

## **ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL**

### **CONTENIDOS**

	Página
<b>1 VIALIDAD COMUNAL</b>	2
1.1 INTENSIDAD DE USO	2
1.2 TRANSPORTE PÚBLICO	5
1.3 ÍNDICES DE ACCESIBILIDAD DE LA RED VIAL	7
<b>2 VIALIDAD URBANA</b>	8
<b>3 CAPACIDAD DE LA ESTRUCTURA VIAL</b>	15
<b>4 PROPUESTA VIAL DEL PRC DE CALDERA</b>	16

## **ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL**

La estructura de relaciones que configura la vialidad se ha determinado en función de dos aspectos; el primero es la malla vial que permite a la comuna relacionarse con el sistema regional de centros poblados y el segundo es la valorización interior de vías que permite la funcionalidad urbana de las personas y que generalmente corresponde a la vialidad asumida por el transporte público, permanente o estacional. El presente Estudio diferencia entonces la estructura vial que resuelve las relaciones comunales, de la estructura vial que atiende los requerimientos del área urbana o de influencia del Plan Regulador Comunal

### **1. VIALIDAD COMUNAL**

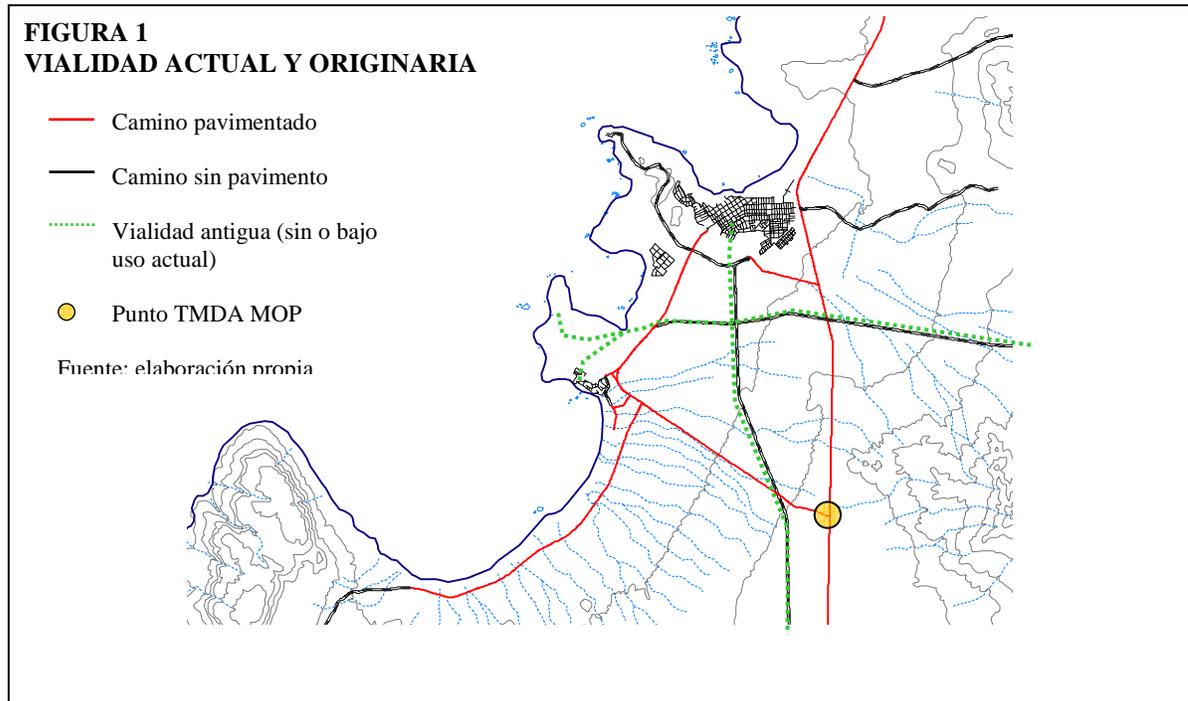
La infraestructura vial comunal es el principal soporte de las relaciones productivas de la comuna y provincia de Copiapó, donde la polaridad de los centros urbanos y productivos le adjudica una función conectora exclusiva a la red, identificándose en ella dos sectores funcionales: el primero corresponde al eje de la Ruta 5 que conecta el Puerto y Ciudad de Caldera con Copiapó y paso internacional a Argentina, además de la continuidad norte hacia Chañaral, donde confluyen otros caminos secundarios.

El segundo corresponde a las rutas que conforman la red secundaria, entre las que se pueden destacar las principales rutas de acceso desde la Ruta 5 hacia la costa, que son: la Ruta C – 360, que conecta con el balneario de Bahía Inglesa (es camino público, decretado como vialidad urbana MOP), la Ruta C – 358, que conecta con Puerto Viejo, la Ruta C – 370, que conecta con la caleta Barranquilla, la Ruta C – 372, que conecta con Bahía Salado. La conexión intracomunal de los sectores ubicados al norte y sur del río Copiapó, se resuelve con la Ruta Costera (Ruta 1), actualmente en sus últimas etapas de construcción.

En esta estructura vial, que conecta las localidades urbanas; la sola diferenciación de caminos con y sin pavimento identifica la jerarquía de uso. En la siguiente figura se ha destacado - además de la vialidad estructurante- la vialidad original de acceso a los centros poblados (segmento verde) que es distinta a la actual, lo que explica que los centros no se encuentren hoy cruzados por las vías expresas o troncales y estas pasen tangencialmente, es decir que nos encontramos con una situación corregida que debiera ser más ventajosa para la funcionalidad urbana.

Se destaca además el punto donde el MOP toma el conteo de flujo para el cálculo del TMDA, el cual se ubica en el acceso a Bahía Inglesa y no en el de Caldera, que por cierto es el más

utilizado en su relación con la Ruta 5, incluyendo los vehículos que se dirigen o salen desde Caldera.



### 1.1 INTENSIDAD DE USO

Los flujos de tránsito de los últimos años corresponden a los medidos por el MOP en tres puntos relevantes para la comuna: en el límite norte (Ruta 5 – bifurcación Flamenco), en el acceso a Bahía Inglesa (Ruta 5 – bifurcación Bahía Inglesa) y más allá de su límite suroriente (Ruta 5 – bifurcación Toledo).

