación de calzada en tramos de Av. Concón–Reñaca Oriente para ejecutar obras viales solicitadas por ENAP (mejoramiento de terreno asociado a seguridad y operación), lo que indica intervención reciente en ese eje estructurante.
- **Estudios de interconexión Viña–Concón (proyecto P23 / P3 Estraval)**: Si bien no es estrictamente “obra terminada”, se han desarrollado estudios y anteproyectos para una nueva interconexión Viña del Mar–Concón, alternativa o complemento a la vialidad costera, como parte del Plan Maestro de Transporte Urbano del Gran Valparaíso.

- **Enlace Blanca Estela – Ruta F-30-E** en Concón consiste en la construcción de un nuevo acceso que conecta directamente la Avenida Blanca Estela con la Ruta F-30-E (Camino Internacional), con el objetivo de mejorar la conectividad de la comuna y descongestionar los actuales puntos de entrada. La obra contempla la ampliación de pistas en sectores críticos, intervenciones urbanas complementarias en la intersección con Av. Montemar y mejoras en la infraestructura vial, lo que permitirá reducir tiempos de traslado, aumentar la seguridad y potenciar el desarrollo urbano y económico de la zona.

El megaproyecto entre Concón y Reñaca combina dos líneas principales: el mejoramiento del camino costero (Av. Borgoño) y una nueva vía alternativa interior (Vía PIV[4] / Av. Concón-Reñaca–Bosques de Montemar), con fuerte componente de pistas unidireccionales, solo bus y ciclovía[5].

- **Camino costero Reñaca–Concón (Minvu)**
  - Proyecto integral de modernización de unos 10,5 km de la avenida costera entre Concón y el sector Reñaca, con inversión del orden de 12–20 mil millones de pesos según etapa y fuente.
  - Obras: ensanchamiento y pavimentación de calzada, ciclovías, colectores de aguas lluvias, iluminación, señalización, demarcación y muros de contención, ejecutadas vía Programa de Vialidad Urbana del Minvu[6].
  - Objetivo: mejorar capacidad y seguridad del borde costero, reforzando su rol turístico-recreativo (turismo, deporte, gastronomía) y como eje estructurante de la conurbación Concón–Reñaca[7].
- **Nueva vía alternativa interior (Vía PIV Concón–Reñaca)**
  - Corresponde a una “tercera ruta” de conexión entre Reñaca y Concón (además del camino costero y Av. Edmundo Eluchans), conocida como Vía PIV del Plan Intercomunal de Valparaíso, de unos 12 km de longitud[4].
  - El Minvu ha proyectado alrededor de 35 millones de dólares en total, con 13,2 millones de dólares para su etapa final, buscando cerrar el trazado y completar la alternativa estructurante interior.

[4] Actualmente en ejecución la Etapa 6 del Diseño de Ingeniería

[5] https://www.infraestructurapublica.cl/us-132-millones-costara-terminar-nueva-via-alternativa-renaca-concon/

[6] https://rvl.uv.cl/noticias/8774-minvu-inaugura-primera-etapa-en-proyecto-para-camino-costero-entre-concon-y-renaca

[7] https://dprvalparaiso.dpr.gob.cl/2024/01/19/minvu-inaugura-primera-etapa-de-proyecto-que-modernizara-el-camino-costero-entre-concon-y-renaca/

- Incluye puentes en Reñaca que conectan etapas de la vía y generan un par vial, mejorando la continuidad y la distribución de flujos entre Valparaíso, Viña, Reñaca y Concón.

- **Tramo urbano Concón–Reñaca / Bosques de Montemar**
  - En Av. Concón–Reñaca y ejes asociados (Francisco Soza, Bosques de Montemar, Calle 1, etc.) el estudio de mejoramiento plantea: plataforma completa con dos pistas por sentido, pista "Solo Bus" y ciclovía en ciertos tramos[8].
  - En la intersección Av. Concón–Reñaca con Los Manantiales se propone iniciar unidireccionalidad: tres pistas más una pista exclusiva para transporte público, reforzando capacidad de la vía estructurante.
  - El megaproyecto ha generado fuerte conflicto con vecinos de Bosques de Montemar por alternativas que implican hasta cuatro pistas en zona residencial y demolición de viviendas para empalmar Av. Bosques de Montemar con Río Aconcagua.

