
Plan Regulador Comunal de Casablanca

MEMORIA EXPLICATIVA
ANEXO 2

ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL

ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL

PLAN REGULADOR COMUNAL DE CASABLANCA



Joanna Bastias Acevedo
12.023.107-3

PROFESIONAL RESPONSABLE: JOANNA BASTIAS ACEVEDO
RUT: 12.023.107-3
INGENIERA DE TRANSPORTE P.U.C.V

INDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	METODOLOGÍA A UTILIZAR	2
3	CONTEXTO GENERAL	3
3.1	LA CONECTIVIDAD INTERCOMUNAL y COMUNAL	3
3.2	ACCESIBILIDAD COMUNAL	7
3.3	DEMANDA DEL SISTEMA COMUNAL.....	8
3.4	OFERTA DEL SISTEMA COMUNAL	10
4	ANÁLISIS DE FLUJOS	27
4.1	COMPOSICION DEL FLUJO	30
4.2	GRADOS DE SATURACION	30
5	PROPUESTA DEL PLAN	36
5.1	CASABLANCA.....	36
5.2	QUINTAY.....	56
5.3	PASO HONDO.....	67
5.4	LA PLAYA.....	69
5.5	LO VASQUEZ.....	73
5.6	LAS DICHAS	75
5.7	LAGUNILLAS.....	78
5.8	LOS MAITENES	82
5.9	LA VINILLA.....	84
6	ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA MÁXIMA DE VIAJES	88
7	ANÁLISIS DE CAPACIDAD VIAL	91
8	ANÁLISIS GLOBAL	97
8.1	ASPECTOS GENERALES	97
8.2	ESCENARIO FUTURO.....	98
9	CICLOVÍAS.....	101
10	CONCLUSIONES.....	106

1 INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como objetivo entregar los antecedentes necesarios para ser utilizados como memoria técnica para sustentar los aspectos relacionados al sistema de transporte en el marco de la actualización del Plan Regulador Comunal de la ciudad de Casablanca.

De acuerdo a la metodología sugerida en el documento “Capacidad Vial de los Planes Reguladores – Metodología de Cálculo”, MINVU 1997, la comuna de Casablanca puede clasificarse como una “comuna menor urbana diversificada”. De acuerdo a los antecedentes del Censo del 2002, su población no supera los 30.000 habitantes, concentrando un alto porcentaje de la población comunal en el área urbana y dedicada a diferentes sectores productivos.

En consecuencia, el informe se centrará en un análisis de transporte ajustado a la vialidad que revista mayor significancia e intersecciones que presentan mayor flujo y se prevean más cargadas en el futuro, producto de la aplicación del proyecto de PRC en estudio.

2 METODOLOGÍA A UTILIZAR

Para garantizar, en materia de vialidad y **transporte**, que el PRC dará respuesta a las proyecciones de oferta vial y demanda del sistema urbano, acorde al flujo de personas y de vehículos esperado; este estudio se centra en la observación de la vialidad propuesta y considera tres aspectos: de análisis: **accesibilidad, conectividad y capacidad**, enfocándonos en que la estructura vial propuesta responda satisfactoriamente a la futura demanda del sistema de transporte comunal.

En términos de accesibilidad, al PRC le corresponde garantizar el soporte vial y el emplazamiento de las actividades más demandadas en relación a la localización de la población.

Por otro lado la conectividad vial, se entiende como la estructura jerarquizada del sistema, donde para el caso de un PRC la jerarquía vial está establecida por la OGUC (Art. 2.3.2), la cual tiene una clasificación diferenciada por criterios funcionales.

Y finalmente la capacidad vial, permite evaluar si la futura demanda vehicular puede ser soportada por el espacio disponible para infraestructura vial.

El análisis se hace sobre la estructura vial actual, que representa la forma en que la movilidad local se sirve del soporte existente. En este sentido se consideró como base de información, los antecedentes aportados por el estudio de “Justificación de semáforos de Casablanca, 2014”, información en terreno y datos aportados por el Municipio. Lo que permite tener antecedentes de la demanda vehicular actual en los puntos más conflictivos de la ciudad, utilizando dichos antecedentes para obtener indicadores que permitan verificar las condiciones actuales de la vialidad más significativa y compararla con un escenario futuro, para de esta forma, determinar la capacidad general del sistema para acoger la demanda de viajes.

Para el caso de las demás localidades en estudio, el análisis se hace sobre la estructura de accesibilidad y conectividad del sistema, dado que la futura demanda vehicular no se estima lo suficientemente alta como para generar conflictos de saturación en su red vial.

3 CONTEXTO GENERAL

3.1 LA CONECTIVIDAD INTERCOMUNAL y COMUNAL

Casablanca se encuentra ubicada aproximadamente a 39 km de Valparaíso y 79 km al poniente de Santiago. Situada en torno a la Ruta-68 se establece como un emplazamiento estratégico de la comuna que le permite articular el movimiento de carga entre los principales puertos de la Región, como lo son Valparaíso y San Antonio. Dicha ubicación le entrega a Casablanca un rol protagónico en los movimientos de carga favorecidos por una buena infraestructura vial a nivel intercomunal.

A nivel local, si bien su conectividad se ve favorecida por rutas intercomunales expeditas y en buen estado de mantención, la distancia de algunas localidades no favorece la accesibilidad debido a que se encuentran más alejadas de la red principal de transporte público, tal es el caso de Melosilla y San Jerónimo ubicadas hacia el poniente de la comuna. La construcción de la ruta 68 como autopista concesionada viene a beneficiar la conexión entre la región Metropolitana y Valparaíso, sin embargo su trazado deja desplazadas algunas localidades que nacieron en torno al antiguo camino y que veían en este trayecto favorecidas algunas de sus actividades productivas tal es el caso de Paso Hondo, La Playa y Lo Vázquez, esta última a diferencia de las otras, ha sido pensada con soluciones viales que permiten el acceso al Santuario, dada la importancia religiosa que reviste dicho lugar.

En resumen, en Casablanca los niveles de jerarquía de los caminos públicos, se encuentran claramente diferenciados y se pueden clasificar en regionales, intercomunales y comunales; donde la conectividad nacional e intercomunal cuenta con soluciones viales claras y vías expeditas, sin embargo, al establecer los circuitos de relaciones comunales, desde los más recurrentes, entre los centros poblados y la cabecera comunal, hasta los más eventuales entre centros poblados de la comuna, vemos como la vialidad secundaria, se ve entrampada entre la vialidad mayor, debiendo realizar largos trayectos o circular tramos por vías expresas para retomar la continuidad local, lo cual es particularmente complejo para generar circuitos de locomoción colectiva y aún más para los transportes rurales, como bicicletas y transporte no motorizado.

Los centros poblados de Casablanca tienen la particularidad de estar conformados, en su mayoría, en los bordes de la vialidad principal, lugares que presentan un marcado desarrollo lineal, con escasa vialidad local. A dichos centros se accede desde y hacia Casablanca por una red intercomunal que facilita la conectividad y acceso.

La Vinilla: la conectividad desde Casablanca se realiza por la ruta F-870, camino interior que evita el uso de la Ruta 68 debido al peaje; en sentido contrario, La Vinilla – Casablanca, es posible utilizar la ruta -68.

Lagunillas: Se accede a ella por la ruta F-90 - F-962-G, localidad ubicada en el borde de la ruta F-962-G, que conecta con San Antonio, la construcción de un By-pass que facilita el paso de vehículos tanto de carga como pasajeros, generó cambios en su economía local al dejar de ser una alternativa de paso o detención. Por otra parte la ruta F-940 conecta esta localidad con Los Maitenes.

Los Maitenes: Se accede a ella por la ruta F-74-G, camino a Melipilla, ruta en buen estado de conservación con una pista por sentido. Conectada a Lagunillas por la ruta F-940.

Lo Vazquéz: Situada en torno a la ruta 68, con una estructura lineal y cuya principal actividad es del tipo turístico desarrollado por la celebración religiosa de la Virgen de Lo Vázquez. Desde Valparaíso y Santiago, se accede al Santuario que lleva el mismo nombre, por una vía caletera situada en torno a la ruta 68 y desde Casablanca es posible acceder a la localidad por la ruta F-852 continuación de Av. Constitución.

La Playa: La configuración de dicha localidad mantiene las características lineales que tienen las otras localidades mencionadas anteriormente, es importante mencionar el acceso que se tiene desde Quilpué hacia esta localidad por la ruta F-50. Como ruta alternativa a Casablanca se tiene la ruta F-844, que conecta con Las Dichas y Algarrobo por la ruta F-840.

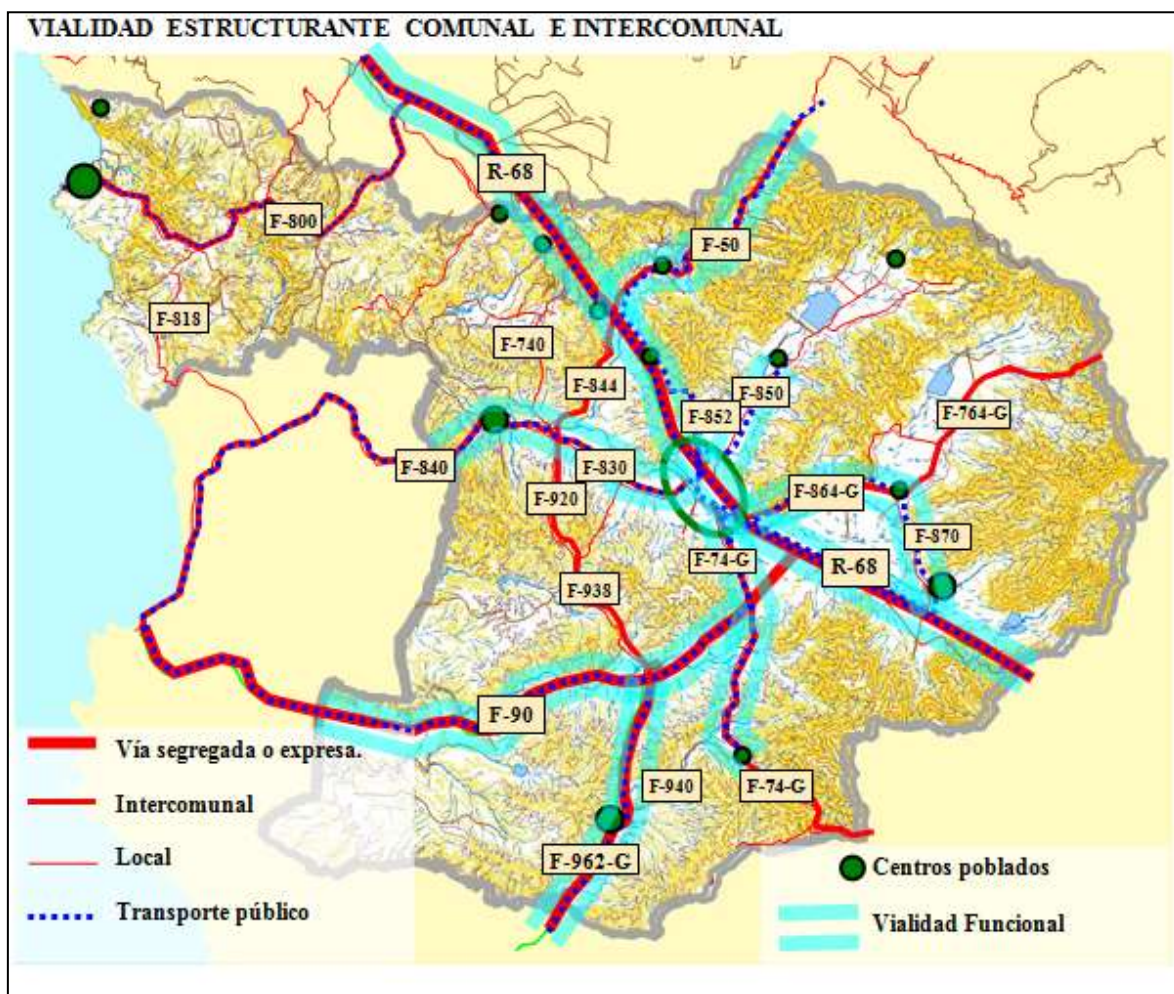
Paso Hondo: Situado al margen del antiguo camino a Valparaíso, termina por desarrollarse entre este camino y la actual Ruta-68, su conectividad con Casablanca se realiza por la Ruta 68 pagando peaje, o por la localidad de Lo Vázquez conectándose a la ruta F-852.

Las Dichas: La localidad se estructura sobre la ruta F-840, camino a Algarrobo, vía intercomunal que presenta transporte de carga. Se puede acceder a Casablanca por la ruta F-830, continuación de la ruta F-840.

Quintay: Localidad costera, conocida por su antigua Ballenera y caleta de pescadores, es sin duda una de las localidades más distantes de Casablanca y a diferencia de las antes mencionadas no es una localidad de paso, sino más bien de destino, posee una red vial que no presenta vías expresas ni troncales, siendo su vialidad más bien de tipo local y servicio, cuya demanda está fuertemente marcada por el periodo estival. Su único acceso se configura a través de la ruta F-800.

La **Figura N° 1** presenta la vialidad estructurante que permite la conectividad y la **TABLA N°1** la clasificación funcional de la vialidad comunal.

Figura N° 1: Vialidad Estructurante



Fuente: ECV 2010, I. Municipalidad de Casablanca

TABLA N° 1 Clasificación Funcional de la vialidad Comunal

ROL	NOMBRE	TRAMO ENTRE	TIPO	Denominación PRC CB/ PREMVAL
68	Camino a Valparaíso	Túnel Zapata- Acceso Melosillas	Expresa	VE-1v
F-90	Camino a Algarrobo	Ruta 68 a límite comunal poniente	Expresa	Rural
F-962-G	Camino a San Antonio	Lo Orrego Abajo y límite comunal sur	Expresa	Rural
F-74-G	Camino a Melipilla	Casablanca y Loma Los Molles	Intercomunal	Camino a Melipilla (Ruta F-74-G) en Casablanca y Av. Los Maitenes (Ruta F74-G) en Los Maitenes
F-830	Camino a Las Dichas	Casablanca y Ruta F-920	Comunal	VT-38v
F-834	Camino el Estero	Las Dichas (F-840) y limite comunal poniente	Comunal	Camino el Estero (Ruta F-834)
F-840	Camino a Algarrobo	Las Dichas desde Ruta F-920 y límite comunal poniente	Intercomunal	VT-38v
F-842	Camino Santa Rita	La Playa entre Ruta 68 y Ruta F-50	Comunal	Camino viejo Valparaíso Santiago (Ruta F-842)
F-844	Camino Santa Rita	La Playa (Ruta F-50) y Las Dichas (F-840)	Comunal	Camino viejo Valparaíso Santiago (Ruta F-844)
F-718		Paso Hondo (F-840) y Camino a Quintay (F-800)	Comunal	Camino viejo Valparaíso Santiago (Ruta F-718)
F-800	Camino a Quintay	Límite comunal norte (desde R 68) y Quintay	Intercomunal	VT-43v (Av. Jorge Montt) y VT-42v
F-50	Camino a Villa Alemana	Ruta 68 y límite comunal norte	Intercomunal	Rural
F-938	Camino San Jerónimo	Las Dichas (F-840) y Orrego Abajo (F-90)	Comunal	Rural
F-940	Camino los Maitenes	Lagunillas (Av. Rojas Montt) y los Maitenes (F-74-G)	Comunal	Camino los Maitenes (Ruta F-940)
F-864-G	Camino Tapihue	Casablanca (R68) y Cuesta de Pangue	Intercomunal	Camino a Tapihue (Ruta F-864-G)
F-870	Camino la Viñilla	Ruta 68 y Tapihue	Comunal	Camino la Viñilla (Ruta F-870)
F-850	Camino Lo Ovalle	Ruta 68 y El Carpintero	Comunal	VT-41v
F-852	Camino a Lo Vásquez	Ruta 68 y Lo Vásquez	Comunal	VT-39v
F-818	Camino a Tunquén	Llampaquillo (F-800) y Tunquén	Intercomunal	Rural

3.2 ACCESIBILIDAD COMUNAL

La accesibilidad es una condición de relación entre las personas y la ubicación de las ofertas de equipamiento y servicios, es decir, entre los centros poblados y los centros jerárquicos o equipados a nivel comunal. El nivel de accesibilidad a la red vial, condiciona entonces, el desarrollo urbano y territorial de la comuna.

La accesibilidad a la comuna está dada principalmente por la cobertura de transporte público que se tenga y por la frecuencia que posea, de esta manera será más fácil acceder a la localidad si se cuenta con un servicio de transporte que no solo llegue al lugar, sino que además lo haga con una mayor regularidad.