**Cuadro 1**  
**TRÁNSITO MEDIO DIARIO ANUAL (TMDA) EN CAMINOS DE LA COMUNA DE CALDERA**

Año	TMDA Hacia norte	TMDA Hacia Caldera y norte	TMDA Hacia interior	TMDA Hacia Copiapó	TMDA Hacia Copiapó
Bifurcación	Flamenco	Bahía Inglesa	Bahía Inglesa	Bahía Inglesa	Toledo
1998	1.754	2.357	233	2.595	3.339
2008	2.139	3.225	347	3.549	5.071

Fuente: MOP, Censos de Tránsito 1998 y 2008.

Las cifras, en general, resultan de baja intensidad, incluso al revisar el detalle por temporada, ya que en el verano, el acceso a Caldera sube en un 50%, llegando a 3.661 vehículos diarios lo que todavía se considera una intensidad moderada (bajo 5.000).

Conforme a los programas del Ministerio de Obras Públicas, entre los proyectos viales en marcha, se encuentra la “Construcción de la Ruta 5 en doble calzada entre Copiapó y Caldera” y la terminación de la Ruta 1 o Ruta Costera.

La construcción de la doble calzada de la Ruta 5 significará reducir el tiempo de viaje entre Caldera y Copiapó, aunque sin alcanzar valores significativos, dados los bajos flujos detectados, que no alcanzan a generar niveles de saturación. Lo más importante será la elevación de los niveles de seguridad en el uso de las calzadas, reduciéndose las probabilidades de choques frontales entre vehículos que circulan en dirección contraria.

El proyecto considera la ejecución de cruces desnivelados y a nivel en los accesos a Caldera, por lo que el PRCCAL toma las medidas pertinentes para establecer las reservas necesarias.

La construcción de la Ruta Costera, o Ruta 1, en el territorio comunal contempla los siguientes tramos:

- Chañaral-Caldera: Se desarrolla por la Ruta 5, su trazado coincide plenamente con el de la Ruta Costera uniéndose a ella con una longitud de 90 km.  
No se contemplan inversiones en este sector, a excepción de las correspondientes a conservaciones normales.
- Caldera-Huasco: La Ruta Costera se separa de la Ruta 5 y en los siguientes cuatro tramos su trazado se encuentra en etapa de construcción con una extensión de 174 Km terminando en la ciudad de Huasco. Para fines del año 2005, la ruta ya se encontraba parcialmente operativa, la cual interconectará las siguientes caletas o balnearios:
  - Caldera – Puerto Viejo (34 Km)
  - Puerto Viejo- Bahía Salada (46 Km)
  - Bahía Salada-Carrizal (49 Km)
  - Carrizal – Huasco (45 Km)

El trazado se desplaza por la vertiente oriente de los cerros costeros, evitando pasar por los balnearios y los futuros desarrollos turísticos e inmobiliarios. El estándar corresponderá a un nivel de pavimento básico, faltando por realizar algunos viaductos para salvar quebradas, pero que inicialmente serán suplidos por pequeñas cuestas en ambas laderas.

El proyecto de mejoramiento y concesión de la Ruta 5 contempla diversas obras, entre las que destacan las siguientes:

- Ampliación a segunda calzada
- Intersecciones desniveladas Caldera Norte y Caldera Sur
- Retornos y pistas de viraje central
- Pasarela peatonal en Batallón de Atacama
- Calles de servicio
- Aceras peatonales
- Accesos a nivel y otras obras.

## 1.2 TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

El **servicio de transporte rural de pasajeros** existe regularmente entre Caldera - Chañaral y Caldera -Copiapó, el que se encuentra cubierto por buses y taxis colectivos, los que se desplazan por la Ruta 5. Eventualmente, en verano, se agrega una línea de buses que cubre Copiapó -Barranquillas o Copiapó - Puerto Viejo, al igual que un recorrido Caldera - Puerto Viejo, que podría señalarse como el único recorrido interurbano.

Si bien existen al interior de la ciudad de Caldera dos **Terminales Interurbanos** de buses, la condición tangencial de la ciudad respecto de la ruta nacional otorga una oportunidad de uso de ésta como terminal o parada de buses que van a Chañaral (o al norte) o a Copiapó (o al sur), diversificando la oferta de servicios y restando impacto en el casco urbano, situación que el PRC acoge permitiendo el emplazamiento de terminales interurbanos de pasajeros en zonas colindantes con la Ruta 5, reconociendo una tendencia operacional de los buses a limitar los ingresos a zonas urbanas que relativizan los tiempos del servicio y que, en el caso de Caldera, provocan congestiones en período estival. No obstante, este uso también se permite en zonas de mayor proximidad al centro urbano, en vías que califican como troncales o colectoras.

El **transporte urbano de pasajeros** es cubierto por 5 **líneas de taxis colectivos** (autos) que incluyen Caldera - Loreto y Bahía Inglesa, cuyos recorridos e intensidad, se grafican en el análisis de vialidad urbana. Dada la baja demanda durante los meses no estivales (marzo a diciembre), no sólo la periodicidad de los servicios es relativa, sino también los recorridos propiamente, abriéndose a casi la totalidad de la trama urbana en función de la demanda circunstancial de pasajeros; por lo se debe entender que los recorridos graficados más adelante, corresponden principalmente al trazado que se da en períodos estivales (dos meses) y que resultan, sin ser cuantitativamente relevantes, la mayor demanda vial que el transporte urbano ejerce sobre Caldera, Loreto y Bahía Inglesa.

El servicio de taxis colectivos utiliza igualmente el terminal público de transporte de pasajeros, sin embargo asume parqueos regulares e irregulares en las pistas de estacionamiento

de las vías céntricas, principalmente las próximas a la Plaza, materia de gestión de tránsito que no tiene respuesta normativa en el PRC.

A los servicios de taxis colectivos se agrega una línea o **servicio de buses urbanos**, cuyo recorrido se limita al área urbana de Caldera.

### Terminales de Transporte de Pasajeros

En la comuna existen 2 terminales de Transporte Interurbanos y Rural ubicados en la ciudad de Caldera, uno privado y otro público. Este último es compartido por buses intercomunales y taxis colectivos de transporte urbano. El terminal privado pertenece a la empresa Pullman Bus y se encuentra al interior de la trama urbana.