- **Enfoque funcional del megaproyecto**
  - Función principal: aumentar capacidad y confiabilidad del corredor Concón–Reñaca, separando flujos costeros/turísticos del tráfico de paso y mejorando tiempos de viaje intercomunales.
  - Componentes de **priorización modal**: pistas exclusivas para buses, ciclovías continuas y mejoras peatonales, buscando reducir dependencia del automóvil, aunque el aumento de secciones de calzada también induce más tráfico privado.
  - aunque el aumento de secciones de calzada también induce más tráfico privado.

I.4 Demanda Proyectada

La demanda proyectada en el PRC de Concón y su Modificación N°1 se evalúa a 15 años con metodología MINVU, mostrando una red estructurante muy exigida pero globalmente consistente si se concretan los ensanches y nuevas vías propuestas.

El Estudio de Capacidad Vial (ECV) de la actualización del PRC modela un horizonte de 15 años (año 2027), usando como base el escenario tendencial de desarrollo urbano de ESTRAVAL para el Gran Valparaíso.

La demanda se construye a partir de usos de suelo y normas del nuevo PRC (densidades, coeficientes de constructibilidad, intensidades de uso), generando matrículas de viajes por zona para situación base futura y situación con PRC propuesto.

El objetivo central es verificar que la red vial estructurante propuesta (oferta) sea capaz de absorber adecuadamente la demanda futura de viajes, en términos de niveles de congestión, tiempos de viaje y partición modal.

[8] Megaproyecto vial en Concón amenaza con cambiar la vida de los habitantes de Bosques de Montemar - CPI

El estudio aplica la metodología ECV del MINVU (1997) para PRC, modelando la red en ESTRAUS y comparando dos escenarios al mismo año: base futura sin PRC y con PRC propuesto, manteniendo la misma red modelada como base para identificar déficits. Se analiza la relación demanda–oferta a nivel de red estructurante: flujos por tramo, niveles de servicio, tiempos de viaje y cambios en participación modal esperada, considerando las restricciones físicas de la vialidad y fajas definidas en el plan. Cuando la situación con PRC propuesto arroja congestión relevante u oferta insuficiente, el ECV permite justificar ensanches de faja o incorporación de nuevas vialidades al PRC.

El ECV de la actualización del PRC concluye que la red estructurante propuesta "responde a la demanda futura" a 15 años, siempre que se materialicen las fajas y mejoras contempladas (ensanches, nuevas vías y jerarquización). Se identifican ejes donde la congestión se eleva en punta, asociados al rol de Concón en la conurbación y al crecimiento inmobiliario, pero el plan opta por reforzar principalmente la red estructurante y el sistema secundario para repartir flujos.

El estudio también incorpora a Villa Independencia y Las Ilusiones, evaluando que las vías existentes y proyectadas permiten satisfacer el crecimiento urbano compatible con la normativa propuesta.

- **Modificación N°1 y subzona ZRM-1 CS**

El Estudio de Capacidad Vial específico de la Modificación N°1 se centra en la subzona ZRM-1 CS, verificando que las vías existentes y proyectadas pueden absorber el crecimiento urbano adicional que habilita la nueva normativa, en un horizonte consistente con el PRC actualizado.

La municipalidad explicita que este ECV "reconoce las vías existentes y proyectadas para satisfacer el crecimiento urbano en un horizonte de 15 años", usando como referencia la red y proyecciones ya evaluadas en la actualización del PRC.

En la práctica, la Modificación N°1 se apoya en la misma lógica metodológica: si la mayor intensidad de uso en ZRM-1 CS no sobrepasa la capacidad de la red estructurante (o puede ser absorbida con los ensanches previstos), la modificación se considera viable desde el punto de vista de transporte.

La combinación de alta intensidad inmobiliaria en ciertas zonas y una red fuertemente canalizada en pocos ejes sugiere que el sistema queda muy cercano a su límite operacional en punta, incluso si el ECV lo califica como "satisfactorio"; esto abre espacio para discutir medidas complementarias de gestión de demanda y transporte público.

Es clave destacar la condición de "condicionalidad": la conclusión de suficiencia de capacidad se sostiene solo si efectivamente se ejecutan los proyectos viales y ensanches de faja establecidos en el PRC y en los estudios asociados al corredor Concón–Reñaca[9].

[9] https://dprvalparaiso.dpr.gob.cl/2024/01/19/minvu-inaugura-primera-etapa-de-proyecto-que-modernizara-el-camino-costero-entre-concon-y-renaca/

I.5 Impacto del Nuevo Aeropuerto

El nuevo aeropuerto en Concón (ampliación del aeródromo de Torquemada para vuelos comerciales nacionales e internacionales) va a tensionar aún más la movilidad de la comuna, pero también ofrece una oportunidad para reforzar la red estructurante y el transporte público si se planifica bien su acceso[10].