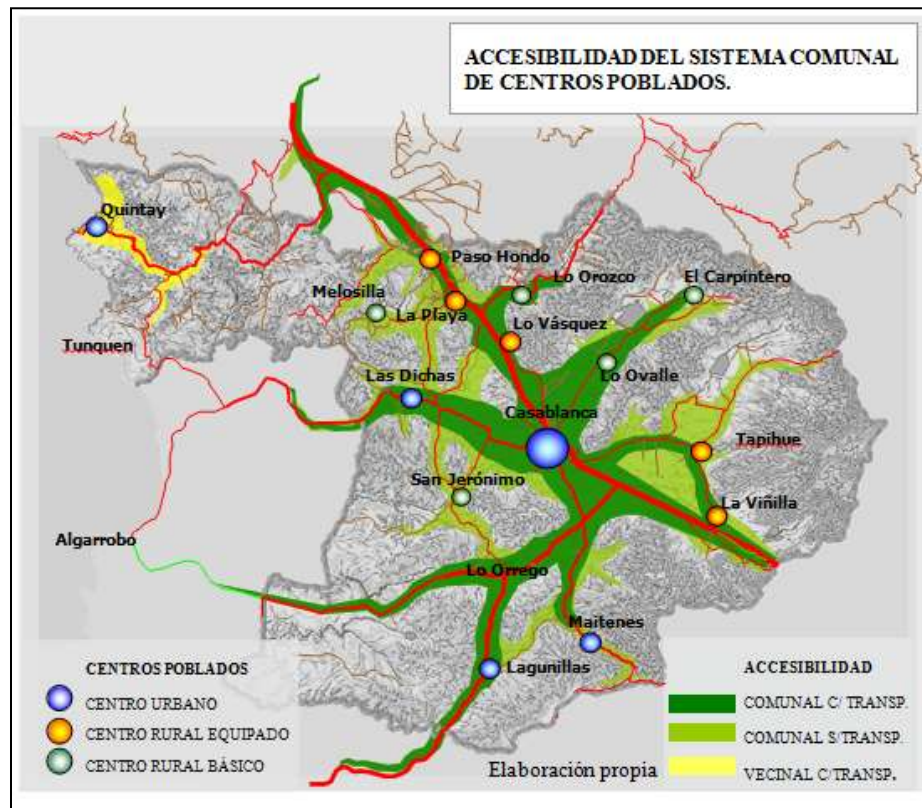
Dado lo anterior es posible entonces mencionar que si bien la cobertura de transporte público es bastante amplia, existen en algunos casos una frecuencia que no se cumple o es irregular. No existen horarios fijos y pasada las 20:00 hrs se hace difícil salir de la comuna.

La localidad de Los Maitenes, solo cuenta con un servicio que posee una frecuencia de 2 buses al día. Algo similar ocurre a las localidades de Lo Ovalle y Carpintero que tienen una frecuencia de 3 buses diarios.

Quintay solo cuenta con un servicio de transporte colectivo, no existen empresas de buses que realicen el recorrido desde Casablanca hacia esta localidad.

La **Figura N° 2** muestra la cobertura del sistema y el nivel de accesibilidad que brinda el transporte público a las diferentes localidades.

Figura N° 2: Accesibilidad del Sistema Comunal



Fuente: ECV 2010, I. Municipalidad de Casablanca

3.3 DEMANDA DEL SISTEMA COMUNAL

El Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) que realiza la Dirección de Vialidad MOP a través de su Plan Nacional de Censos, permite hacerse una imagen general, sobre los flujos movilizados en el sistema vial comunal, permitiendo obtener referencias generales en términos de la composición del flujo. De esta manera, para el caso de la comuna de Casablanca se registran dos puntos censales importantes dentro de la estructura vial intercomunal mencionada anteriormente; específicamente en las rutas F-830 y F-74-G. (**Figura N° 3**)

Figura N° 3: Estaciones de medición TMDA

Fuente: Plan Nacional de Censos, dirección de Vialidad

En la siguiente tabla se representan los resultados para el año 2012 en los puntos señalados, diferenciando los períodos verano (V), invierno (I) y primavera (P) y señalando el total registrado y su comparación con la medición del censo anterior, en este caso el del año 2010.

TABLA N° 2TMDA 2012, ESTACIONES 73 - 100

Estacion de Control	Nombre del Camino	Rol	MUESTRA	Veh. Liv	CAMIONES 2 ejes	Camiones +2E	TOTAL 24 HORAS	TRANSITO ANTERIOR
05-073-01-1	CASABLANCA - MIRASOL	F-830	V	NO CENSADO				
	MIRASOL		I	587	75	9	1027	860
	LA DRAGA		P	779	103	26	1293	1309
	Transito Medio Diario Anual :	1160	Distribución porcentual	59%	8%	2%		
05-073-02-1	CASABLANCA - MIRASOL	F-830	V	NO CENSADO				
	CASABLANCA		I	471	53	3	841	598
	LA DRAGA		P	637	78	24	1094	1119
	Transito Medio Diario Anual :	968	Distribución porcentual	57%	7%	1%		
05-073-03-1	CASABLANCA - MIRASOL	F-844	V	NO CENSADO				
	LA PLAYA		I	400	66	6	760	570
	LA DRAGA		P	539	54	7	891	1078
	Transito Medio Diario Anual :	826	Distribución porcentual	57%	7%	1%		
05-100-01-1	CR.RUTA F-90- CASABLANCA	F-74-G	V	1575	174	39	2645	2838
	DIRECTO		I	370	94	40	869	2360
	ORREGO ARRIBA		P	429	115	19	952	1885
	Transito Medio Diario Anual :	1489	Distribución porcentual	53%	9%	2%		

Fuente: Dirección de Vialidad, MOP, Censo de Vialidad, 2012

De los registros presentados se observa que el TMDA no supera los 1500 veh/día en promedio, dado que no hay mediciones de verano no es posible determinar algún aumento estacional, sin embargo en los periodos de invierno y primavera, se aprecia cierto equilibrio de los flujos, en términos de distribución porcentual también se manifiesta cierta uniformidad en cuánto a los flujos movilizados.

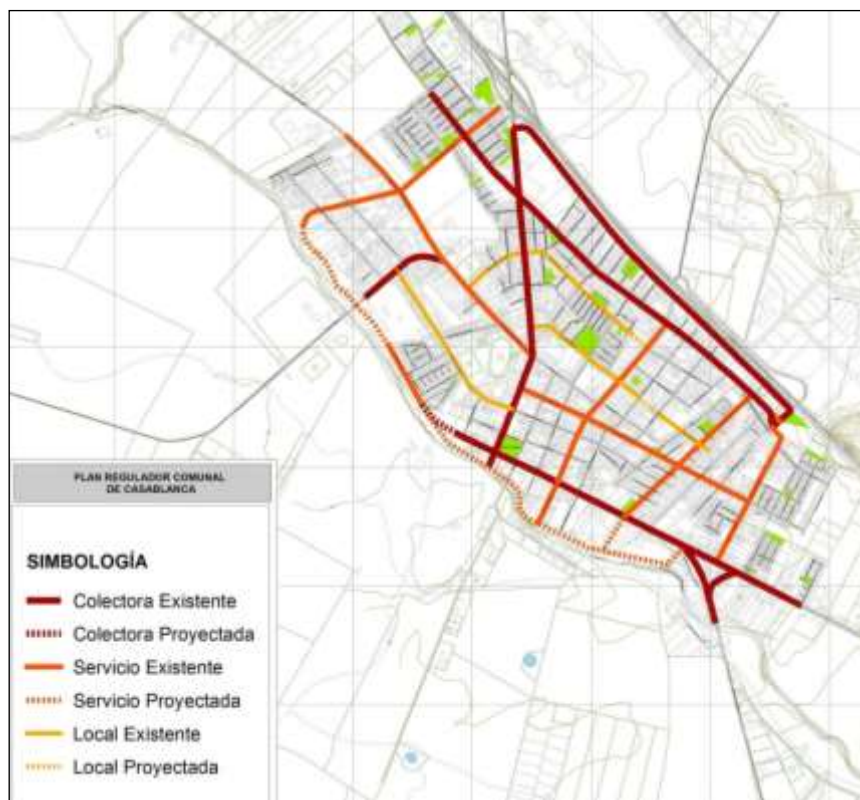
Con respecto al tránsito anterior, para la estación 73 se nota un aumento de los flujos en promedio de un 26%, por el contrario la estación 100 correspondiente a la Ruta-74-G, denota una disminución de 23% en los flujos censados.

3.4 OFERTA DEL SISTEMA COMUNAL

- Red vial básica

Para el análisis de la estructura vial de Casablanca, se hace necesario conocer la red vial básica sobre la cual se debe evaluar su suficiencia y requerimientos de ampliación o mejoramiento, considerando las vías principales en las cuales se producen movimientos de transporte privado, transporte público y transporte de carga.

La **Figura N° 4** presenta la Red vial básica de la comuna de Casablanca.

Figura N° 4 Red Vial Básica Casablanca

Fuente: Nómade Consultores

- **Anchos de Faja Vial**

Los anchos de faja, según el PRC vigente, fluctúan entre los 12 y 20 metros de ancho, permitiendo establecer jerarquías que van desde locales hasta colectoras., a pesar de ello, se observan anchos irregulares en la red vial e incompatibilidades entre dichos anchos y la función desarrollada por la vía.

Es así como mediante un análisis detallado de la red vial de la comuna, y en correspondencia con los anchos de faja establecidos por el PRC vigente para la vialidad estructurante de Casablanca, se ha realizado la tarea de jerarquizar dicha vialidad asociando anchos y funciones según los parámetros establecidos por la OGUC.

La **FIGURA N° 5** presenta gráficamente los anchos de faja actuales, obtenidos de la información entregada por el municipio. Mientras que las tablas siguientes presentan los anchos y la jerarquización vial adoptada según anchos y funcionalidad de la vía.

FIGURA N° 5 ANCHOS DE FAJA ACTUALES CASABLANCA

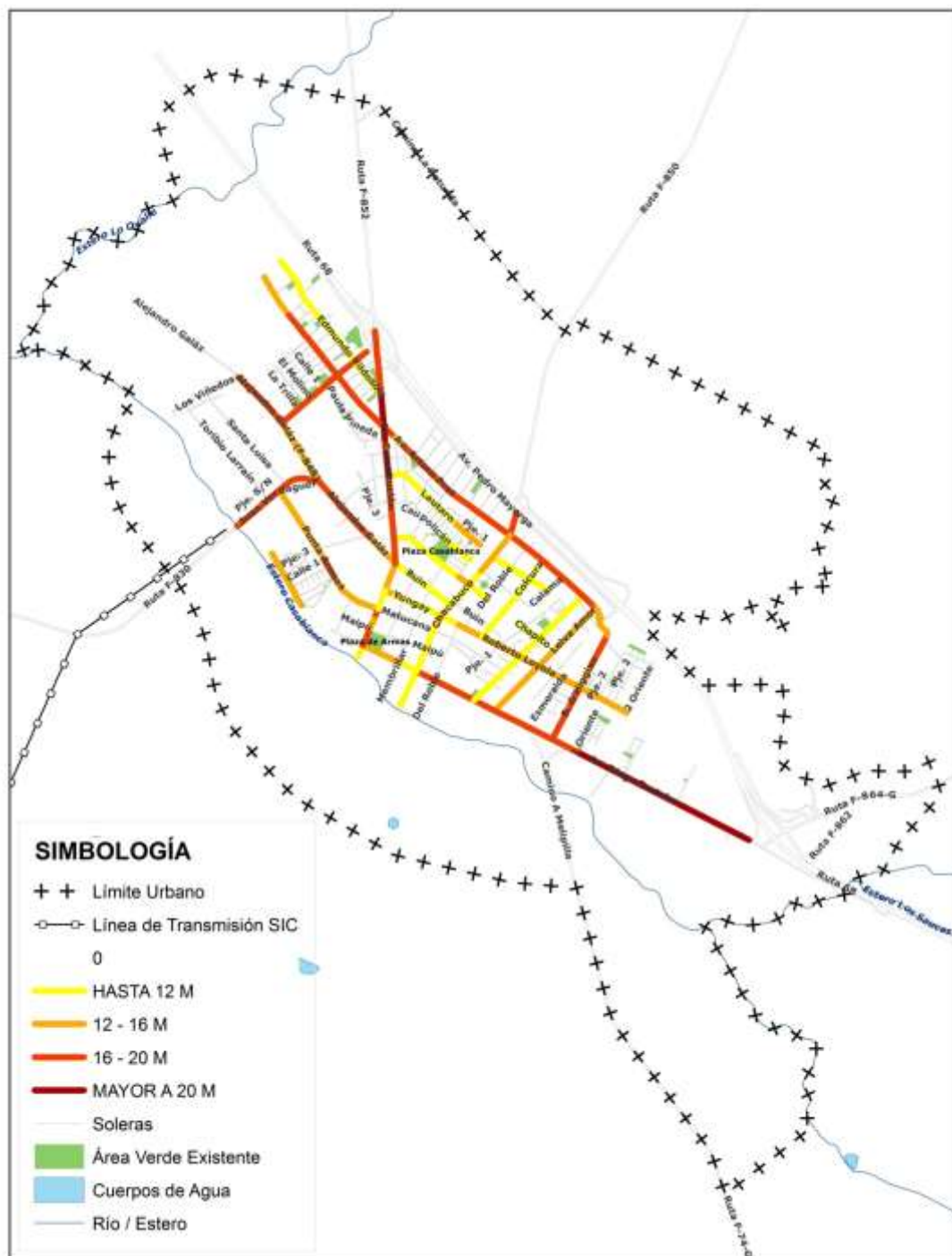


TABLA N° 3 Anchos de faja y jerarquización red vial estructurante

NOMBRE VIA	ANCHO OFICIAL	ANCHO TOTAL ACTUAL	ANCHO CALZADA	CATEGORIA ASIGNADA	OBSERVACIONES
ALEJANDRO GALAZ	16,00	16	8	SERVICIO	Anchos que fluctúan entre los 14 y 19 metros, con calzadas de 8 metros
ALEJANDRO GALAZ	16,00	17	8		
ALEJANDRO GALAZ	16,00	17	8		
ALEJANDRO GALAZ	16,00	17	8		
ALEJANDRO GALAZ	16,00	14	9		
ALEJANDRO GALAZ	16,00	19	8		
ARTURO PRAT	18,00	13	8	COLECTORA	Segun funcionalidad de la via se ha jerarquizado como colectora, sin embargo sus anchos de faja y calzada no cumplirian segun OGUC
ARTURO PRAT	18,00	17	8		
ARTURO PRAT	18,00	17	8		
ARTURO PRAT	18,00	18	9		
ARTURO PRAT	18,00	17	9		
ARTURO PRAT	18,00	17	9		
ARTURO PRAT	18,00	18	9		
ARTURO PRAT	18,00	17	8		
ARTURO PRAT	18,00	17	8		
ARTURO PRAT	18,00	18	9		
ARTURO PRAT	18,00	18	9		
ARTURO PRAT	18,00	18	9		
ARTURO PRAT	18,00	18	9		
ARTURO PRAT	18,00	19	9		
ARTURO PRAT	18,00	16	8		
ARTURO PRAT	18,00	16	8		
ARTURO PRAT	18,00	17	8		
BERNARDO O'HIGGINS	19,00	18	9	SERVICIO	segun ancho existente se le ha jerarquizado como via de servicio
BERNARDO O'HIGGINS	19,00	18	9		
BERNARDO O'HIGGINS	19,00	16	9		
BERNARDO O'HIGGINS	19,00	16	9		
BERNARDO O'HIGGINS	19,00	16	9		
BERNARDO O'HIGGINS	19,00	17	9		
BERNARDO O'HIGGINS	19,00	17	9		

TABLA N° 4 Anchos de faja y jerarquización red vial estructurante (continuación)

NOMBRE VIA	ANCHO OFICIAL	ANCHO TOTAL ACTUAL	ANCHO CALZADA	CATEGORIA ASIGNADA	OBSERVACIONES
CHACABUCO	13,00	11	6	SERVICIO	Dada la funcionalidad actual se ha categorizado a Chacabuco como via de servicio, sin embargo no estaría cumpliendo con los anchos requeridos para esta categoría
CHACABUCO	13,00	10	6		
CHACABUCO	13,00	12	6		
CHACABUCO	13,00	10	6		
CHACABUCO	13,00	12	6		
CHACABUCO	13,00	14	6		
CHACABUCO	13,00	13	6		
CHACABUCO	13,00	13	6		
CHACABUCO	13,00	11	6		
CHACABUCO	13,00	10	6		
CHACABUCO	13,00	10	6		
CHACABUCO	13,00	12	6		
CHACABUCO	13,00	10	6		
CHACABUCO	13,00	10	7		
CHACABUCO	13,00	12	7		
CHACABUCO	13,00	13	7		
CHACABUCO	13,00	13	7		
CHACABUCO	13,00	14	7		
CHACABUCO	13,00	20	12		
LAUTARO	12,00	12	7	SERVICIO	según ancho existente se le ha jerarquizado como via de servicio
LAUTARO	12,00	12	7		
LAUTARO	12,00	12	7		
LAUTARO	12,00	11	7		
LAUTARO	12,00	12	7		
LAUTARO	12,00	Sin medida	7		
LAUTARO	12,00	12	7		
LAUTARO	12,00	13	7		
LAUTARO	12,00	10	6		
LAUTARO	12,00	10	6		
LAUTARO	12,00	10	6		
LAUTARO	12,00	10	6		

TABLA N° 5 Anchos de faja y jerarquización red vial estructurante (continuación)