Ambos terminales generan conflictos menores en la operación de tránsito en períodos estivales, por lo que se contempla a nivel municipal su reubicación que -en principio y por motivos de oportunidad- podría ser emplazado en el acceso sur de Caldera desde Bahía Inglesa o en las proximidades del acceso norte a la ciudad desde la ruta 5.

No existen terminales de servicios de locomoción colectiva urbana en la comuna.

El PRC permite la localización de Terminales urbanos e interurbanos en las zonas U-9 y U-10, asociadas a vías expresas como la Ruta 5, además de C-314 y C-350, entre otras vías troncales y colectoras de la trama urbana central. No obstante, para una ciudad como Caldera con menos de 50.000 habitantes, los servicios de transporte interurbano o rural, pueden iniciar o terminar sus recorridos en el espacio público con permiso municipal<sup>1</sup>, sin que sea obligatorio disponer de un terminal.

---

<sup>1</sup> Art. 54° D.S. 212, de 1992.

### 1.3 ÍNDICES DE ACCESIBILIDAD DE LA RED VIAL

**Cuadro 2**  
**INDICADORES DE ACCESIBILIDAD DE LA RED VIAL**

	Comuna <b>CALDERA</b>	Comuna <b>Copiapó</b>	Provincia de <b>Copiapó</b>	Total <b>Regional</b>
Total Caminos Pavimentados (km)	<b>128,40</b>			
Densidad Caminos Pavimentados / Superficie (m/Km <sup>2</sup> )	<b>33,73</b>	<b>16,58</b>	<b>13,69</b>	<b>14,48</b>
Relación Caminos Pavimentados / Población (m/hab)	<b>9,35</b>	<b>2,29</b>	<b>2,89</b>	<b>4,31</b>

Fuente: Estudio PRICOP, MINVU - UC, 2005.

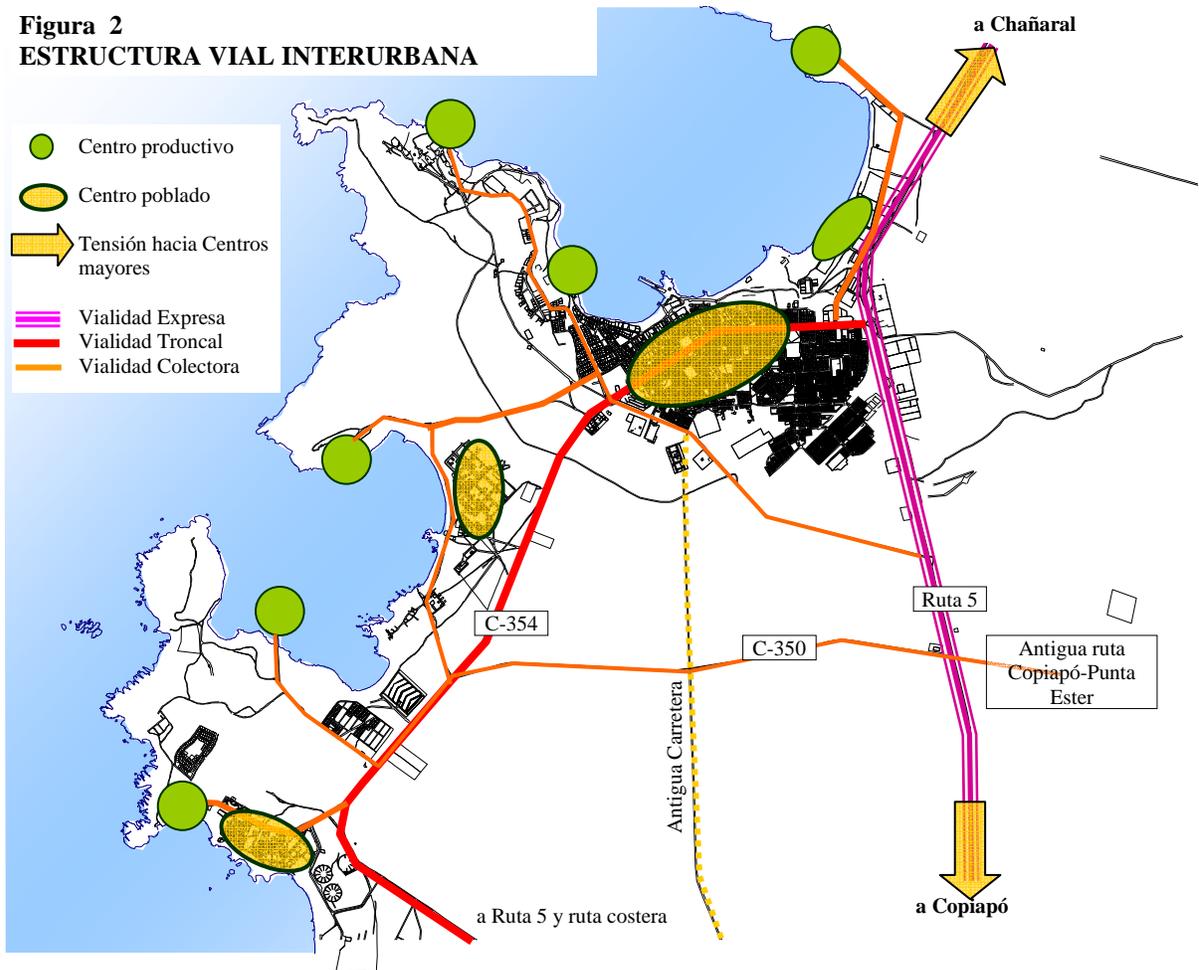
Para los dos indicadores utilizados, la comuna muestra una relación altamente favorable en el contexto provincial y regional, dando cuenta de la existencia de una red suficiente.

## 2. VIALIDAD URBANA

El área de incidencia del PRC, en lo que respecta a la zona urbana, sin considerar aquellas localidades que se integran como áreas de extensión (caletas o balnearios), se circunscribe a la conurbación que se forma entre Ramada por el norte y el Morro por el sur. Dentro de ésta área la estructura vial actual se encuentra desarrollada regularmente en la zona urbana consolidada de Caldera y Bahía Inglesa, mientras en el resto de los subcentros, incluyendo Loreto, la vialidad es una combinación entre los caminos enrolados, la vialidad de loteos aislados y un significativo número de huellas y caminos improvisados que surcan terrenos fiscales uniendo ambos sistemas, los que no obedecen a planificación previa o se establecen como atajos alternativos por los grandes sitios eriazos.