- **¿Qué cambia con el aeropuerto?**

El proyecto transforma el aeródromo Viña del Mar en un aeropuerto regional con vuelos hacia varias ciudades de Chile (Antofagasta, La Serena, Concepción, Puerto Montt, etc.) y Argentina (Mendoza, Córdoba, Buenos Aires), con una proyección de cientos de miles de pasajeros al año[11].

Esto implica un aumento importante de viajes adicionales hacia/desde Torquemada: pasajeros, trabajadores, servicios logísticos, taxis, app de transporte, buses, lo que se sumará a la demanda ya modelada en el ECV del PRC (que no consideraba un aeropuerto de esta escala).

- **Impactos viales esperables en Concón**

Mayor carga en los ejes que conectan con Torquemada: principalmente Av. Concón–Reñaca, la vialidad costera mejorada y los accesos desde la Ruta F-30-E, que ya concentran flujos por el crecimiento inmobiliario y el corredor Reñaca–Concón.

Incremento de puntas horarias atípicas (vuelos muy temprano, tarde o fines de semana) que pueden superponerse con puntas recreativas/turísticas de la costa, generando congestión en horarios antes menos críticos.

Mayor presión sobre estacionamientos y circulación local en los barrios cercanos al aeropuerto, si no se delimita claramente el acceso principal y la oferta de estacionamientos en el propio recinto.

- **Oportunidades de mejora de movilidad**

El Gobierno plantea el aeropuerto como parte de la modernización de la red de aeropuertos, con inversión del orden de 76 mil millones de pesos e infraestructura nueva (terminal de pasajeros, estacionamientos, accesos viales, etc.), lo que abre la posibilidad de exigir accesos jerarquizados, pistas "Solo Bus" y buena conectividad con servicios de transporte público y eventualmente servicios regionales tipo shuttle[12].

Si se articula con el megaproyecto Concón–Reñaca (vía PIV y mejoramiento costero), el aeropuerto puede justificar priorización de transporte público y ciclovías en los accesos, reduciendo el impacto de autos particulares en la red local.

- **Clave para tu diagnóstico PRC/Modificación N°1**

[10] https://aeropuertos.mop.gob.cl/ampliacion-y-mejoramiento-del-aerodromo-vina-del-mar/
[11] https://www.observador.cl/dan-luz-verde-ambiental-para-el-nuevo-aeropuerto-en-concon/
[12] https://prensa.presidencia.cl/comunicado.aspx?id=283676

El ECV del PRC proyecta demanda a 15 años sin un aeropuerto regional operativo de esta magnitud, por lo que la apertura del aeropuerto introduce un nuevo polo generador de viajes que puede volver más críticos algunos tramos ya "al límite" en la modelación.

En consecuencia, la suficiencia de la capacidad vial no solo depende de ejecutar los proyectos estructurantes, sino también de que el diseño del aeropuerto incluya: accesos segregados, jerarquía vial clara, servicios de transporte público dedicados y gestión de estacionamientos para evitar desbordes sobre la trama residencial de Concón.

I.6 Conclusión

La evaluación de demanda y capacidad vial del PRC de Concón se elaboró sobre un escenario base que no consideraba la operación de un aeropuerto regional en Torquemada, el cual fue recientemente anunciado por el MOP y el Gobierno Central para entrar en funcionamiento hacia 2027, mediante la ampliación del actual aeródromo Viña del Mar-Concón y la construcción de nuevo terminal de pasajeros, estacionamientos y accesos viales.

Este proyecto convertirá a Concón en puerta de entrada aérea de la Región de Valparaíso, incrementando de forma significativa los viajes de pasajeros, trabajadores y servicios asociados, particularmente sobre los ejes Av. Concón–Reñaca, camino costero mejorado y Ruta F-30-E, ya hoy altamente demandados según el Estudio de Capacidad Vial comunal.

Por ello, la suficiencia de la red estructurante del PRC y su Modificación N°1 debe entenderse como condicionada no solo a la ejecución efectiva de los proyectos viales previstos, sino también a que el diseño del nuevo aeropuerto incorpore accesos jerarquizados, oferta robusta de transporte público (servicios dedicados tipo shuttle, pistas "Solo Bus") y una adecuada gestión de estacionamientos, evitando que los flujos inducidos por esta nueva infraestructura desborden sobre la trama residencial y refuercen las actuales situaciones de congestión en la comuna.