NOMBRE VIA	ANCHO OFICIAL	ANCHO TOTAL ACTUAL	ANCHO CALZADA	CATEGORIA ASIGNADA	OBSERVACIONES
CONSTITUCIÓN	19	20	7	COLECTORA	Vía con anchos variables en su extensión, según funcionalidad de la vía se le ha jerarquizado como COLECTORA, sin embargo no cumpliría con los anchos establecidos en la OGUC
CONSTITUCIÓN	19	20	10		
CONSTITUCIÓN	19	20	10		
CONSTITUCIÓN	19	19	7		
CONSTITUCIÓN	19	20	7		
CONSTITUCIÓN	19	19	7		
CONSTITUCIÓN	19	19	7		
CONSTITUCIÓN	19	19	7		
CONSTITUCIÓN	19	18	8		
CONSTITUCIÓN	19	16	8		
CONSTITUCIÓN	19	11	8		
CONSTITUCIÓN	19	12	8		
CONSTITUCIÓN	19	18	8		
CONSTITUCIÓN	19	15	8		
CONSTITUCIÓN	19	Sin medida	8		
CONSTITUCIÓN	19	Sin medida	8		
CONSTITUCIÓN	19	Sin medida	8		
CONSTITUCIÓN	12	11	6	COLECTORA	Vía con anchos variables en su extensión, según funcionalidad de la vía se le ha jerarquizado como COLECTORA, sin embargo no cumpliría con los anchos establecidos en la OGUC
DIEGO PORTALES	20	23	13		
DIEGO PORTALES	20	23	13		
DIEGO PORTALES	20	21	13		
DIEGO PORTALES	20	20	13		
DIEGO PORTALES	20	19	14		
DIEGO PORTALES	20	19	12		
DIEGO PORTALES	20	19	8		
DIEGO PORTALES	20	14	10		
DIEGO PORTALES	20	19	10		
DIEGO PORTALES	20	15	10		
DIEGO PORTALES	20	17	7		
DIEGO PORTALES	20	18	7		
DIEGO PORTALES	20	20	7		
DIEGO PORTALES	20	11	7		
DIEGO PORTALES	20	14	7		
DIEGO PORTALES	20	14	7		
DIEGO PORTALES	20	Sin medida	7		
DIEGO PORTALES	20	Sin medida	7		
DIEGO PORTALES	20	Sin medida	7		

TABLA N° 6 Anchos de faja y jerarquización red vial estructurante (continuación)

NOMBRE VIA	ANCHO OFICIAL	ANCHO TOTAL ACTUAL	ANCHO CALZADA	CATEGORIA ASIGNADA	OBSERVACIONES
JUAN VERDAGUER	19	19	7	COLECTORA	Según funcionalidad de la vía se le ha jerarquizado como COLECTORA, sin embargo no
JUAN VERDAGUER	19	19	7		
JUAN VERDAGUER	19	19	7		
JUAN VERDAGUER	19	18	7		
JUAN VERDAGUER	19	19	7		
JUAN VERDAGUER	19	19	7		
JUAN VERDAGUER	19	18	7		
PADRE HURTADO	14	15	10	SERVICIO	Según ancho existente se le ha jerarquizado como vía de Servicio
PUNTA ARENAS	14	15	7	SERVICIO	Según ancho existente se le ha jerarquizado como vía de servicio
PUNTA ARENAS	14	14	7		
PUNTA ARENAS	14	15	7		
PUNTA ARENAS	14	16	7		
PUNTA ARENAS	14	20	7		
PUNTA ARENAS	14	17	7		
PUNTA ARENAS	14	13	7		
PUNTA ARENAS	12	12	7		
TENIENTE HERNAN MERINO	12	12	7	SERVICIO	Según funcionalidad de la vía se le ha jerarquizado como SERVICIO, sin embargo no cumplirla con los anchos establecidos en la OGUC
YUNGAY	14	10	6	SERVICIO	Según funcionalidad de la vía se le ha jerarquizado como SERVICIO, sin embargo no cumplirla con los anchos establecidos
YUNGAY	14	11	6		
YUNGAY	14	12	6		
YUNGAY	14	9	6		
YUNGAY	14	10	7		
YUNGAY	14	15	7		
YUNGAY	14	13	7		
YUNGAY	14	11	7		
YUNGAY	14	12	7		

- **Transporte Público**

Otro aspecto que permite identificar la estructura vial existente o funcional de la comuna, es el uso que hace de ésta el transporte público.

A nivel de transporte público Casablanca posee una combinación de servicios tanto comunales como intercomunales, que permiten los desplazamientos individuales de personas hacia los centros metropolitanos de Valparaíso, Santiago, San Antonio y localidades aledañas. La plaza de armas, se constituye como el espacio físico dónde se originan dichos viajes, ya que Casablanca carece de un terminal de buses que concentre la demanda de servicios en un lugar implementado para el transporte de pasajeros.

Para el caso de las localidades “satélites” de Casablanca, la distancia y la diferencia de tamaño poblacional hace poco rentable los servicios de transporte público privado, presentando frecuencias bajas y valores elevados en los pasajes.

A nivel Urbano, el transporte público está cubierto por las empresas de microbuses CARRBUS y FLOTA PÉREZ, que realizan un recorrido cíclico, por las principales Av. y calles de la ciudad, como Av. Portales, Constitución, Chacabuco, Roberto Loyola, Av. B. O’ Higgins y Av. A. Prat, cubriendo las necesidades locales.

Por su parte para el transporte Interurbano presenta una amplia oferta de servicios con frecuencias en su mayoría cada 30 minutos.

La **TABLA N° 7** presenta las empresas que prestan servicio, su recorrido y su frecuencia.

TABLA N° 7 Servicios de transporte público interurbano e interprovincial Casablanca

EMPRESA	RECORRIDO	FRECUENCIA
Pullman Bus	Valparaíso – San Antonio	25 minutos.
Pullman Bus	Casablanca – Santiago	30 minutos
Brander Bus	Casablanca – Villa Alemana	30 minutos
Empresa Buses Casablanca	Casablanca – Valparaíso	30 minutos
Carrbus Limitada	Recorrido Local (Rural y Urbano)	10 minutos
Carrbus Limitada	Casablanca – La Viñilla	1 hora
Carrbus	Casablanca - Lo Ovalle - Carpintero	3 veces al día
Empresa de Buses Melipilla	Casablanca – Melipilla – Valparaíso	60 minutos
Empresa Julio Montt	Recorrido Local Las Dichas - Casablanca	30 minutos
Empresa Julio Montt	Recorrido Local Los Maitenes - Casablanca	2 veces al día
Empresa Ruta Curacaví	Valparaíso – Curacaví	60 minutos
Colectivos El Puma Limitada	Casablanca – Valparaíso	20 minutos
Colectivos Casablanca	Casablanca – Valparaíso	20 minutos
Colectivos Transportes Torres y Torres	Casablanca – Quintay	30 minutos

Fuente: Dirección de Tránsito Municipal

La **Figura N° 6** muestra la cobertura del transporte público urbano de Casablanca.

Figura N° 6 Cobertura Transporte Público Urbano

Fuente: Elaboración propia

En el caso de la locomoción colectiva menor, existen servicios rurales y Taxis de recorrido urbano.

- **Operación de vías**

La Gestión Local de Tránsito, permite identificar una estructura de planificación de tránsito local, generada desde el municipio. Esta puede hacerse visible mediante la disposición de medidas de restricción existentes en el espacio público como señalización, prohibición de ingreso de vehículos pesados, dispositivos, etc., que de algún modo evidencian el ordenamiento esperado mediante la preferencia de vía que se quiere imprimir al abrir el paso o restringirlo, y de ésta forma plantear las modificaciones formuladas por la propuesta vial del PRC.

Figura N° 7: Vías Preferenciales



Fuente: Elaboración Propia

Si observamos los recorridos asociados al transporte público y vehículos de carga, y los superponemos sobre estas vías preferenciales, es posible observar que la gestión de tránsito desarrollada, apunta a dar facilidades a dichos flujos.

- **Impacto de vehículos pesados en Zona urbana**

Como ya hemos mencionado la vialidad intercomunal permite el desplazamiento del transporte de carga en forma expedita y segura, con una amplia conectividad intercomunal que facilita y potencia esta actividad. Sin embargo, la oferta vial local, por un lado, debe sostener el flujo vehicular propio de la comuna y por otro el transporte de carga atraído en función de los usos de suelo de las zonas ubicadas hacia el poniente, generando conflictos importantes asociados no solo al paso de vehículos de grandes dimensiones, sino también al espacio requerido para el aparcamiento de estos, depósitos de mercadería, generación de talleres asociados al transporte de carga, contaminación acústica, estacionamiento y paso de camiones en zona residencial y de colegio, etc.

Los puntos que presentan actualmente conflictos son:

- Constitución – Av. Arturo Prat (P1)
- Constitución-Lautaro – Padre Hurtado (P2)
- Constitución – Galaz (P3)
- Av. Arturo Prat – Chacabuco (P4)
- Diego Portales – B. O’Higgins (P5)

La **Figura N° 8** muestra la ubicación geográfica de dichos puntos anteriormente mencionados.

Figura N° 8 Puntos de Conflicto



Fuente: Elaboración Propia

Dichas intersecciones han sido señaladas por el Municipio como puntos de alta congestión vehicular, asociado al paso del transporte de carga pesada.

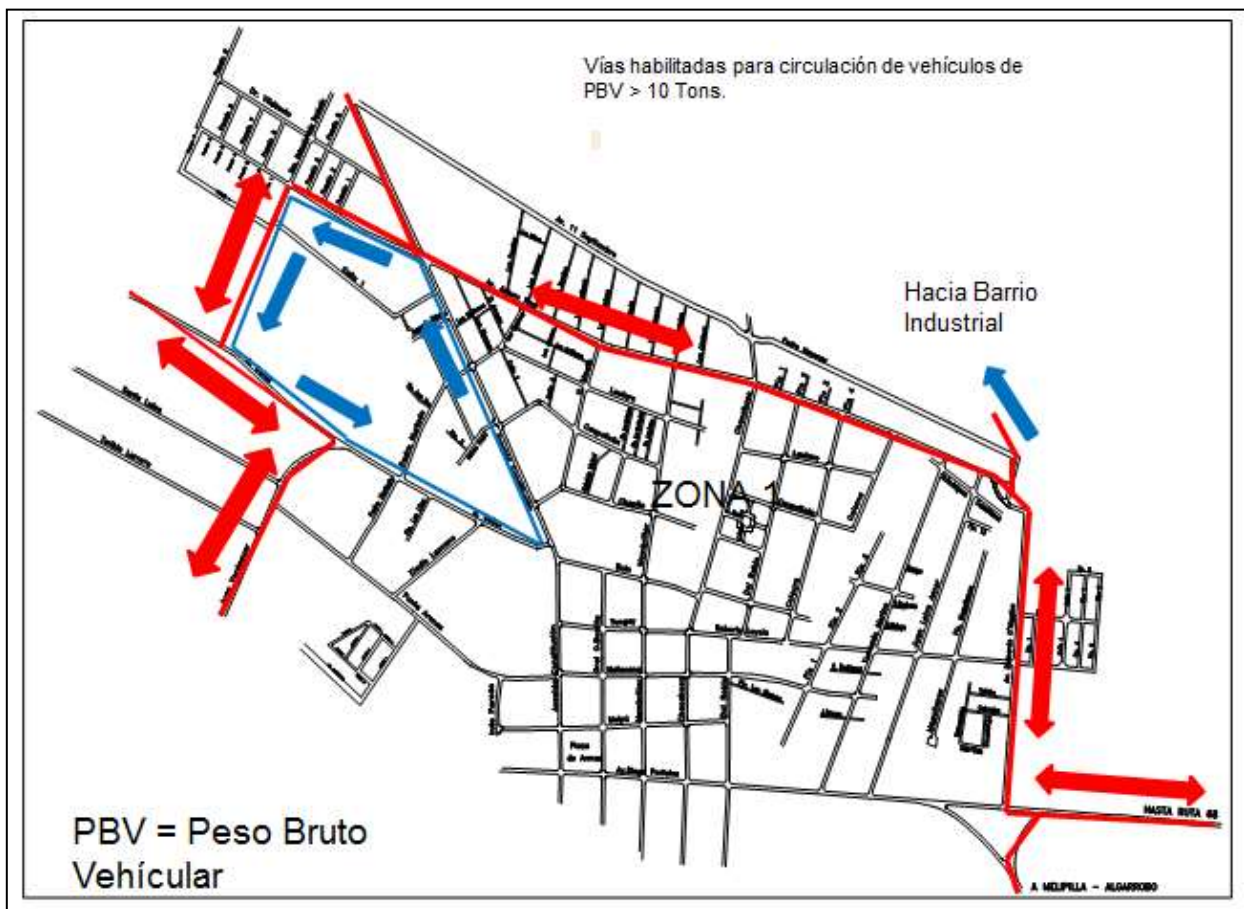
Si bien, la localización del sector industrial en la comuna se encuentra mayoritariamente en zonas periféricas y exclusivas para el desarrollo de actividades industriales o asociadas a las mismas. Hacia el oriente de la Ruta 68 se encuentra British American Tobacco Chile Operaciones S.A (Chile Tabacos) y empresas vitivinícolas como Viña Santa Carolina y La Rotunda; hacia el poniente se encuentra la Planta de tratamiento de aguas servidas y El Molino Casablanca S.A. estas últimas ubicadas en calle Alejandro Galaz. Aunque, dichas industrias se emplazan en sectores periféricos que impactan en menor medida el entorno, no las excluye de los impactos urbanos que generan. Sin embargo, para el caso de El Molino S.A, su ubicación en un entorno residencial, manifiesta una de las mayores problemáticas a resolver, aparcamiento, deterioro de veredas y calles, accidentes y desplazamientos peatonales riesgosos, dejan de manifiesto que actividades industriales y residenciales no pueden convivir, aunque la solución podría plantearse por el desplazamiento de la actividad industrial a otra zona más idónea. La problemática vial puede resolverse con la propuesta de alternativas viales que liberen en alguna medida el tránsito de carga por dicho entorno.

En conclusión, la carencia de un terminal de buses que concentre los diferentes servicios hacia los centros urbanos cercanos, el funcionamiento de zonas industriales dentro de la actividad residencial, el aumento de la tasa de motorización, hacen que el funcionamiento del sistema de transporte se vea impactado con las problemáticas evidenciadas.

Por lo tanto, la planificación urbana deberá apuntar a generar el equilibrio entre los usos de suelo proyectados y la demanda de transporte asociada a ellos de manera de mantener un sistema de transporte integrado y funcional.

La **Figura N° 9**, muestra las rutas que el transporte de carga realiza por la ciudad de Casablanca.

Figura N° 9: Rutas asociadas al transporte de carga



- (*)El color rojo corresponde a las rutas actuales de camiones, mientras que las flechas azules se refieren a una ruta alternativa para el tránsito de camiones en caso de que ocurra alguna situación de emergencia.

Fuente: Ilustre Municipalidad de Casablanca

En terreno se pudo observar que una de las intersecciones que presenta mayor conflicto por el paso de vehículos pesados es Av. Constitución con A. Galaz, dada su geometría y operación. Se aconseja un análisis en términos de gestión y diseño geométrico que permitan mejorar las condiciones de operación de la vía.

Las **FIGURA N° 10** muestra la operación de un camión de más de dos ejes virando desde en sentido P-N

FIGURA N° 10 Conflicto camiones Av. Constitución



En esta maniobra es posible observar varios conflictos asociados a la geometría y operación vial.

- Ciclovía segregada, camiones de más de dos ejes esperando virar
- Destacado en amarillo (imagen inferior izquierda) vehículo estacionado en una zona habilitada para ello, pero que sin embargo se ve expuesto al giro del camión que con dificultad logra el viraje.
- Destacado en rojo (imagen inferior derecha), camión de acceso norte está esperando virar a la derecha. Dada la complejidad de la maniobra que realiza el camión que vira desde A. Galaz, este otro se sube a los tachones que segregan la ciclovía y finalmente ocupa ésta para realizar su viraje.
- La maniobra completa provoca un “taco” en la intersección y varias acciones inseguras.

4 ANALISIS DE FLUJOS

Los usos de suelo asociados a las distintas actividades económicas comunales, generan la necesidad de traslado ya sea de personas o cosas entre un origen y un destino, siendo el sistema de transporte y la oferta vial, quienes satisfacen esta necesidad.

La red vial existente supone un conjunto de vías habilitadas para el libre desplazamiento de estos viajes generados y atraídos por la oferta de servicios que se prestan a la comunidad.

Si bien Casablanca tiene condiciones de centro urbano, el sello que el Municipio y sus habitantes desean mantener y proyectar es el de una imagen de ruralidad. El crecimiento de su población, el aumento de la tasa de motorización y los flujos de transporte de carga, generan como ya lo hemos visto, conflictos viales que afectan el entorno y dicha imagen.

El ordenamiento de la ciudad mediante la gestión también ha apuntado a pensar que los conflictos anteriormente descritos pudiesen de alguna forma aminorarse mediante la implementación de semáforos que regulen los flujos que convergen a las intersecciones detectadas como “conflictivas”, sin embargo, los análisis realizados, mediante toma de datos continuos, no avalaron dicha medida. De estas mediciones, fue posible suponer que los flujos que convergen en calles principales como Constitución y A. Prat, permiten dar una idea del flujo tanto de vehículos livianos, cómo de carga, que la ciudad demanda.