En una esta primera aproximación, en la siguiente figura se ha destacado la vialidad principal del sistema, es decir la que obedece a tensiones funcionales (productivas) y los accesos interurbanos, por lo que se han ubicado las unidades o focos de tensión o destino, así como la vialidad que les conecta. Se ha agregado una diferenciación de vías, homologada a la Ordenanza General, principalmente por su conectividad, más que por el estándar de diseño (que no cumple en ninguno de los casos), señalando la Ruta 5 como expresa, el camino a Bahía Inglesa como Troncal y algunas vías que cumplen con conectar las actividades productivas y centros poblados con la vialidad troncal y expresa, que se les ha denominado como colectoras. Esto nos permite trasladar o proyectar la jerarquía de la vía hacia el interior de la trama urbana y analizar su continuidad o coherencia. Se diferencia así el nivel de relaciones internas de Caldera, que es diametralmente más complejo que el de Loreto y Bahía Inglesa, por lo que el análisis, en busca de la estructura actual de la vialidad urbana, debe ser más detallado.

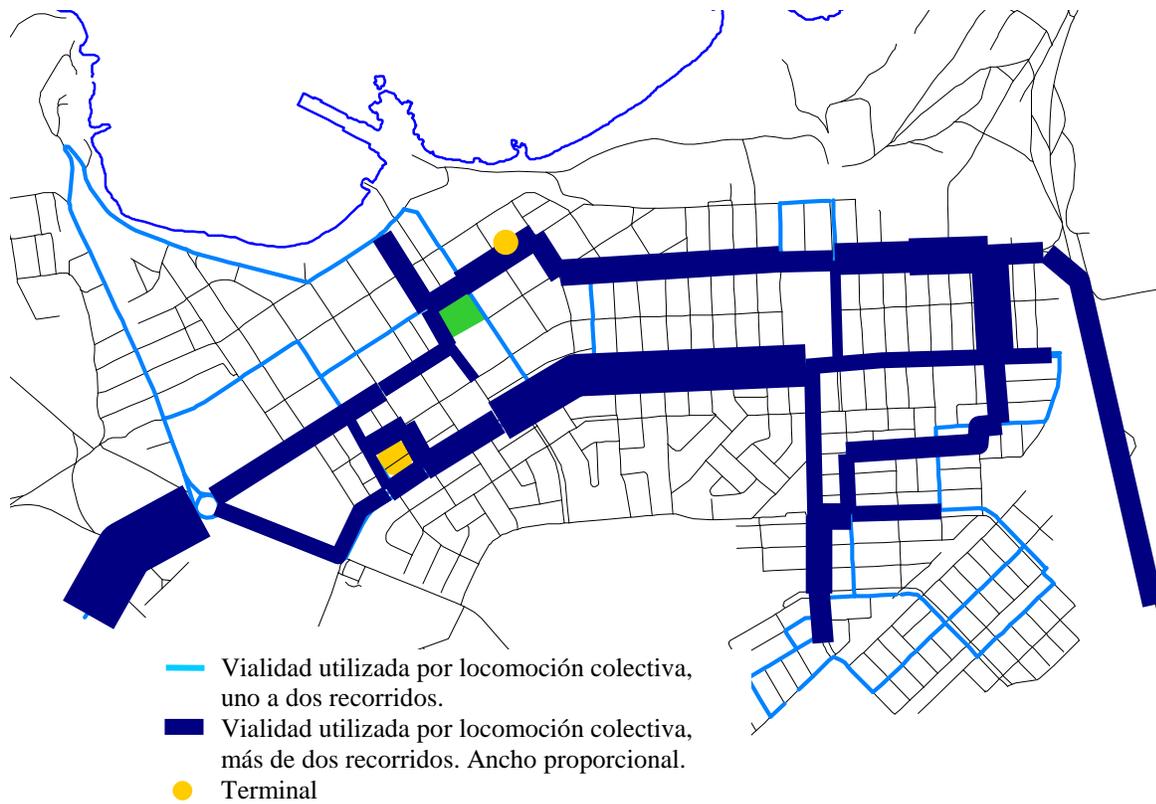
**Figura 2**  
**ESTRUCTURA VIAL INTERURBANA**



Para la determinación de la estructura vial urbana de Caldera, se analiza igualmente el uso funcional de ésta y para ello se han sobrepuesto tres componentes: la vialidad utilizada por la locomoción colectiva, la aptitud de las vías (pavimento y ancho) y la percepción de la gestión de tránsito (Dpto. de Tránsito), que visualiza conflictos puntuales y estacionales que no son siempre evidentes.

En la siguiente figura se destaca con celeste la vialidad utilizada por la locomoción colectiva de todo tipo y sobre ésta, en azul, se ha marcado la intensidad de uso, se decir la cantidad de líneas que ocupan la vía, diferenciando con mayor grosor aquellos segmentos que son más utilizadas (por más dos recorridos). Cabe aclarar que las salidas hacia Bahía Inglesa corresponden a recorridos urbanos y que las salidas por Ruta 5 corresponden a recorridos hacia Copiapó, sin embargo éstos últimos -en la práctica- suelen salir también por calle Canal Beagle, que no está reconocida oficialmente como circulación de taxis colectivos.

**Figura 3**  
**INTENSIDAD DE USO DE VIALIDAD POR TRANSPORTE PÚBLICO EN CALDERA**



Fuente: elaboración propia sobre información del Dpto. de Tránsito Munic.

En cuanto a la aptitud de vías se han considerado sólo dos aspectos: el pavimento y el ancho de vía, destacando aquellas calles que presentan una calzada superior a dos pistas (más de 7m) o doble calzada.

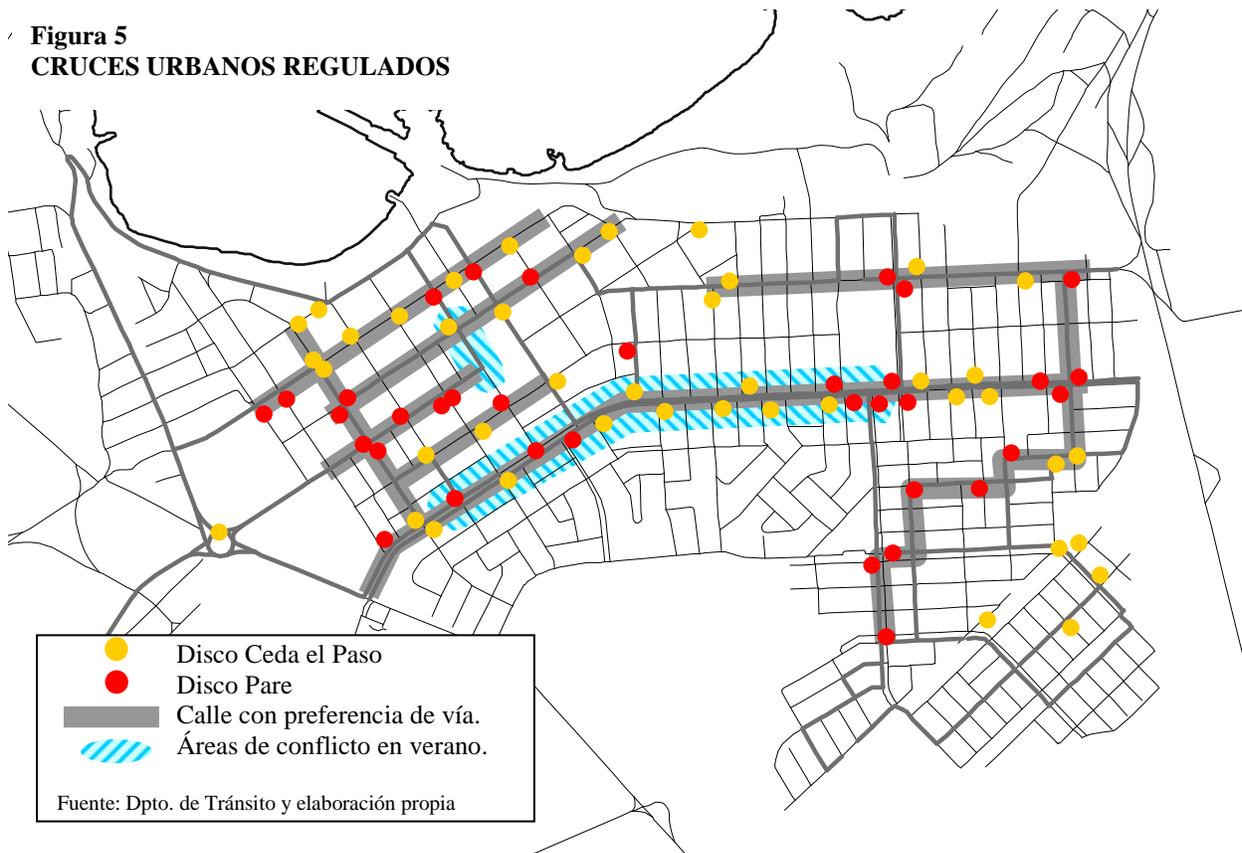
**Figura 4**  
**APTITUD DE LA VIALIDAD URBANA**



Finalmente se contemplan algunos aspectos de Gestión de Tránsito que tienen que ver con la regulación de vías, tránsito y manejo de conflictos. Un buen indicador de gestión es la prioridad que la administración de tránsito da a la regulación de vías de mayor demanda, en este aspecto se han graficado los cruces regulados mediante señales de “ceda el paso” y “pare”, las que marcan la prioridad o preferencia de vía, aspecto que resulta más integral, ya que no discrimina entre locomoción colectiva o particular. Adicionalmente, aun cuando se trata de situaciones estacionales que no constituyen conflictos permanentes, se destacan aquellos sectores que que presentan algún problema de tránsito, congestión o alta demanda de uso;

que en todo caso, según lo señala la Dirección de Tránsito, radica más en un problema de fiscalización que de la estructura vial.