La **Figura N° 11**, muestra los puntos de medición de flujo vehicular continuo abordadas por el estudio de “Justificación de Semáforos Casablanca” Los puntos de control considerados fueron:

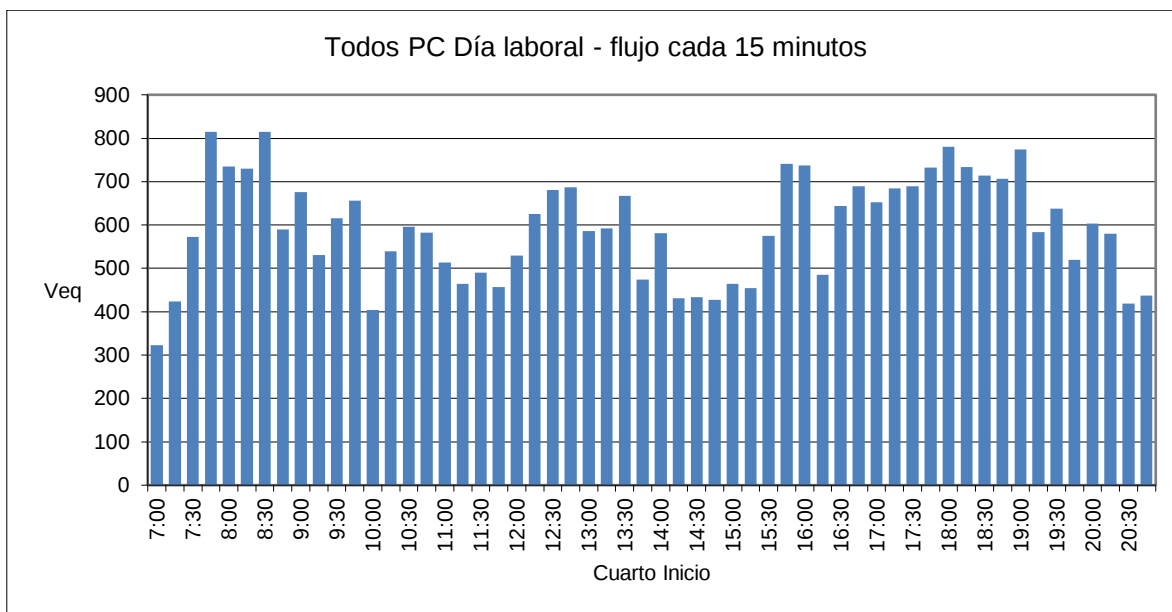
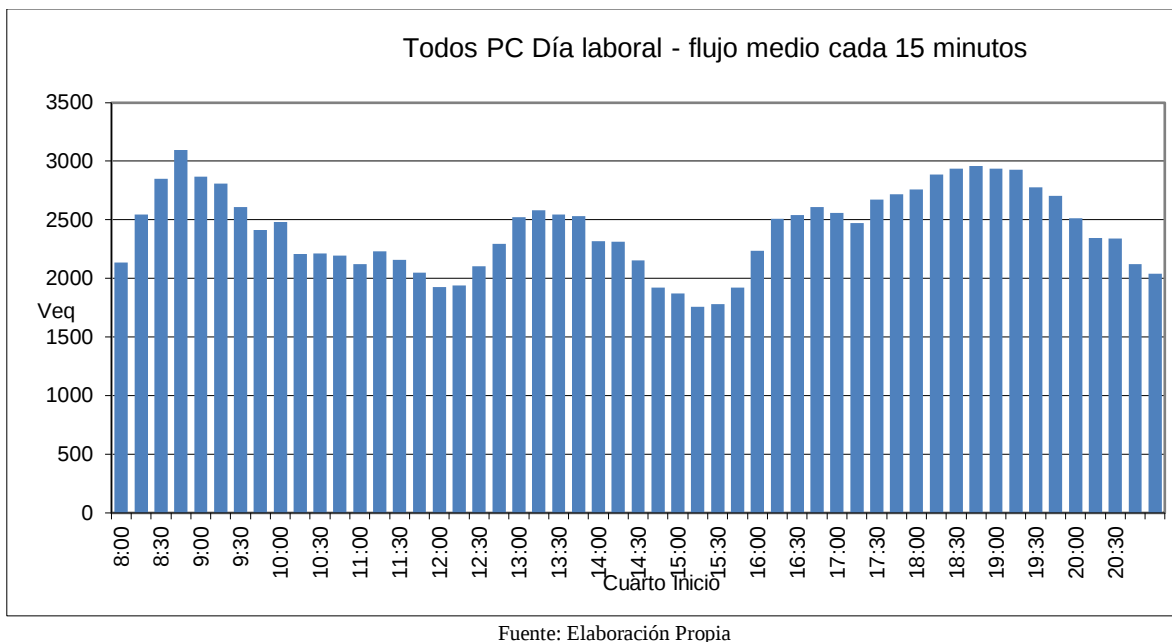
- Av. Arturo Prat – Chacabuco (P28)
- Constitución – Av. Arturo Prat (P29)
- Constitución-Lautaro – Padre Hurtado (P30)
- Constitución – Galaz (P31)

Figura N° 11 Puntos de Medición Flujo Vehicular



Fuente: Elaboración Propia

Para considerar el horario con más carga vehicular, se realizó un análisis de flujos y se determinó el horario de máxima demanda. Las figuras siguientes muestran los gráficos asociados a este análisis.

Figura N° 12 Flujo Vehicular cada 15 minutos**FIGURA N° 13 Flujo medio cada 15 minutos**

Finalmente el horario de máxima demanda para el periodo punta mañana es de 07:45 a 08:45 hrs

4.1 COMPOSICION DEL FLUJO

La composición del flujo, está dada por la división en que se dan los volúmenes de cada tipo de vehículo catastrado.

Para el caso de Casablanca, el análisis considera vehículos livianos, camiones, Bicicletas y transporte público. Se han tomado los cuatro puntos censales, cuyos resultados se presentan en la **TABLA N° 8**

TABLA N° 8 Flujos vehiculares y composición modal

INTERSECCIÓN	PC	ACCESO	TOTAL VEHICULOS (VEH/HR)				% VEHICULOS POR MODOS			
			VEH. LIV	CAMIONES	BICICLOS	TRA. PUBLICO	VEH. LIV	CAMIONES	BICICLETAS	TRA. PUBLICO
Arturo Prat - Chacabuco	PC28	NORTE	61	10	1	1	83	14	2	1
		ORIENTE	144	33	26	19	65	15	12	8
		SUR	29	2	1	1	87	7	3	3
		PONIENTE	159	31	18	0	76	15	8	1
		TODOS	392	76	46	21	73	14	9	4
Arturo Prat - Constitución	PC29	NORTE	222	33	19	25	74	11	6	9
		ORIENTE	185	59	23	19	65	21	8	6
		SUR	172	26	11	25	73	11	5	11
		PONIENTE	75	28	7	3	67	25	6	2
		TODOS	654	146	60	73	70	16	6	8
P. Hurtado - Constitución	PC30	NORTE	282	30	28	20	78	8	8	6
		ORIENTE	22	3	2	0	82	10	8	0
		SUR	191	31	15	25	73	12	6	9
		PONIENTE	93	4	6	3	88	4	5	3
		TODOS	588	68	51	49	78	9	7	6
Buin - Constitución	PC31	NORTE	319	18	28	29	81	5	7	7
		SUR	323	12	21	43	81	3	5	11
		PONIENTE	193	24	36	2	75	9	14	2
		TODOS	835	54	85	74	80	5	8	7

Es posible observar que la composición del flujo total en cada intersección, mantiene cierta similitud, los flujos de vehículos livianos por rama no superan los 300 vehículos hora en sentido norte – Sur y viceversa para Av. Constitución, mientras que los flujos en sentido oriente - poniente y viceversa para Arturo Prat son del orden de los 150 veh/hora.

4.2 GRADOS DE SATURACION

El grado de saturación es un indicador operacional de la vía, que indica en términos prácticos el nivel de conflicto vehicular que presenta la vía, el cual tiene como límite un valor del 90%, es decir, sobre grados de saturación sobre este valor (90%), se consideran vías altamente saturadas, por lo tanto, en la medida que los valores de este parámetro estén bordeando dicho valor, quiere decir que se presentan condiciones de conflicto y es necesario establecer medidas puntuales de gestión.

Para efectos de determinar los indicadores de operación actual se ha realizado una modelación de la situación actual de las intersecciones que cuentan con mediciones de flujo vehicular.

Dicha modelación se ha realizado con el programa SIDRA, que es utilizado para modelar intersecciones aisladas y prioritarias.

Las siguientes figuras muestran los grados de saturación asociados a los accesos de cada intersección modelada. Finalmente la **TABLA N° 9** presenta un resumen de los valores obtenidos para las intersecciones en cuestión.

FIGURA N° 14 Grado Saturación Chacabuco - Prat (PC 28)

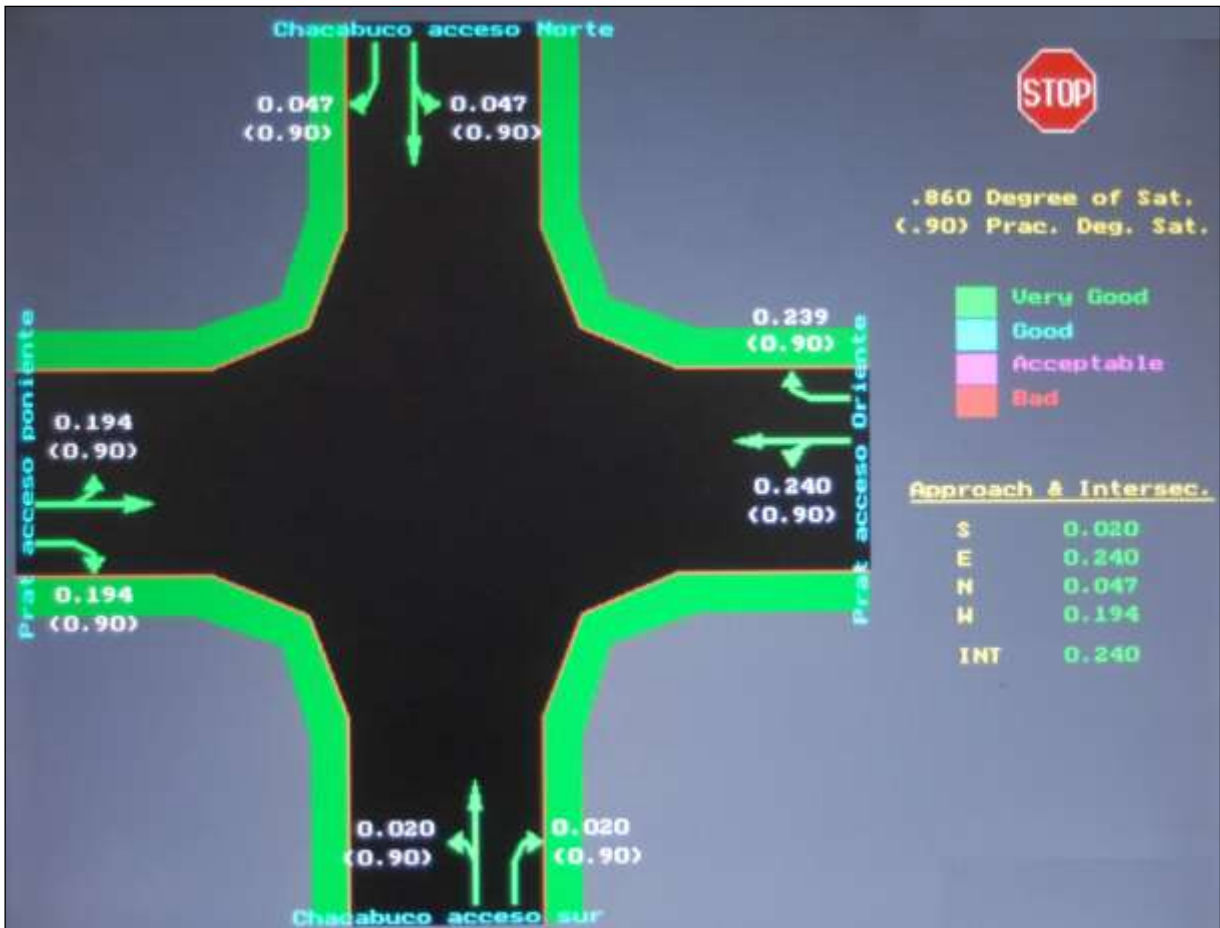


FIGURA N° 15 Grados Saturación Constitución - Prat (PC29)

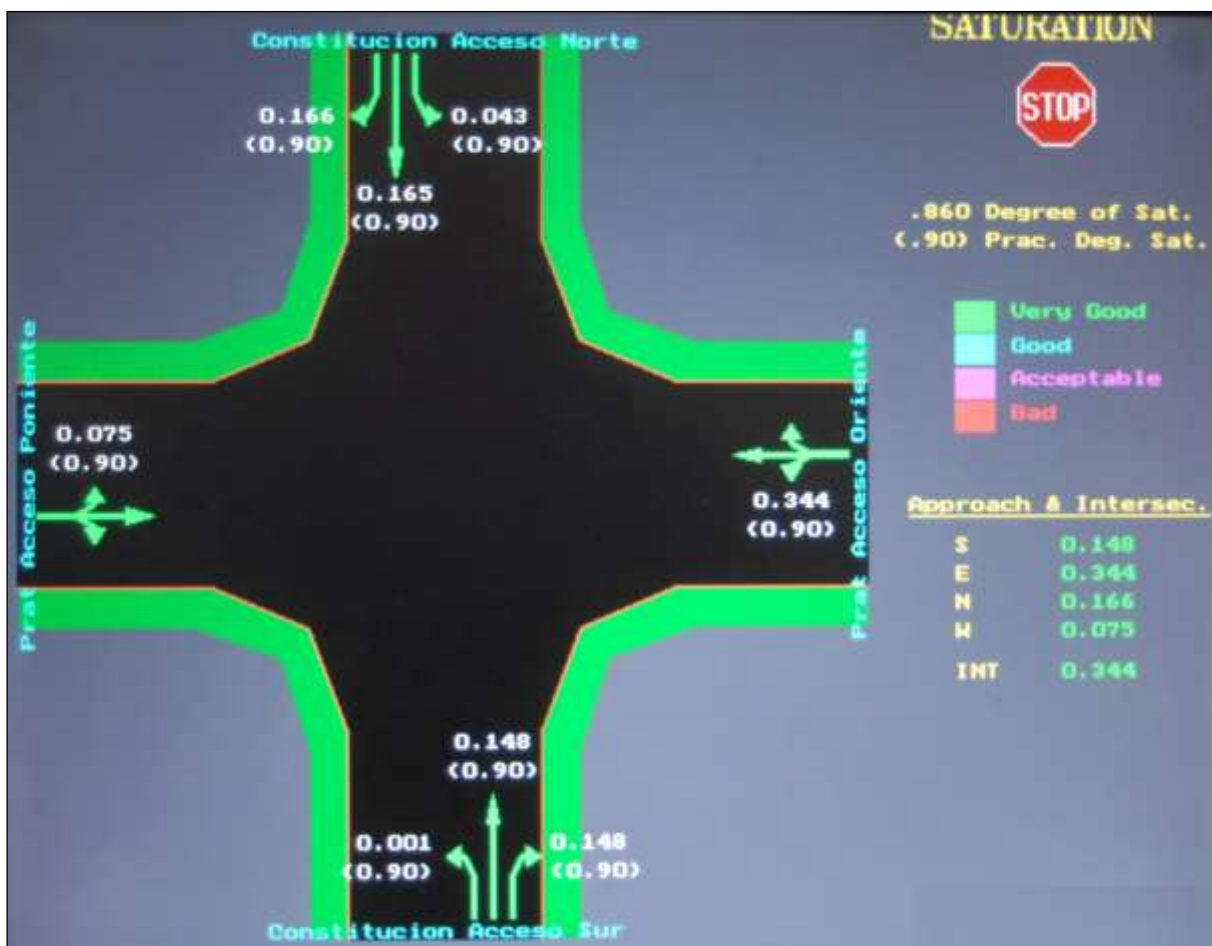


FIGURA N° 16 Grados Saturación Constitución P.Hurtado (PC30)