**Figura 5**  
**CRUCES URBANOS REGULADOS**

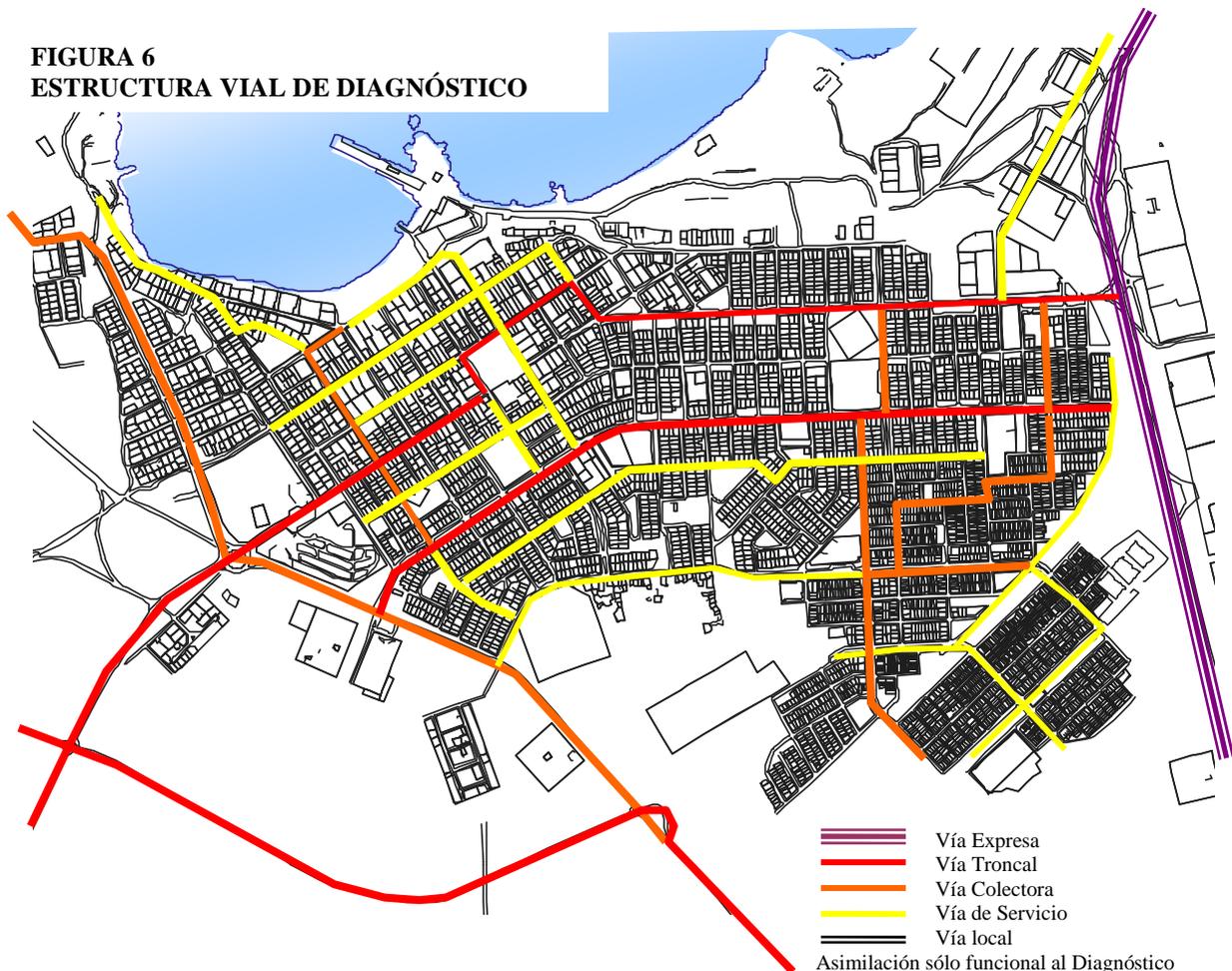


El Inventario Operativo realizado por la Dirección de Tránsito, identifica además algunas calles con intersecciones prioritarias sin señalización, como Juan Martínez, Canal Beagle, entre otras, las que no se integran al presente análisis, sin embargo se consideran en la percepción de gestión, como vías de segunda prioridad.

Atendiendo los distintos factores de diferenciación de la vialidad urbana, es posible concluir una estructura vial de diagnóstico, es decir, aquella que hoy articula las funciones urbanas de Caldera. En la siguiente figura se ha representado la estructura vial resultante, donde se han diferenciado cinco tipos de vías que, si bien no cumplen con la calificación que la Ordenanza General establece, dado el bajo flujo y diseño vial, las asimilaremos a modo de diferenciación exagerada como: expresa, troncal, colectora, de servicio y local.

Como expresa queda la Ruta 5, que tiende a ser una vía segregada a nivel nacional. Como troncal, se marca el accidentado eje Diego de Almeyda- Carvallo (con es desvío por la plaza), por constituir la unión con la Ruta 5 y Bahía Inglesa, en este mismo nivel se destaca Batallones de Atacama, considerando su conectividad con Canal Beagle hacia la Ruta 5 y el Camino al Faro (o acceso al Puerto), que constituye una variante de Canal Beagle. Como Colectora se destacan las calles Canal Beagle, Isla Picton, R. Schneider, Arica, La Esmeralda y Vicuña-Chañaral-Vallenar. Como de servicio, por unir barrios con el sistema, se destacan calles como Ejército Libertado, Edwards, Ossa Varas, Av. O'Higgins, entre otras. Las demás calles se consideran como vías locales, no estructurantes.

**FIGURA 6**  
**ESTRUCTURA VIAL DE DIAGNÓSTICO**



Destaca en el esquema resultante, la discontinuidad funcional de la vialidad asimilada a Troncal, tal que no existen vías que crucen transversalmente la ciudad entre su acceso poniente y la Ruta 5. Por otra parte, la vialidad perpendicular a los ejes troncales, se encuentra

segmentada, con quiebres e interrupciones de estándar, tal que existen vías de doble calzada que no tienen origen y destino funcional, como Schneider o Arica. Esto provoca la utilización de verdaderos laberintos como estructuras colectoras, es decir, las que acceden a los barrios, debido principalmente a que la vialidad estructurante planificada, no se encuentra aun construida o en condiciones operativas (sin pavimento).

Condición particular constituye el acceso al puerto desde la Ruta 5, camino que se ha desplazado en función de separarlo de Canal Beagle, por el carácter urbano de esta vía y a fin de segregar el intenso transporte de carga del puerto.

En el caso de Loreto y su relación con la ruta C-354 (Camino a Bahía Inglesa), así como otros sectores poblados o productivos las relaciones de conectividad, como ya se ha expresado suelen desarrollarse por sendas improvisadas que desperfilan la existencia de una conectividad regular, haciendo más complejo su análisis.

Para Bahía Inglesa se ha identificado una estructura vial de carácter funcional, jerarquizada por la utilización de locomoción pública y privada, donde es destacable el rol preponderante que le corresponde a la costanera, la que presenta discontinuidad y dado que es el centro del equipamiento y actividad turística, se presenta colapsada en períodos estivales y el resto de la estructura vial carece de una alternativa que permita la función de retorno o circunvalación del área consolidada, principalmente porque se trata de una trama orgánica no planificada que carece de continuidad vial.

### 3. CAPACIDAD DE LA ESTRUCTURA VIAL

Los antecedentes analizados dan cuenta de una capacidad vial apropiada para acoger el crecimiento de las áreas pobladas y la instalación de actividades. Un registro de los flujos de tránsito realizado por la Municipalidad dan como resultado un flujo máximo de unos 700 vehículos por hora, en horario punta, en un cruce. Si se considera que la capacidad de una pista de circulación de más de 2.000 vehículos por hora, se puede concluir fácilmente que la capacidad vial dentro del área urbana es satisfactoria.

Aún, al interior del área urbana, los conflictos registrados por el Diagnóstico se remiten más bien a la necesidad de mejorar la gestión de tránsito que a la necesidad de nuevas vías que se agreguen a las previstas en el PRC vigente. Sin embargo, se detectan carencias en la jerarquía o formas de uso de la estructura actual; por una parte, algunas vías destinadas a ejercer conectividades con la red nacional o interurbana del sistema (Diego de Almeyda- Carvallo), presentan discontinuidad de trazado o perfil, es decir, no dan cuenta de la aptitud necesaria para desarrollarse en esa función; por otro lado se acusa la falta de materialización de una estructura vial periférica que suele ser suplida con la utilización de sendas o caminos de hecho, que en algunos casos han logrado forzar la planificación normativa, estableciendo diagonales que resultan condicionantes de la zonificación espacial.

Tal vez la principal jerarquización vial que se presenta en riesgo de desperfilarse o provocar efectos no esperados, es la diferenciación funcional de las vías de carga, de transporte interprovincial y los flujos locales, los que no se manifiestan debidamente segregados, tanto por la inexistencia de vías independientes, como por el emplazamiento de la infraestructura de destino (puertos, terminales, industrias) respecto de los acceso o conexiones con la vialidad expresa y troncal. En este aspecto el PRC ha destacado la segregación del camino al puerto (MOP) que se desarrollaba por Canal Beagle y que hoy se realiza por Centinela Blanco, una vía construida especialmente para el transporte de carga separada del borde urbano consolidado; materia que fue acordada con la Dirección Regional de Vialidad (29.03.2006), con anterioridad a la Declaración de Caminos Públicos en las Áreas Urbanas de la III Región, a fin de establecer concordancia con la propuesta del PRC, en la cual participó dicha instancia.

Otro aspecto que, si bien no genera conflictos viales en la actualidad, ha sido interés del análisis su incorporación a la propuesta vial, es la demanda implícita en el imaginario colectivo local y turístico, de una vía de borde costero urbano (costanera), que permita o fomente la integración del paisaje costero y sus particulares actividades a las actividades urbanas, como principal aporte identitario cultural de Caldera. Hoy esa relación se manifiesta en forma segmentada, por el emplazamiento de algunas actividades en forma expansiva y la falta de un trazado vial ordenador.

#### 4. PROPUESTA VIAL DEL PRC DE CALDERA

La vialidad estructurante propuesta contiene una oferta importante, en cuanto a su capacidad vial, por lo que será capaz, aún más allá del horizonte de planificación, de satisfacer los requerimientos de circulación de la población permanente y sus actividades productivas y del tránsito estacional.

En un recuento de los aspectos que se tuvieron presente en la formulación de una estructura vial para el PRC de Caldera, podemos destacar los siguientes:

- a. Integración del sistema urbano central mediante una red jerarquizada de vías expresa, troncales y colectoras, interconectadas con reservas apropiadas de espacio para soluciones viales singulares (rotondas, enlaces, cruces desnivelados) y perfiles acordes a su demanda.
- b. Racionalizar la declaratoria de espacio público para vías locales y de servicio del área urbana consolidada, que presentan baja o nula posibilidad de materializarse en los plazos de caducidad establecidos por el Art. 59 de la LGUC (modificación de febrero de 2004).
- c. Estructurar el desarrollo potencial de las áreas de extensión urbana con una propuesta ordenadora de vías conectadas al sistema principal.
- d. Establecer una estructura diferenciada para las funciones productivas, urbanas y turísticas de un sistema urbano multifuncional, con fuerte presencia de las actividades de transporte productivo.
- e. Considerar la estructura vial como un soporte complementario de un sistema multimodal, propio de las ciudades con actividades productivas exportadoras.
- f. Rescatar la presencia urbana del borde costero y sus actividades, mediante el trazado de una vía costanera continua segregada del transporte de carga o mayor (con jerarquía de vía de servicio y local, en algunos tramos mas complejos).

#### **4.1 VÍAS QUE COMPONEN LA ESTRUCTURA VIAL DEL PLAN**

La estructura vial del PRC integra la vialidad Intercomunal del PRICOST (expresas, troncales y colectoras) comprendidas en el área urbana; además define una malla de vías troncales y colectoras con fajas de 20m a 90 m de ancho, que permiten un holgado diseño de soluciones viales acorde a las proyecciones de crecimiento de la demanda.

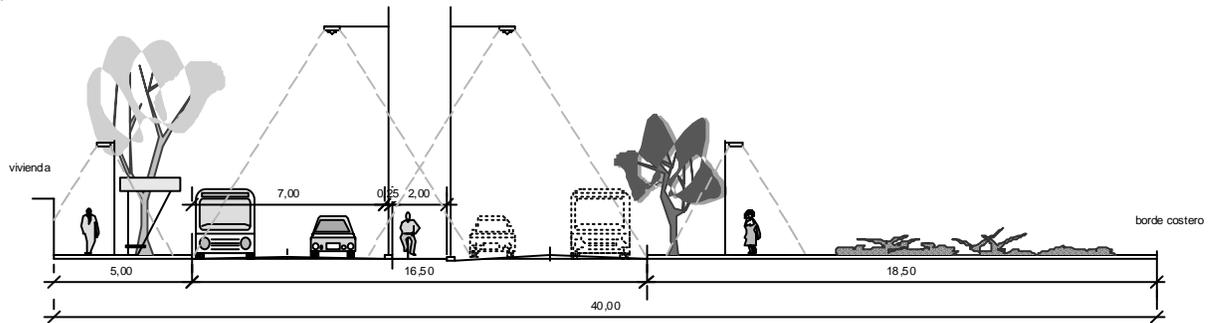
No obstante y como se ha señalado, la capacidad del sistema se presenta sobredimensionada a la actual demanda y los crecimientos poblacionales proyectados en el horizonte del Plan (30 años). La planificación de fajas sobredimensionadas a la demanda real de crecimiento de Caldera, guarda relación con los eventos estivales, donde la gestión local de tránsito requiere de fajas operativas funcionales a redireccionamientos, habilitación de estacionamientos u otra disposición no habitual en los diez meses restantes.