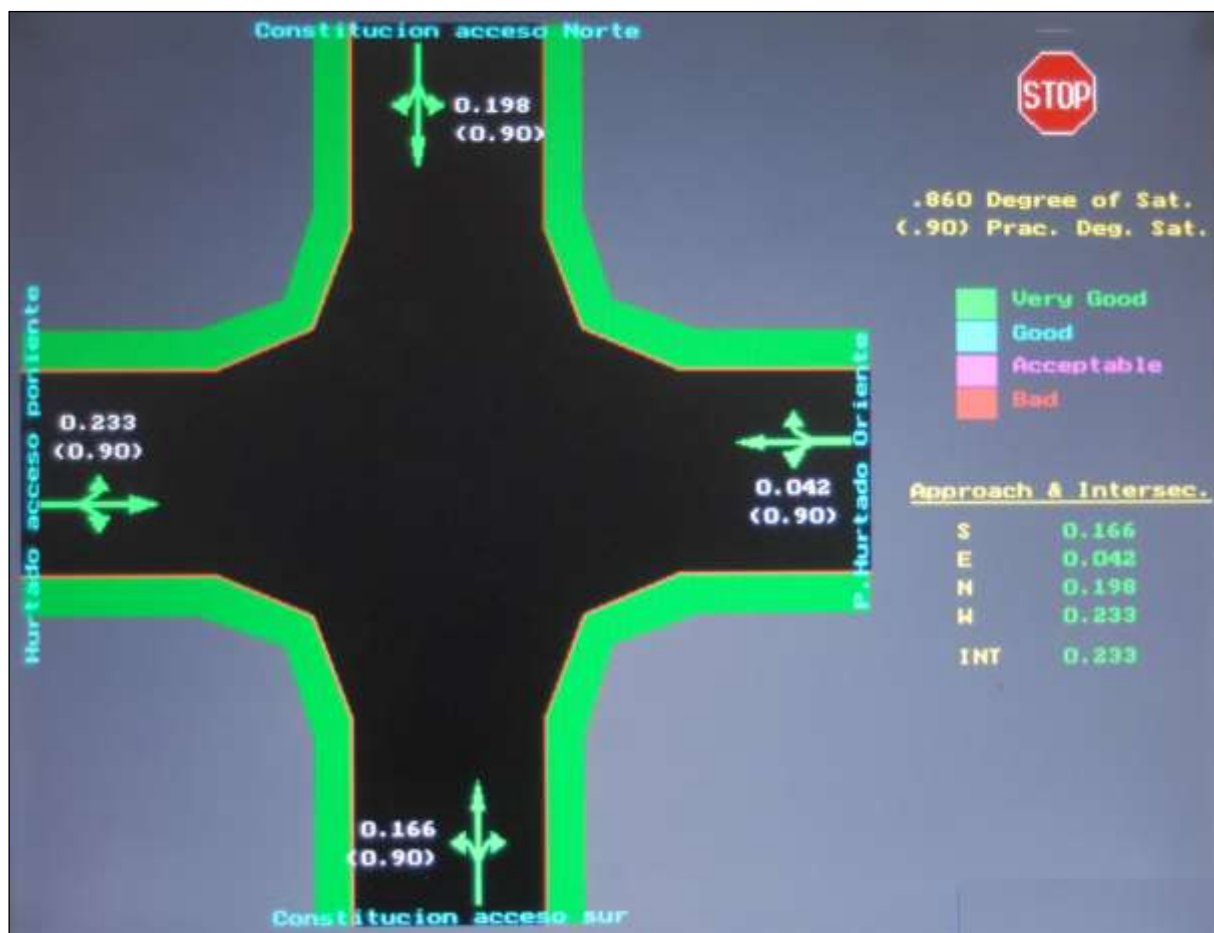


FIGURA N° 17 Grados Saturación Constitución -Galaz - Buin (PC31)



TABLA N° 9 Capacidades y Grados de Saturación asociados

INTERSECCIÓN	PC	RAMA	FLUJO	CAPACIDAD (Q)	GRADO SATURACION (GS)
Arturo Prat - Chacabuco	PC28	NORTE	72	1520	0,05
		ORIENTE	206	860	0,24
		SUR	31	1537	0,20
		PONIENTE	189	973	0,19
Arturo Prat - Constitución	PC29	NORTE	281	2539	0,17
		ORIENTE	273	793	0,34
		SUR	220	2470	0,15
		PONIENTE	106	1418	0,08
P. Hurtado - Constitución	PC30	NORTE	328	1660	0,20
		ORIENTE	25	598	0,04
		SUR	257	1549	0,17
		PONIENTE	102	437	0,23
Buin - Constitución	PC31	NORTE	370	1495	0,25
		SUR	386	1378	0,28
		PONIENTE	221	812	0,27

Es posible observar que bajo las condiciones actuales de flujo, las vías, presentan grados de saturación muy por debajo del 90%, establecido como límite de saturación

De los datos presentados anteriormente, se puede observar que los indicadores de operación de las intersecciones simuladas con SIDRA en el Escenario Actual están muy por debajo de los límites de saturación. (Saturaciones bajo 90%).

5 PROPUESTA DEL PLAN

El plan regulador propuesto establece una imagen objetivo que apunta a mantener la identidad rural de la comuna, integrando los elementos naturales del paisaje, generando un crecimiento armónico de acuerdo a las mejores condiciones de habitabilidad y desarrollo para las distintas actividades económicas.

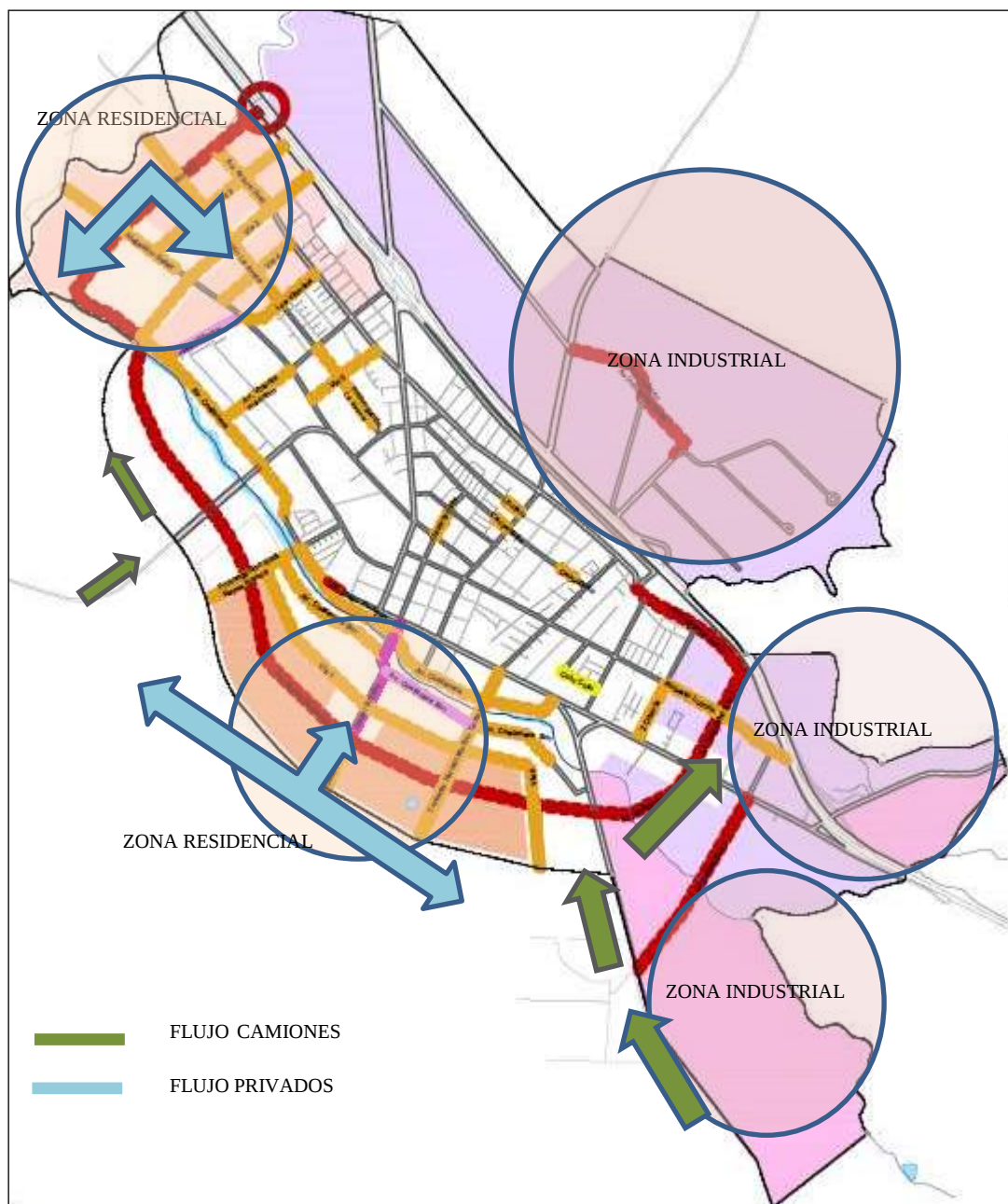
Es así como el análisis vial se ha desarrollado en función de los requerimientos conjuntos de su ciudadanía y de la mirada experta, análisis que intenta mantener la vialidad consolidada sin intervención y generar propuestas perimetrales de acceso y conectividad.

5.1 CASABLANCA

La propuesta vial del plan, ha recogido el deseo colectivo tanto del Municipio como el de la ciudadanía, de compatibilizar el rol de pivote regional que su emplazamiento le concede en la articulación de los flujos de transporte de carga, con la imagen rural que sus habitantes desean mantener para la comuna. Es por ello que la propuesta se centra primeramente en entregar alternativas viales al transporte de carga, de manera tal de que este se desarrolle en su mayoría por vialidad perimetral, y de esta forma aminorar los conflictos asociados al paso permanente de vehículos de carga pesada que no tiene su destino final en la comuna.

Es así como se plantean vías de circunvalación que cumplen con dicho objetivo y asignan nuevas rutas a los flujos de carga para distribuirlos a la zona industrial por un lado o acercarlos por el poniente a la ruta 68, y por otro lado generan mayor conectividad a las zonas residenciales propuestas que pueden distribuirse por las diferentes vialidades para acceder de mejor manera entre las diferentes zonas de la comuna.

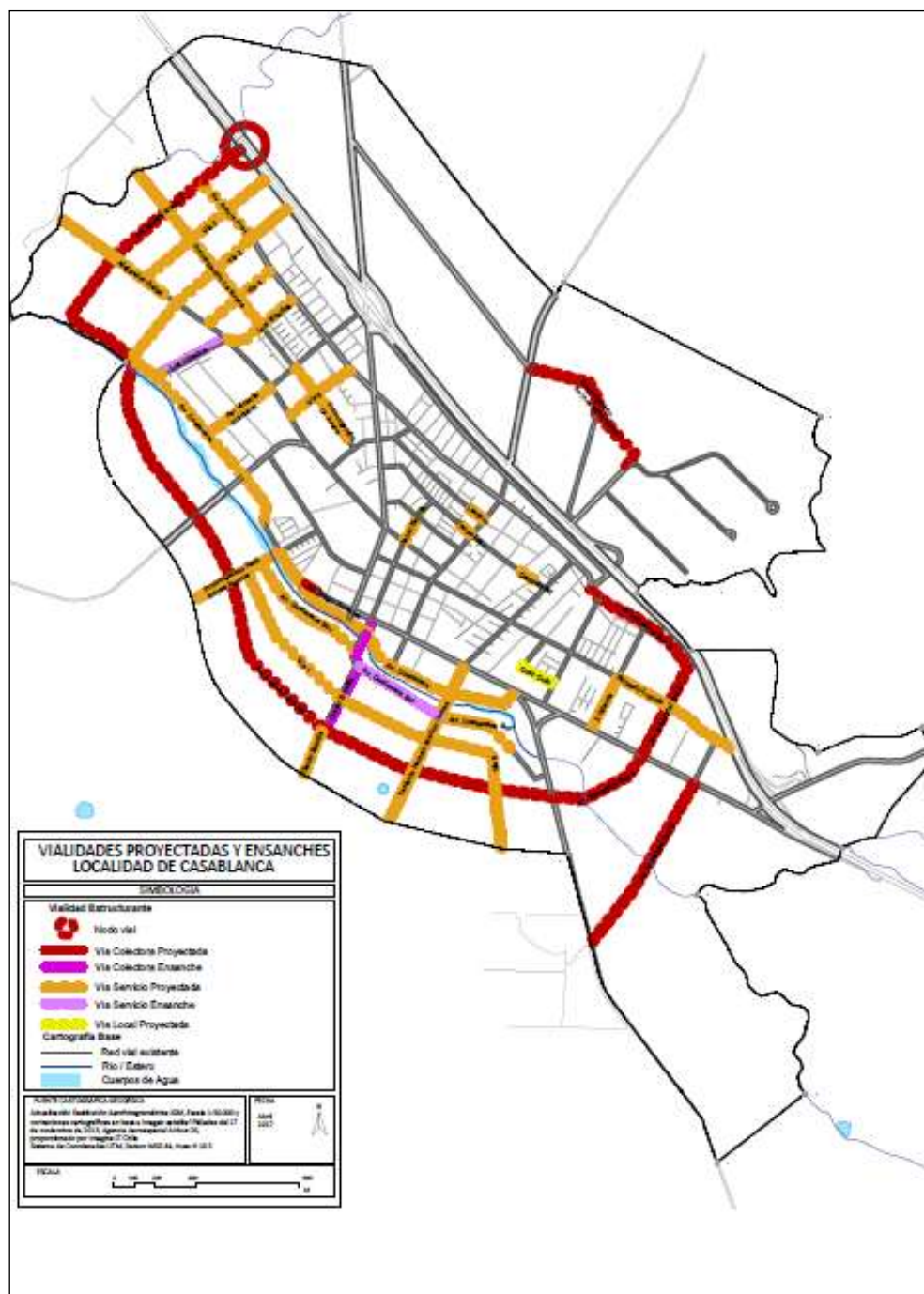
La **FIGURA N° 18** muestra gráficamente lo anteriormente expuesto.

FIGURA N° 18 Distribución de los flujos de carga y residenciales por las vialidades propuestas

En cuanto a la vialidad del casco urbano central, es importante mencionar que se realizó un análisis detallado de las condiciones actuales de las vías, considerando los anchos, usos y funcionalidad de cada calle perteneciente a la red vial básica de la comuna, para de este modo jerarquizar las vías, asignándoles categorías de servicio y colectoras según lo establece el Art. 2.3.2 de la O.G.U.C. Finalmente en lo que respecta al plan regulador vigente, se mantiene la proyección de la vía costanera.

El Plan propuesto presenta vialidades que permitirán distribuir los flujos hacia las diferentes zonas de la comuna y evitar el paso innecesario por las vialidades céntricas que actualmente absorben los flujos privados, públicos y de carga. La **FIGURA N° 19** presenta la propuesta de vialidades y ensanches.

Figura N° 19: Ensanches y Vías Proyectadas Casablanca



En las tablas siguientes se muestran las vías estructurantes existentes, las vías existentes que consideran ensanches y las nuevas vías propuestas.

TABLA N° 10 Vialidades Estructurantes Existentes (Locales)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)
		DESDE	HASTA		
Calama	Local	Caupolicán	Av. Arturo Prat	Existente	10,8
Colcura	Local	Yungay	Caupolicán	Existente	11,0
Colcura	Local	Caupolicán	Lautaro	Existente	10,4
Colcura	Local	Lautaro	Av. Arturo Prat	Existente	10,7
Del Roble	Local	Av. Costanera	Av. Diego Portales	Existente	Variable (8,6-9,6)
Del Roble	Local	Av. Diego Portales	Maipú	Existente	Variable (9,9-10,2)
Del Roble	Local	Maipú	Yungay	Existente	Variable (10,3-12,1)
Del Roble	Local	Yungay	Av. Arturo Prat	Existente	Variable (9,7-10,9)
Eladio Lazcano	Local	Punta Arenas	Alejandro Galaz	Existente	Variable (12,3-13,0)
H. Moath	Local	Chapito	Av. Arturo Prat	Existente	Variable (11,7-12,0)
Inés Parada	Local	Av. Diego Portales	Punta Arenas	Existente	10,4
Juan Leiva Amor	Local	Av. Diego Portales	Av. Arturo Prat	Existente	Variable (12,4-13,0)
Magallanes	Local	Roberto Loyola	Pje. 13	Existente	10,0
Maipú	Local	Inés Parada	Av. Constitución	Existente	Variable (15-18,3)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)
		DESDE	HASTA		
Maipú	Local	Av. Constitución	Membrillar	Existente	Variable (10,5-12,3)
Maipú	Local	Membrillar	Del Roble	Existente	Variable (11,4-13,2)
Matucana	Local	Av. Constitución	Teniente Hernán Merino Correa	Existente	Variable (9,2-12)
Membrillar	Local	Av. Costanera	Av. Diego Portales	Existente	Variable (8,8-11,0)
Membrillar	Local	Av. Diego Portales	Caupolicán	Existente	Variable (9,0-12,0)
Membrillar	Local	Caupolicán	Lautaro	Existente	Variable (12,1-14,0)
Membrillar	Local	Lautaro	Av. Arturo Prat	Existente	Variable (12,1-14,0)
Santa Luisa	Local	Los Viñedos	Juan Verdaguer	Existente	10,0
Toribio Larraín	Local	Los Viñedos	Juan Verdaguer	Existente	11,0

TABLA N° 11 Vialidades Estructurantes Existentes (Expresas, Troncal y Colectoras)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
VE-1v (Ruta 68)	Expresa	Límite urbano suroriente	Límite urbano norponiente	Existente	50	-	Vía PREMVAL
VT-38v (Ruta F-830)	Troncal	Límite urbano poniente	Eje Estero Casablanca	Existente	20	-	Vía PREMVAL. Asimilada a vía troncal conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclo vía
VT-39v (Ruta F-852)	Troncal	VE-1v (Ruta 68)	Límite urbano norte	Existente	20	-	Vía PREMVAL. Asimilada a vía troncal conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
VT-41v (Camino a Lo Ovalle/Ruta F-850)	Troncal	VE-1v (Ruta 68)	Límite urbano norte	Existente	20	-	Vía PREMVAL. Asimilada a vía troncal conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
2 Oriente	Servicio	Roberto Loyola	Av. Industrial Sur 2	Existente	15	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
2 Oriente	Servicio	Av. Diego Portales	Roberto Loyola	Proyectada	-	15	-

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Alejandro Galaz	Colectora	Av. Constitución	Juan Verdaguer	Existente	Variable (16-17,1)	-	Asimilada a vía de colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Alejandro Galaz	Servicio	Juan Verdaguer	Los Viñedos	Existente	16	-	Considera ciclovía
Alejandro Galaz	Servicio	Los Viñedos	17 m al norte de eje de Vía 3	Existente	15	-	Considera ciclovía
Alejandro Galaz	Servicio	17 m al norte de eje de Vía 3	Av. Nueva Norte 2	Proyectada	-	15	Considera ciclovía
Alejandro Galaz	Servicio	Av. Nueva Norte 2	Límite urbano norte puntos C16 y C17	Proyectada	-	15	-
Av. Arturo Prat	Colectora	Calle Cementerio	Bernardo O'Higgins	Existente	16	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Av. Arturo Prat	Servicio	Bernardo O'Higgins	Juan Leiva Amor	Existente	16	-	Considera ciclovía
Av. Arturo Prat	Servicio	Juan Leiva Amor	Av. Constitución	Existente	18	-	Considera ciclovía
Av. Arturo Prat	Servicio	Av. Constitución	Vía 3	Existente	18	-	Considera ciclovía

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Poniente							
Av. Arturo Prat Poniente	Servicio	Vía 3	Av. Nueva Norte 2	Proyectada	-	15	Considera ciclovía
Av. Constitución	Colectora	VE-1v (Ruta 68)	Av. Diego Portales	Existente	19	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Av. Constitución	Servicio	Av. Diego Portales	Av. Costanera	Existente	Variable (10,8-11)	-	Considera ciclovía
Av. Costanera	Servicio	Vía 3	Av. Costanera (existente)	Proyectada	-	15	Considera ciclovía
Av. Costanera	Servicio	Av. Costanera (proyectada)	Línea imaginaria de proyección del eje del Pasaje Concejal R. Gómez Rubio	Existente	15	-	Considera ciclovía
Av. Costanera	Servicio	Línea imaginaria de proyección del eje del Pasaje Concejal R.	Camino Antiguo a Melipilla	Proyectada	-	15	Considera ciclovía

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
		Gómez Rubio					
Av. Costanera Sur	Servicio	Camino a Melipilla	Prolongación Teniente Hernán Merino Correa	Ensanche		15	Considera ciclovía.
Av. Costanera Sur	Servicio	Prolongación Teniente Hernán Merino Correa	Av. Arthur Kenrick	Ensanche	Variable (6-10)	15	Ensanche hacia el norte respecto a la línea oficial sur existente. Considera ciclovía
Av. Costanera Sur	Servicio	Av. Arthur Kenrick	Prolongación Raúl Reyes Ramos	Proyectada	-	15	-
Av. Diego Portales	Colectora	VE-1v (Ruta 68)	Av. Bernardo O'Higgins	Existente	20	-	Considera ciclovía entre Av. B. O'Higgins y Camino a la Cantera
Av. Diego Portales	Colectora	Av. Bernardo O'Higgins	Av. Constitución	Existente	Variable (14-20)	-	Considera ciclovía
Av. Diego Portales	Colectora	Av. Constitución	Calle Inés Parada	Existente	11	-	Considera ciclovía
Av. Diego Portales	Colectora	Calle Inés Parada	Av. Costanera	Proyectada	15	-	Considera ciclovía

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Av. Industrial Norte 1	Colectora	VT-39v (Ruta F-852)	VT- 41v (Camino a Lo Ovalle/ Ruta F-850)	Proyectada	-	20	-
Av. Industrial Norte 2	Colectora	Vía Industrial 2	Camino Vecinal Lo Ovalle	Proyectada	20	20	-
Av. Industrial Sur 2	Colectora	Bernardo O'Higgins	Av. Industrial Sur 3	Proyectada	-	20	-
Av. Industrial Sur 3	Colectora	Av. Industrial Sur 2	Av. Diego Portales	Proyectada	-	20	-
Av. Industrial Sur 4	Colectora	Av. Diego Portales	Camino a Melipilla	Proyectada	-	20	-
Av. Industrial Sur 5	Colectora	Av. Diego Portales	Camino a Melipilla	Proyectada	-	20	-
Av. Nueva Norte 1	Colectora	Vía 3	Av. Nueva Norte 2	Proyectada	-	20	-
Av. Nueva Norte 2	Colectora	Av. Nueva Norte 1	VE-1v (Ruta 68)	Proyectada	-	20	-
Av. Nueva Poniente	Servicio	Camino a Melipilla (Ruta F-74-G)	Vía 6	Proyectada	-	15	-
Av. Nueva Poniente	Colectora	Vía 6	Vía 3	Proyectada	-	20	-

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Av. Vicente Huidobro	Servicio	Av. Costanera	Alejandro Galaz	Proyectada	-	15	-
Av. Vicente Huidobro	Servicio	Alejandro Galaz	Av. Arturo Prat Poniente	Existente	18	-	Considera ciclovía
Av. Vicente Huidobro	Servicio	Arturo Prat	VE-1v (Ruta 68)	Existente	18	-	-
Av. Bernardo O'Higgins	Servicio	Av. Arturo Prat	Av. Diego Portales	Existente	19	-	Considera ciclovía
Buin	Servicio	Av. Constitución	Chacabuco	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Calle Cementerio	Colectora	Pedro Mayorga	Av. Arturo Prat	Existente	20	-	-
Camino a Melipilla (Ruta F-74-G)	Colectora	Límite urbano	Av. Diego Portales	Existente	20	-	Considera ciclovía
Camino a Tapihue (Ruta F-864-G)	Colectora	Av. Diego Portales	Límite urbano puntos C8 y C9	Existente	20	-	-
Camino La Cantera	Servicio	Av. Diego Portales	VE-1v (Ruta 68)	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Camino Vecinal Lo Ovalle	Colectora	Av. Industrial Norte 2	Pedro Mayorga	Existente	20	-	-
Caupolicán	Servicio	Teniente Hernán Merino Correa	Pje. 3	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Caupolicán	Servicio	Pje. 3	Calama	Proyectada	-	12	-
Caupolicán	Servicio	Calama	Chacabuco	Existente	12		Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Caupolicán	Servicio	Chacabuco	80 m al poniente del eje de Chacabuco	Proyectada	-	12	-
Caupolicán	Servicio	80 m al poniente del eje de Chacabuco	Av. Constitución	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Chacabuco	Servicio	Av. Pedro Mayorga	Av. Arturo Prat	Existente	20	-	-
Chacabuco	Servicio	Av. Arturo Prat	Av. Diego Portales	Existente	13	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Chacabuco	Servicio	Av. Diego Portales	Av. Costanera	Existente	13	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Chapito	Servicio	Chacabuco	Av. Constitución	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Diagonal Industrial Norte	Servicio	Prolongación Av. Industrial Norte	Av. Industrial Norte 2	Proyectada	-	15	-
Juan Verdaguer	Colectora	Eje Estero Casablanca	Alejandro Galaz	Existente	19	-	Asimilada a vía Colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Lautaro	Servicio	Chacabuco	80 m al poniente del eje de Chacabuco	Proyectada	-	12	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Lautaro	Servicio	80 m al poniente del eje de Chacabuco	Av. Constitución	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Los Espinos	Servicio	Lautaro	Av. Arturo Prat	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Los Viñedos	Servicio	Pje. Las Vides	Alejandro Galaz	Ensanche	8,5	15	Ensanche hacia el norponiente respecto a la línea oficial suroriente existente.
Los Viñedos	Servicio	Av. Costanera	Pje. Las Vides	Proyectada	-	15	-
Los Viñedos	Servicio	Alejandro Galaz	Av. Arturo Prat	Proyectada	-	15	-
Av. Arthur Kenrick	Servicio	Límite urbano	Av. Nueva Poniente	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Av. Arthur Kenrick	Colectora	Av. Nueva Poniente	Av. Diego Portales	Ensanche	13	20	Ensanche hacia el suroriente respecto a la línea oficial norponiente existente. Considera ciclovía

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Oscar Bonilla	Servicio	Av. Diego Portales	Buin	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Oscar Bonilla	Servicio	Buin	Chapito	Proyectada	-	15	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Oscar Bonilla	Servicio	Chapito	Caupolicán	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Padre Hurtado	Servicio	Av. Constitución	Alejandro Galaz	Existente	14	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Av. Pedro Mayorga	Colectora	Calle Cementerio	VE-1v (Ruta 68)	Existente	20	-	-
Pje. Juan Noé	Servicio	60 m al norte del eje de Padre Hurtado	Padre Hurtado	Existente	15	-	-
Pje. La Avena	Servicio	Los Viñedos	Av. Vicente Huidobro	Existente	Variable (6-15)	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Prolongación Av. Industrial Norte	Colectora	VT- 41v (Camino a Lo Ovalle/ Ruta F-850)	Av. Industrial Norte 2	Proyectada	-	20	-
Prolongación La Avena	Servicio	Av. Nueva Norte 2	Los Viñedos	Proyectada	-	15	-
Prolongación La Avena	Servicio	Av. Vicente Huidobro	60 m al norte del eje de Padre Hurtado	Proyectada	-	15	-
Prolongación Raúl Reyes Ramos	Servicio	Av. Costanera	Límite Urbano	Proyectada	-	15	Considera ciclovía
Punta Arenas	Colectora	Juan Verdaguer	Av. Constitución	Existente	Variable (12,4-16,6)	-	Asimilada a vía de colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC Considera ciclovía
Raúl Reyes Ramos	Servicio	Av. Costanera	Punta Arenas	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Roberto Loyola	Servicio	VE-1v (Ruta 68)	2 Oriente	Proyectada	-	15	-

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Roberto Loyola	Servicio	2 Oriente	Chacabuco	Existente	14	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Teniente Hernán Merino Correa	Servicio	Av. Arturo Prat	Av. Diego Portales	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Teniente Hernán Merino Correa	Servicio	Av. Diego Portales	Límite urbano sur	Proyectada	-	15	-
Vía 1	Servicio	Vía 6	Prolongación Raúl Reyes Ramos	Proyectada	-	15	Considera ciclovía
Vía 2	Servicio	Alejandro Galaz	Av. Arturo Prat	Proyectada	-	15	-
Vía 3	Servicio	Av. Costanera	Edmundo Vildosola	Proyectada	-	15	Considera ciclovía
Vía 4	Servicio	Alejandro Galaz	Av. Arturo Prat	Proyectada	-	15	-
Vía 5	Servicio	Alejandro Galaz	Av. Arturo Prat	Proyectada	-	15	-
Vía 6	Servicio	Vía 1	Límite Urbano Sur	Proyectada	-	15	Considera ciclovía

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Vía Industrial 1	Servicio	Vía Industrial 2	Línea imaginaria paralela 665 metros al suroriente de prolongación del eje de Av. Industrial Norte 2	Proyectada	15	-	-
Vía Industrial 2	Servicio	Av. Industrial Norte 2	Línea imaginaria paralela 615 metros al suroriente de prolongación del eje de Av. Industrial Norte 2	Existente	15	-	-
Vía Industrial 3	Servicio	Av. Industrial Norte 2	Línea imaginaria paralela 575 metros al suroriente del eje de Av. Industrial Norte 2	Existente	15	-	-

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Yungay	Servicio	Chacabuco	Av. Constitución	Existente	14	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

5.2 QUINTAY

El acceso a esta localidad se realiza por la ruta F-800, corresponde a una localidad costera y es una de las más distantes de Casablanca, dada su ubicación y a diferencia de las otras localidades comunales, Quintay es un lugar de destino y no de paso.

La vialidad de la comuna es más bien de tipo local y servicio, cuya demanda está fuertemente marcada por el periodo estival, época en la que los volúmenes vehiculares aumentan considerablemente, generando conflictos viales por la escasa accesibilidad, anchos de vía insuficientes y poca oferta de estacionamientos, a pesar de ello, si bien es una condición desfavorable, los conflictos dados durante 3 meses en el año, no debiesen condicionar directamente los otros 9 meses de uso normal.

Otra característica de la vialidad actual, es que dado los orígenes de Quintay, la vialidad se ha ido improvisando en base al parcelamiento que la localidad ha tenido, dicha vialidad, corresponde a propiedad privada y no como bien nacional de uso público, problemática que afecta al lugar y sus habitantes al no poder generar gestiones de mejoramiento vial.

Quintay tiene área urbana dividida de acuerdo al PRC de Casablanca vigente, muy acotada, restrictiva en los usos, con falta de conexiones viales y que no responde a la realidad de la demanda actual de un nuevo rol de centralidad. Existe un importante desarrollo comercial relacionado con el turismo costero en la caleta Quintay, mientras que en Quintay alto priman los lugares para abastecimiento básico en general. En el sector nororiente, hacia el sector de Playa Grande, prima el uso residencial siendo el comercio y el equipamiento en general casi inexistente por la normativa otorgada por el PRC vigente, lo que se hace necesario replantear el rol actual de Quintay.

La propuesta de PRC, busca primeramente, dejar las fajas necesarias para proyectar la vialidad, en segunda instancia apuntar a la conectividad de los distintos sectores que se han desarrollado y consolidado con el paso del tiempo y finalmente replantear el acceso al sector de la caleta, al restringir el paso de los vehículos, con vialidades que mantienen su calidad de locales y de servicio.

En las tablas siguientes se muestran las vías estructurantes existentes y las nuevas vías propuestas

TABLA N° 12 Vialidades Estructurantes Existentes, Proyectadas y Ensanches (Troncal, Colectora, Servicio y Local)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
VT-43v (Av. Jorge Montt)	Troncal	Límite urbano oriente	Camino a Ballenera	Existente	30	-	Vía PREMVAL. Asimilada a vía troncal conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC. Considera ciclovía
Av. Del Mar	Colectora	Av. Jorge Montt	Prolongación Av. Quebrada 1	Ensanche	10	20	Ensanche hacia el poniente respecto a la línea oficial oriente existente.
Av. Del Mar	Colectora	Prolongación Av. Quebrada 1	Cruz del Sur	Ensanche	10	20	Ensanche simétrico hacia ambos costados a partir del eje de camino existente. Considera ciclovía desde Prolongación Avenida Quebrada 1 a Cruz del Sur.

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Av. Del Mar	Servicio	Extremo sur de Cruz del Sur	Extremo norte de Cruz del Sur	Ensanche	10	15	Ensanche simétrico hacia ambos costados a partir del eje de camino existente.
Av. Del Mar	Servicio	Calle La Playa, 100 metros al norponiente del extremo norte de Cruz del Sur	Extremo norte de Cruz del Sur	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Av. Jorge Montt	Servicio	Costanera	Camino a Ballenera	Existente	Variable (8,0-8,6)	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC. Considera ciclovía
Camino a Ballenera	Local	80 m al poniente de Gabriela Mistral	Costanera	Existente	6	-	Asimilada a vía local conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Av. Nueva 1	Colectora	Av. Jorge Montt	Av. Quebrada 1	Proyectada	-	20	-

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Av. Pacífico	Servicio	Cruz del Sur	Pasaje Pacífico	Existente	10	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Av. Pacífico	Servicio	Pasaje Pacífico	Vía 6	Existente	10	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC. Considera ciclovia
Av. Quebrada 1	Colectora	Av. Jorge Montt	Nueva Costanera	Proyectada	-	20	Considera ciclovia
Av. Teniente Hernán Merino Correa	Servicio	Av. Jorge Montt	Calle Hernán Trizano	Existente	35	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Av. Teniente Hernán Merino Correa	Servicio	Calle Hernán Trizano	Calle Manuel Rodríguez	Ensanche	34	35	Ensanche hacia el oriente respecto a la línea oficial poniente existente. Considera ciclovia

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Aviador Dagoberto Godoy	Servicio	Av. Teniente Hernán Merino Correa	Manuel Rodríguez	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
C. Condell	Servicio	Calle Diego Portales	Aviador Dagoberto Godoy	Existente	Variable (6,5-8,80)	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Calle Diego Portales	Colectora	Av. Cruz del Sur	Hernán Trizano	Proyectada		20	Considera ciclovía
Calle Diego Portales	Servicio	Calle Jorge Montt	C. Condell	Existente	Variable (15-18)	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Calle Escala	Local	Manuel Rodríguez	8 metros desde línea de alta marea	Existente	5	-	Asimilada a vía local conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle Jorge Montt	Servicio	Calle Hernán Trizano	Av. Jorge Montt	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle La Playa	Servicio	100 metros al norponiente del extremo norte de	Costado poniente de Estero El Jote	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
		Cruz del Sur					
Calle La Quilla	Servicio	Calle Las Brisas	Camino Público 1	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Calle La Quilla	Servicio	Camino Público 1	Av. Quebrada 1	Proyectada	-	15	-
Calle Las Brisas	Servicio	Calle La Quilla	190 metros al poniente de la línea de cierre poniente de calle La Quilla	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Calle Las Brisas	Servicio	Fin vía calle Las Brisas existente	Línea Oficial sur Av. Jorge Montt	Proyectada	-	11	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Camino a Playa Chica	Servicio	Nueva Costanera	8 metros desde línea de alta marea	Proyectada	-	15	Considera ciclovía
Camino de la Estrella	Servicio	Av. Pacífico	40 metros al poniente del eje de Av.	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art.