Por ello, resulta inconducente un análisis de capacidad vial del sistema en función de las demandas promedios, por cuanto sólo se concluirá en una sobredimensión de las fajas (el PRC no proyecta anchos de calzadas o número de vías). En cambio, es preciso atender el origen práctico que dicho dimensionamiento tiene para la gestión local y su aporte a las condiciones paisajísticas y al valor turístico del entorno urbano

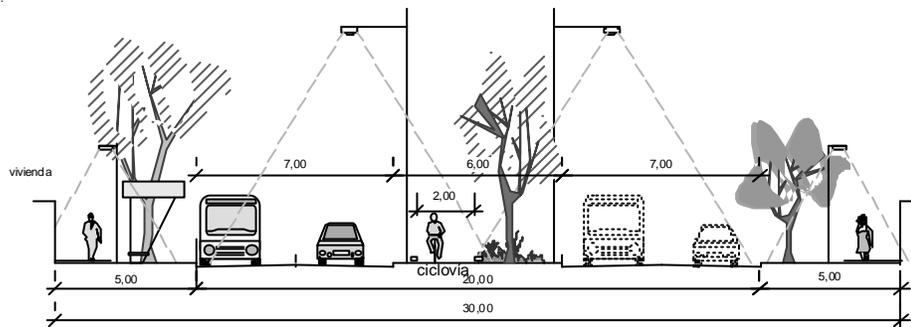
#### **4.2 PERFILES TIPO INDICATIVOS**

Si bien al PRC no le corresponde la determinación de los perfiles viales, por cuanto el diseño de los componentes de la faja vial se realiza mediante Planos Seccionales, tal como está establecido en la OGUC, para todo tipo de vías, a continuación se consignan - a modo indicativo- algunos perfiles tipo, para vialidad trocal y colectoras, con el fin de representar la capacidad de diseño funcional que presenta el ancho asignado a la vía.

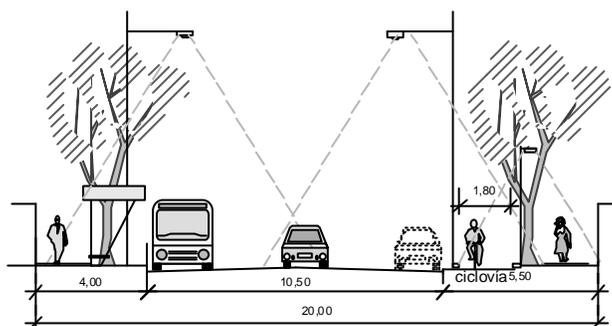
**PERFILES VIALES INDICATIVOS**



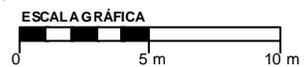
**VÍA DE AMORTIGUACIÓN ENTRE ACTIVIDADES de 40 m**  
Ej: Av. Punta Ramada



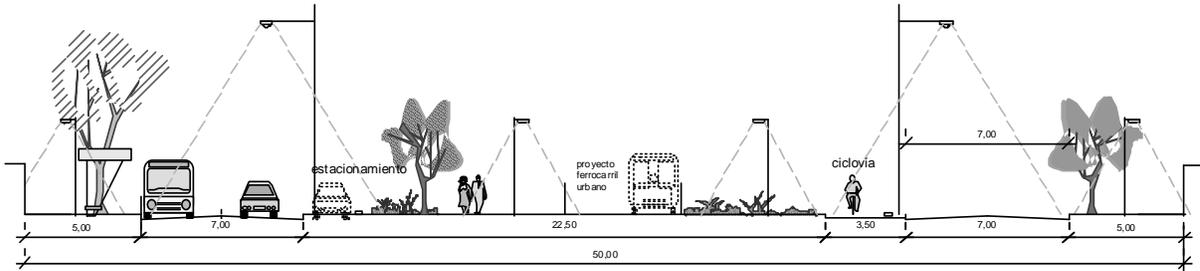
**VÍA TRONCAL Y COLECTORA DE 30 m**  
Ej: Av. Punta Ramada; Camino Al Faro



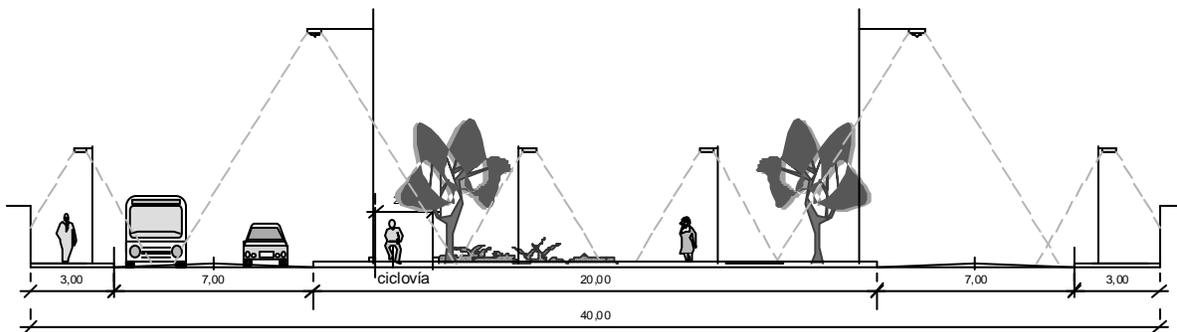
**VÍA COLECTORA DE 20 m**  
Ej: El Salvador; Pesquera Atacama; Caracoles



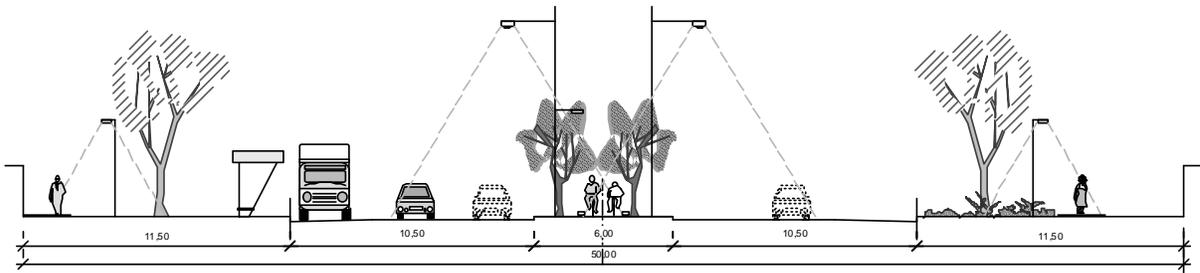
**PERFILES VIALES INDICATIVOS**



**VÍA-PARQUE TRONCAL DE 50 m**  
Ej: Circunvalación Blanco Encalada



**VÍA PARQUE de 40 m**  
Ej: Batallones de Atacama y Camino a Bahía Cisnes.



**VÍA TRONCAL DE 50 m**  
Ej: Centinela Blanco