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
			Del Mar				2.3.1 de la OGUC.
Estrella de Mar	Servicio	Cruz del Sur	Av. Pacífico	Existente	11	-	-
Estrella de Mar	Servicio	Av. Pacífico	40 metros al poniente de Av. Del Mar.	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Estrella de Mar	Servicio	40 m al poniente del eje de Av. Del Mar	Av. Del Mar	Proyectada	-	11	-
Estrella de Mar	Servicio	Av. Del Mar	40 metros a Av. Del Mar	Proyectada	-	15	-
Curauma 1	Servicio	Estrella de Mar	Vía 7	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Curauma 2	Servicio	Estrella de Mar	46 metros al sur de Vía 7	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Camino Público 1	Servicio	Av. Quebrada 1	Nueva Costanera	Proyectada	-	15	Considera ciclovía

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Costanera	Local	Av. Jorge Montt	Inmueble Ballenera	Existente	8	-	Asimilada a vía local conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Costanera	Local	Inmueble Ballenera	Camino a Ballenera	Proyectada	-	11	-
Cruz del Sur	Servicio	Tramo norte de Av. Del Mar	Tramo sur de Av. Del Mar	Existente	13	-	-
Gabriela Mistral	Servicio	Manuel Rodríguez	Av. Jorge Montt	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Hernán Trizano	Servicio	Calle Jorge Montt	Gabriela Mistral	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Manuel Rodríguez	Servicio	Aviador Dagoberto Godoy	Av. Teniente Hernán Merino Correa	Existente	13	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Manuel Rodríguez	Servicio	Av. Teniente Hernán Merino Correa	Vía 12	Proyectada	-	15	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
							Considera ciclovía
Manuel Rodríguez	Colectora	Vía 12	Vía 13	Proyectada	-	20	Considera ciclovía
Nueva Costanera	Servicio	Camino público 1	Av. Quebrada 1	Existente	-	15	Considera ciclovía
Pje. Pacífico	Local	Av. Pacífico	8 metros desde línea de alta marea	Proyectada	5	-	Asimilada a vía local conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Prolongación Av. Quebrada 1	Colectora	Av. Del Mar	Av. Jorge Montt	Proyectada	-	20	Considera ciclovía
Los Almendros	Servicio	Av. Jorge Montt	Av. Nueva 1	Existente	10	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC.
Vía 1	Servicio	Nueva Costanera	Vía 8	Proyectada	-	15	Considera ciclovía
Vía 2	Servicio	Vía 8	Av. Quebrada 1	Proyectada	-	15	-
Vía 3	Servicio	Vía 4	Vía 11	Proyectada	-	15	-
Vía 4	Servicio	Av. Nueva 1	Vía 11	Proyectada	-	15	-
Vía 5	Servicio	Vía 4	Vía 11	Proyectada	-	15	-
Vía 6	Servicio	Calle Diego Portales	Av. Pacífico	Proyectada	-	15	-

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Vía 7	Servicio	Cruz del Sur	Av. Pacífico	Proyectada	-	15	-
Vía 8	Servicio	Camino Público 1	Vía 9	Proyectada	-	15	-
Vía 9	Servicio	Nueva Costanera	Camino Público 1	Proyectada	-	15	Considera ciclovía.
Vía 9	Servicio	Camino Público 1	Av. Jorge Montt	Proyectada	-	15	Considera ciclovía.
Vía 10	Servicio	Vía 8	Nueva Costanera	Proyectada	-	15	-
Vía 11	Servicio	Av. Quebrada 1	Av. Jorge Montt	Proyectada	-	15	-
Vía 12	Colectora	Calle Diego Portales	Manuel Rodríguez	Proyectada	-	20	-
Vía 13	Colectora	Av. Jorge Montt	Manuel Rodríguez	Proyectada	-	20	Considera ciclovía entre Manuel Rodríguez y Calle Diego Portales
Vía 15	Servicio	Vía 8	Nueva Costanera	Proyectada	-	15	-
Vía 16	Servicio	Vía 9	Av. Quebrada 1	Proyectada	-	15	-
Vía Local 1	Local	Manuel	8 metros	Proyectada	-	11	-

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
		Rodríguez	desde línea de alta marea				
Vía Local 2	Local	Manuel Rodríguez	8 metros desde línea de alta marea	Proyectada	-	11	-
Vía Local 3	Local	Vía 6	8 metros desde línea de alta marea	Proyectada	-	11	-
Vía Local 4	Local	Camino público 1	Camino a Ballenera	Proyectada	-	11	Considera ascensor

5.3 PASO HONDO

Localidad situada al margen del antiguo camino a Valparaíso, termina por desarrollarse entre este camino y la actual Ruta-68, su estructura vial se fundamenta solo en torno a este camino sin una trama urbana que apoye el uso residencial, carece de áreas verdes, espacios de recreación, equipamiento de salud, seguridad y educación.

Sus condiciones de desarrollo más bien están orientadas a generar una plataforma de apoyo al transporte, desarrollando actividades productivas de equipamiento y logística de ruta que revitalicen la localidad.

En las tablas siguientes se muestran las vías estructurantes existentes.

TABLA N° 13 Vialidades Estructurantes Existentes (Colectora y Servicio)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Camino viejo Valparaíso Santiago (Ruta F-718)	Colectora	Límite urbano norte	Límite urbano sur	Existente	15	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 1	Colectora	Camino viejo Valparaíso Santiago (Ruta F-718)	Límite urbano sur	Existente	12	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 2	Servicio	Ruta 68	Límite urbano sur	Existente	12	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

5.4 LA PLAYA

La configuración de dicha localidad mantiene las características lineales que presenta Paso Hondo. Sus condiciones geográficas impiden el crecimiento lateral. A diferencia de Paso Hondo, esta localidad se constituye como un centro secundario residencial y su cercanía con Paso Hondo les favorece en términos de proyección como localidades complementarias de servicios y residencia

En cuanto a la vialidad, es importante mencionar el acceso que se tiene desde Quilpué hacia esta localidad por la ruta F-50, siendo una alternativa de conexión con esta comuna y Casablanca.

La propuesta del PRC apunta a concentrar el crecimiento residencial al interior del límite urbano, otorgando condiciones apropiadas para su desarrollo, en función de eso, se proponen algunas vías que den estructura vial a los nuevos sectores residenciales, priorizando la conexión local y con Paso Hondo.

En las tablas siguientes se muestran las vías estructurantes existentes, las vías existentes que consideran ensanches y las nuevas vías propuestas

TABLA N° 14 Vialidades Estructurantes Existentes, Proyectadas y Ensanches (Colectora y Servicio)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Camino viejo Valparaíso-Santiago (Ruta F-842)	Colectora	Límite urbano norte	Ruta F-50	Existente	16	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Camino viejo Valparaíso-Santiago (Ruta F-844)	Colectora	Ruta F-50	Límite urbano sur	Existente	16	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 1	Servicio	Vía 1	Calle 3	Existente	7	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 2	Servicio	Camino viejo Valparaíso-Santiago (Ruta F-842)	Calle 1	Proyectada	-	8	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 3	Servicio	Camino viejo Valparaíso-Santiago (Ruta F-842)	Calle 1	Existente	Variable (5 – 7)	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Calle 4	Servicio	Camino viejo Valparaíso Santiago (Ruta F-844)	Calle 5	Ensanche	9	15	Ensanche simétrico hacia ambos costados a partir del eje de camino existente.
Calle 5	Servicio	Vía 4	Calle 4	Existente	9	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Pasaje 1	Servicio	Camino viejo Valparaíso Santiago (Ruta F-844)	Vía 4	Existente	11	-	-
Vía 1	Servicio	Camino viejo Valparaíso-Santiago (Ruta F-842)	Calle 1	Proyectada	-	15	Eje de la calle paralelo 140 m al sur de límite urbano entre puntos P8 y P9
Vía 2	Servicio	Calle 1	Calle 4	Proyectada	-	15	-
Vía 3	Servicio	Camino viejo Valparaíso Santiago (Ruta F-844)	Vía 2	Proyectada	-	15	-

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Vía 4	Servicio	Pasaje 1	40 m al oriente del eje de Calle 5	Proyectada	-	15	-
Vía 4	Servicio	40 m al oriente de eje de Calle 5	Calle 5	Existente	5	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

5.5 LO VASQUEZ

Esta localidad guarda similitudes con las mencionadas anteriormente, en cuanto a su configuración de linealidad. La principal actividad es del tipo turístico desarrollado por la celebración religiosa de la Virgen de Lo Vásquez.

Desde Valparaíso y Santiago, se accede al Santuario que lleva el mismo nombre, por una vía caletera situada en torno a la ruta 68 y desde Casablanca es posible acceder a la localidad por la ruta F-852 continuación de Av. Constitución y que según su funcionalidad está categorizada como Troncal.

La propuesta de PRC, apunta a diversificar su rol, fomentando sus centralidades de turismo religioso de carácter nacional y de equipamientos y actividades productivas inofensivas asociadas al transporte.

En la tabla siguiente se muestran las vías estructurantes existentes y las nuevas vías propuestas

TABLA N° 15 Vialidades Estructurantes Existentes y Proyectadas (Troncal y Servicio)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
VT-39v (Ruta F-852)	Troncal	Límite urbano sur	Ruta 68	Existente	20	-	Vía PREMVAL. Asimilada a vía troncal conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 1	Servicio	VT-39v (Ruta F-852)	Límite urbano norte	Existente	15	-	-
Calle 2	Servicio	VT-39v (Ruta F-852)	Límite urbano oriente	Existente	10	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 3	Servicio	Ruta-68	VT-39v (Ruta F-852)	Existente	20	-	-
Calle 4	Servicio	VT-39v (Ruta F-852)	Límite urbano oriente	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Camino Variante La Carreta	Servicio	Ruta 68	VT-39v (Ruta F-852)	Existente	Variable (17,0-21,0)	-	-
Vía 1	Servicio	Camino Variante La Carreta	Calle 3	Proyectada	-	15	-

5.6 LAS DICHAS

Al igual que las localidades anteriormente descritas, la localidad de Las Dichas, mantiene la característica de asentamientos de borde a la vía de paso y que corresponde a la ruta F-840, camino a Algarrobo, que tiene carácter de intercomunal con flujos de transporte de carga permanente.

Carece de una estructura de red vial, que permita diferenciar las demandas locales de las intercomunales.

La propuesta de plan busca, concentrar el desarrollo residencial en torno al sector consolidado, generando zonas de uso mixto, desincentivando el crecimiento extendido y otorgar espacio para el turismo de paso con sus equipamientos asociados. En base a esto se propone generar nueva vialidad local para el desarrollo residencial, con condición de vías de servicio y locales.

En la tabla siguiente se muestran las vías estructurantes existentes, las vías existentes que consideran ensanches y las nuevas vías propuestas

TABLA N° 16 Vialidades Estructurantes Existentes, Ensanches y Proyectadas (Troncal, Colectora, Servicio)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
VT-38v (Av. Almirante Latorre/ Ruta F-840)	Troncal	Límite urbano sur poniente	Límite urbano oriente	Ensanche	16	30	Vía PREMVAL. Ensanche simétrico hacia ambos costados a partir del eje de camino existente.
Calle El Manzano	Servicio	Límite urbano sur	VT-38v (Av. Almirante Latorre / Ruta F-840)	Existente	10	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Camino 3	Servicio	Vía 1	Porvenir	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Camino El Estero (Ruta F-834)	Colectora	Límite urbano poniente	VT-38v (Av. Almirante Latorre/ Ruta F-840)	Existente	15	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Camino Interior El Durazno	Servicio	Límite urbano sur	VT-38v (Av. Almirante Latorre/ Ruta F-840)	Ensanche	4	15	Ensanche simétrico hacia ambos costados a partir del eje de camino existente.

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Porvenir	Colectora	VT-38v (Av. Almirante Latorre / Ruta F-840)	Vía 3	Ensanche	8	20	Ensanche hacia el oriente respecto a la línea oficial poniente existente. Considera ciclovia
Vía 1	Servicio	Camino 3	Canal existente	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Vía 1	Servicio	Canal existente	VT-38v (Av. Almirante Latorre/ Ruta F-840)	Proyectada	-	15	-
Vía 2	Servicio	VT-38v (Av. Almirante Latorre/ Ruta F-840)	Vía 3	Proyectada	-	15	-
Vía 3	Colectora	VT-38v (Av. Almirante Latorre/ Ruta F-840)	Porvenir	Proyectada	-	20	Considera ciclovia

5.7 LAGUNILLAS

Localidad ubicada en el borde de la ruta F-962-G, que conecta con San Antonio, la construcción de un By-pass que facilita el paso de vehículos tanto de carga como pasajeros, generó cambios en su economía local al dejar de ser una alternativa de paso o detención.

Por lo tanto, la propuesta de plan busca fomentar el desarrollo residencial en torno al sector consolidado al norte de la localidad, con lo cual propone una vialidad que busca dar conexión a los nuevos sectores, priorizando los ejes transversales como el camino a Los Maitenes y conformando una vía de servicio paralela a la ruta F-962-G que permita los desplazamientos locales y dado su potencial turístico, generar una alternativa de ingreso a la localidad.

En la tabla siguiente se muestran las vías estructurantes existentes, las vías existentes que consideran ensanches y las nuevas vías propuestas

TABLA N° 17 Vialidades Estructurantes Existentes, Ensanches y Proyectadas (Expresa, Colectora, Servicio)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
VE-4v (Ruta F-962-G)	Expresa	Límite urbano norte	Límite urbano sur	Existente	50	-	Vía PREMVAL.
Camino los Maitenes (Ruta F-940)	Colectora	Av. Rojas Montt	Límite urbano oriente	Existente	14	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Av. Rojas Montt	Colectora	Límite urbano norte	Camino los Maitenes (Ruta F-940)	Existente	16	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Av. Rojas Montt	Colectora	Camino los Maitenes (Ruta F-940)	Vía 6	Existente	Variable (16-19)	-	Existente dentro de ZCH
Av. Rojas Montt	Colectora	Vía 6	Calle 3	Existente	16	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Av. Rojas Montt	Colectora	Calle 3	Pje. Santa Isabel Taburete	Existente	Variable (16-19)	-	Existente dentro de ZCH
Av. Rojas Montt	Colectora	Pje. Santa Isabel Taburete	VE-4v (Ruta F-962-G)	Existente	16	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Pasaje 1	Servicio	VE-4v (Ruta F-962-G)	VE-4v (Ruta F-962-G)	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Pje. Las Acacias	Servicio	Av. Rojas Montt	80 metros al sur oriente del eje de calle Párroco Pedro Rubio	Ensanche	5	11	Ensanche hacia el nororiente respecto a la línea oficial sur poniente existente. Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Pje. Las Acacias	Servicio	80 metros al sur oriente del eje de calle Párroco Pedro Rubio	Vía 2	Proyectada	-	15	-
Pje. Santa Isabel Taburete	Colectora	Av. Rojas Montt	50 m al oriente desde eje de Av. Rojas Montt	Existente	7	-	Existente dentro de ZCH
Pje. Santa Isabel Taburete	Colectora	50 m al oriente desde eje de Av. Rojas Montt	Vía 2	Ensanche	10	20	Ensanche hacia el norte respecto a la línea oficial sur existente.

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Vía 1	Colectora	Av. Rojas Montt	Vía 2	Proyectada	-	20	-
Vía 2	Colectora	Vía 1	Av. Rojas Montt	Proyectada	-	20	Eje de calle paralelo 50 m al poniente de límite urbano
Vía 4	Servicio	Av. Rojas Montt	Vía 2	Proyectada	-	15	-
Vía 5	Servicio	Límite urbano poniente	Av. Rojas Montt	Proyectada	-	15	-
Vía 6	Servicio	Av. Rojas Montt	Vía 2	Proyectada	-	15	-

5.8 LOS MAITENES

Situada en torno a la ruta F-74-G, camino a Melipilla, presenta un sector residencial consolidado con equipamiento necesario tanto comercial, de salud, educacional y deportivo, a pesar de ello se aprecia carencia de espacios públicos para la recreación.

La población está decreciendo, principalmente por la falta de oportunidades laborales y su ubicación en el territorio; su crecimiento residencial se ha dado hacia el suroriente en baja densidad.

La propuesta por tanto del PRC, apunta a potenciar la fortaleza que su entorno rural le entrega, pensando en desarrollar una vialidad de servicio, en torno al arroyo, de manera de configurar un sistema de espacios públicos para la localidad

PREMVAL le fija un límite urbano muy acotado en torno a la Ruta G74F, cambiando la categoría del territorio de rural a urbano, pero por sus dimensiones no permite generar una red vial que potencie el área consolidada, quedando como estructurante la vialidad troncal VT- 40v designada por este instrumento.

En la tabla siguiente se muestran las vías estructurantes existentes y las nuevas vías propuestas

TABLA N° 18 Vialidades Estructurantes Existentes y Proyectadas (Troncal, Colectora, Servicio)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
VT-40v (Av. Los Maitenes/ Ruta F-74-G)	Troncal	Límite urbano norponiente Los Maitenes	Límite urbano suroriente	Existente	20	-	Vía PREMVAL. Asimilada a vía troncal conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Camino los Maitenes (Ruta F-940)	Colectora	Límite urbano sur	VT-40v (Av. Los Maitenes/ Ruta F-74-G)	Existente	Variable (8,5 – 10)	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Vía 1	Servicio	Límite urbano sur	VT-40v (Av. Los Maitenes/ Ruta F-74-G)	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Vía 2	Servicio	VT-40v (Av. Los Maitenes/ Ruta F-74-G)	Límite urbano norte	Existente	7	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Vía 3	Servicio	VT-40v (Av. Los Maitenes/ Ruta F-74-G)	VT-40v (Av. Los Maitenes/ Ruta F-74-G)	Proyectada	-	15	-

5.9 LA VINILLA

Finalmente, La Vinilla sigue manteniendo la principal característica de las localidades anteriormente descritas, conformándose en torno a la vía principal F-870. Se conecta con Tapihue y Casablanca, a través de la ruta F-864-G, a velocidades altas, que generan accidentes y riesgos a la población.

La vialidad existente, atiende la población consolidada que no se establece como una red robusta, sino más bien calles que se conectan a su calle principal.

El PRC propuesto, busca generar una vialidad de tipo local, complementaria y paralela a su eje principal, para de esta forma solucionar los riesgos asociados al transporte de carga y las velocidades desarrolladas en la ruta.

En la tabla siguiente se muestran las vías estructurantes existentes y las nuevas vías propuestas

TABLA N° 19 Vialidades Estructurantes Existentes y Proyectadas (Colectora y Servicio)

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Camino la Viñilla (Ruta F-870)	Colectora	Límite urbano sur	Límite urbano norte	Existente	Variable (16- 19)	-	Asimilada a vía colectora conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 1	Servicio	Camino la Viñilla (Ruta F-870)	Límite urbano poniente	Existente	8	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 2	Servicio	Camino la Viñilla (Ruta F-870)	30 m al oriente del eje de Vía 5	Existente	Variable (7-10)	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC
Calle 3	Servicio	30 m al oriente del eje de Vía 5	Límite urbano oriente	Proyectada	-	15	-
Los Hualpes	Servicio	Camino la Viñilla (Ruta F-870)	48 m al oriente del eje Camino la Viñilla (Ruta F-870)	Existente	15	-	-
Los Hualpes	Servicio	48 m al oriente del eje Camino la Viñilla (Ruta F-870)	Límite urbano oriente	Existente	11	-	Asimilada a vía de servicio conforme al Art. 2.3.1 de la OGUC

NOMBRE O REFERENCIA	CATEGORÍA	TRAMO		TIPO	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O. (m)	ANCHO PROPUESTO ENTRE L.O. (m)	OBSERVACIONES
		DESDE	HASTA				
Vía 1	Servicio	Camino la Viñilla (Ruta F-870)	Vía 2	Proyectada	-	15	-
Vía 2	Servicio	Vía 1	Vía 4	Proyectada	-	15	-
Vía 3	Servicio	Vía 2	Camino la Viñilla (Ruta F-870)	Proyectada	-	15	-
Vía 4	Servicio	Vía 2	Camino la Viñilla (Ruta F-870)	Proyectada	-	15	-
Vía 5	Servicio	Camino la Viñilla (Ruta F-870)	Límite urbano nororiente	Proyectada	-	15	-

Con el fin de presentar en mayor detalle las vialidades de cada localidad en análisis, se anexan al Estudio de Capacidad Vial las siguientes láminas escala 1:5.000, detalladas en la **TABLA N°12**

TABLA N° 12 PLANOS DE VIALIDAD

LÁMINA	LOCALIDAD
Plano de Vialidad Localidad de Casablanca	Casablanca
Plano de Vialidad Localidad de Quintay	Quintay
Plano de Vialidad Localidad de Las Dichas	Las Dichas
Plano de Vialidad Localidad de Lagunillas	Lagunillas
Plano de Vialidad Localidad de Paso Hondo	Paso Hondo
Plano de Vialidad Localidad de La Playa	La Playa
Plano de Vialidad Localidad de Lo Vásquez	Lo Vásquez
Plano de Vialidad Localidad de La Viñilla	La Viñilla
Plano de Vialidad Localidad de Maitenes	Maitenes

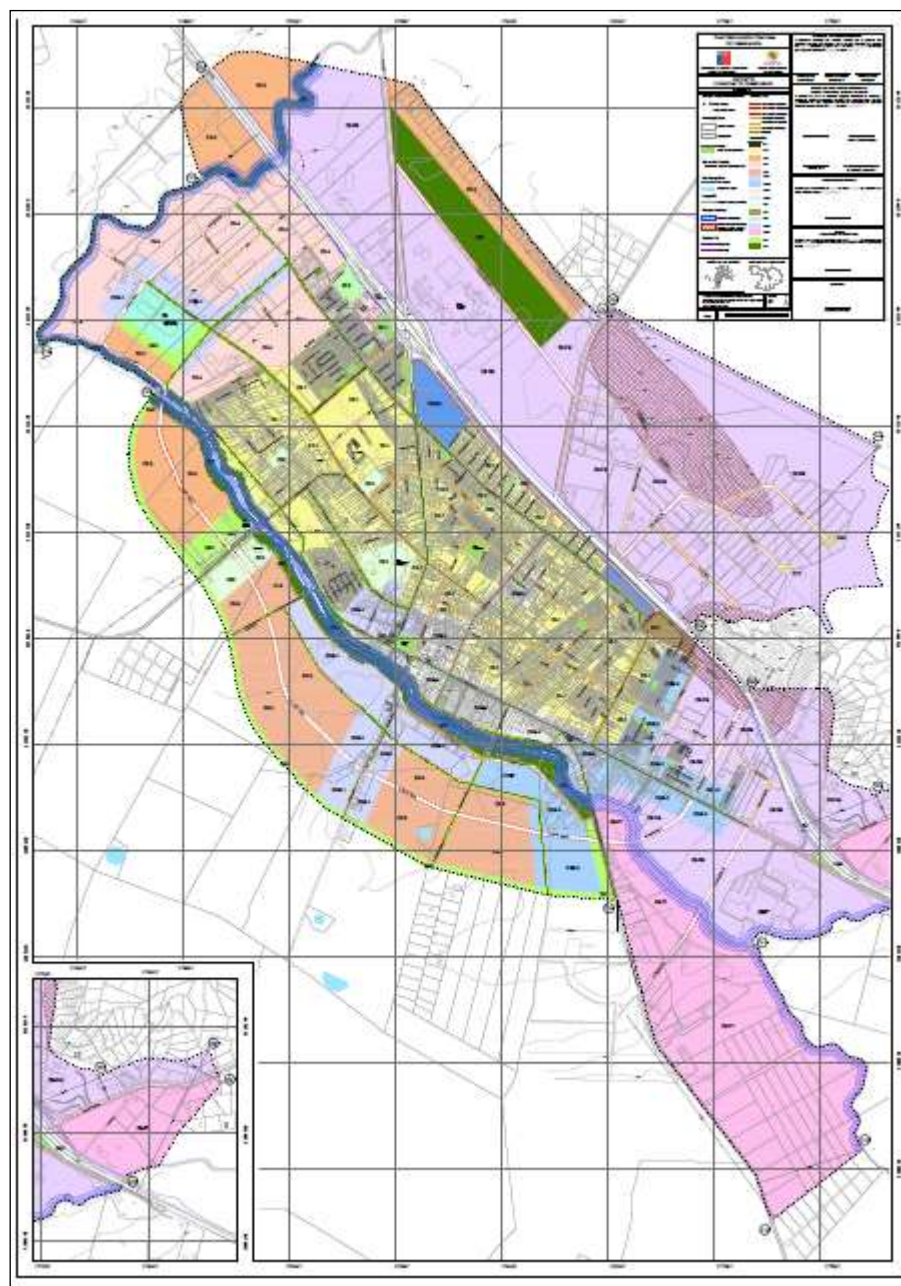
6 ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA MÁXIMA DE VIAJES

En base a los usos y densidades establecidas en el PRC propuesto que alimentan la etapa de predicción del sistema de transporte, se estima el crecimiento futuro para luego hacer la modelación en base a dicha proyección.

Para efectos de cuantificar el aumento en los flujos vehiculares producto de la ocupación máxima de las áreas bajo estudio se ha supuesto que los flujos medidos en la situación actual crecerán en la misma proporción que la población.

De acuerdo a la zonificación establecida en el PRC propuesto (**FIGURA N° 20**) se han establecido las densidades máximas para la comuna de Casablanca.

FIGURA N° 20 Zonificación Propuesta Casablanca



En la **TABLA N° 13** se muestra la población máxima proyectada para la comuna de Casablanca..

TABLA N° 13 Población Máxima, Casablanca

PRC	TOTAL superficie zonal (ha)	Densidad proyectada	Sub Total habitantes
ZH-1	148,2047	280	29048
ZH-2	54,6347	210	5737
ZH-4	67,198	400	13440
ZH-5	58,7652	400	11753
ZHM-1	48,7168	120	1754
ZHM-3	35,8239	80	860
ZHM-4	22,7683	280	1913
ZHM-5	7,1536	80	172

Posteriormente, con la población máxima determinada, es posible estimar el factor de crecimiento de los flujos de la situación actual a un horizonte de 20 años.

7 ANÁLISIS DE CAPACIDAD VIAL

La metodología establece que, si los niveles de flujo son inferiores al 60% de la capacidad de las vías, se puede pensar que existe la suficiente capacidad para soportar las demandas tendenciales futuras en los próximos 20 años. Para la comuna de Casablanca, según los indicadores presentados anteriormente, no se manifiesta la necesidad de efectuar un análisis de factibilidad vial; sin embargo, dado que se cuenta con información de población se modelará la situación proyectada a la máxima ocupación. Para ello se ha determinado el factor de crecimiento anual en función de la población actual y la máxima ocupación.

TABLA N° 14 Factor Crecimiento Vehicular

Población Actual	Población Máxima Proyectada	Factor Crecimiento	Tasa Crecimiento Anual
29333	64675	2,20	4,03%

Para efectos de verificar la Factibilidad vial de las intersecciones en estudio, se utilizó el modelo SIDRA, en el cuál se ha simulado cada una de ellas con los flujos proyectados a 20 años. En las figuras siguientes, se muestran los resultados asociados a los accesos de cada intersección.

FIGURA N° 21 Grado Saturación Chacabuco - Prat (PC 28)

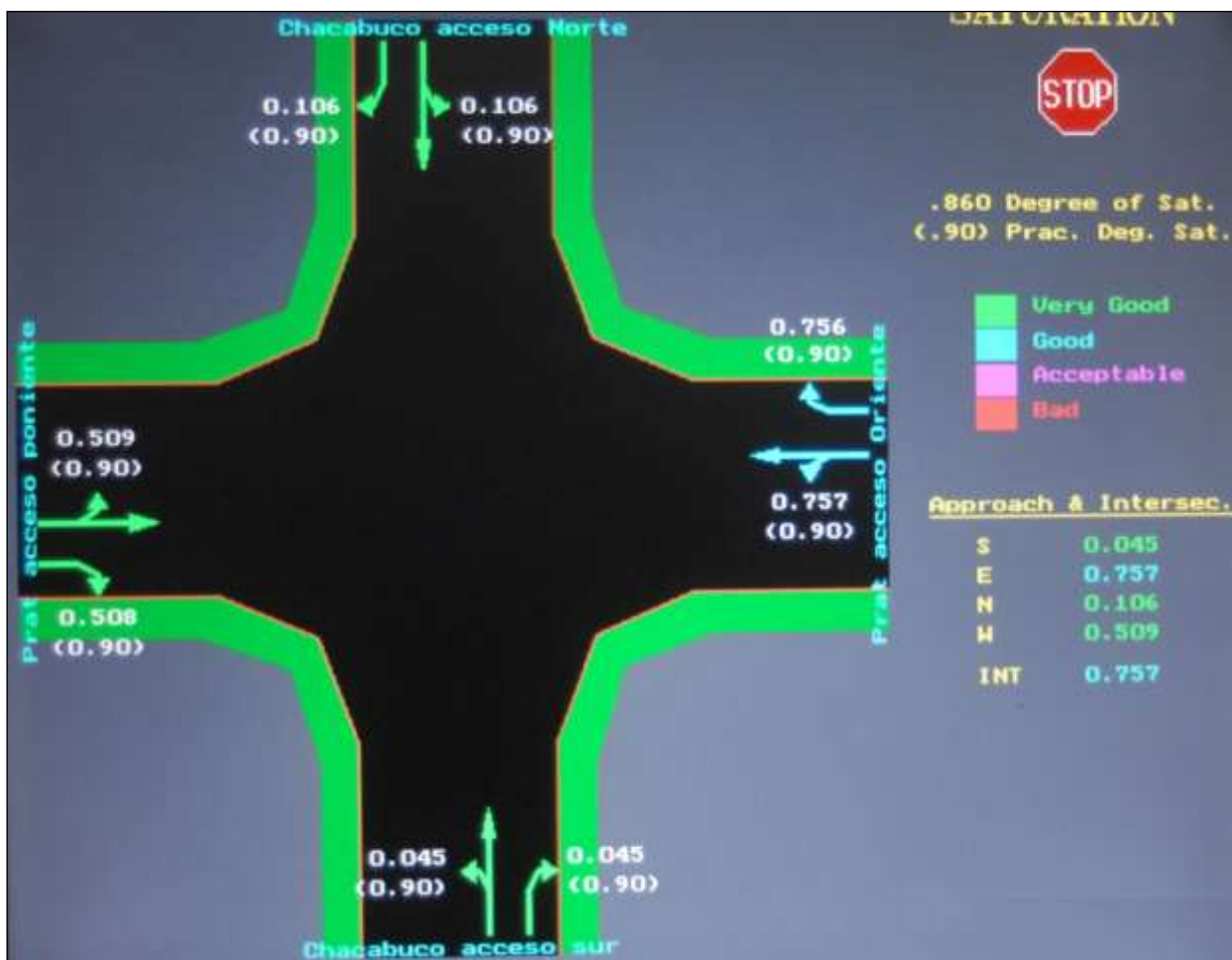


FIGURA N° 22 Grados Saturación Constitución - Prat (PC29)

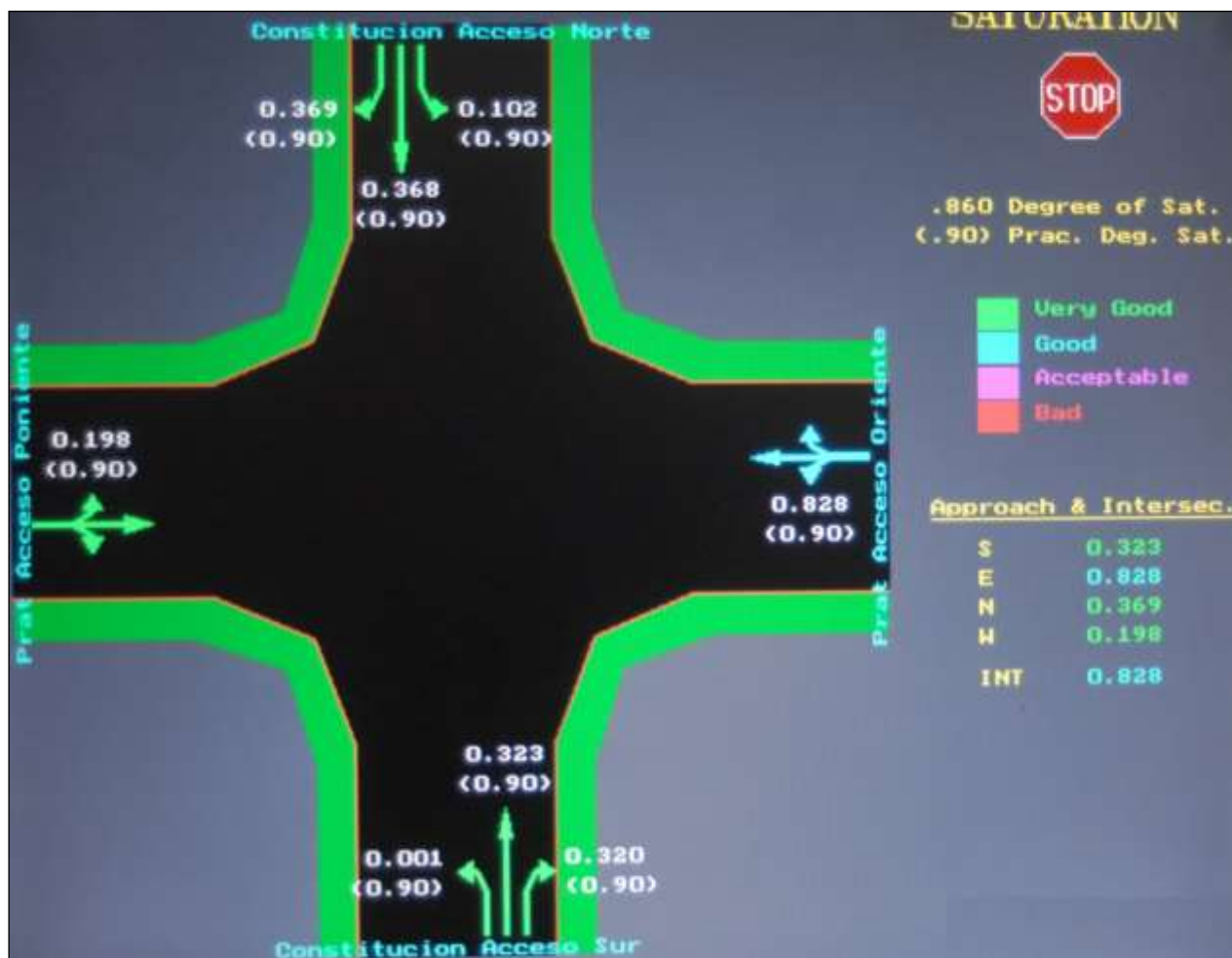


FIGURA N° 23 Grados Saturación Constitución P.Hurtado (PC30)

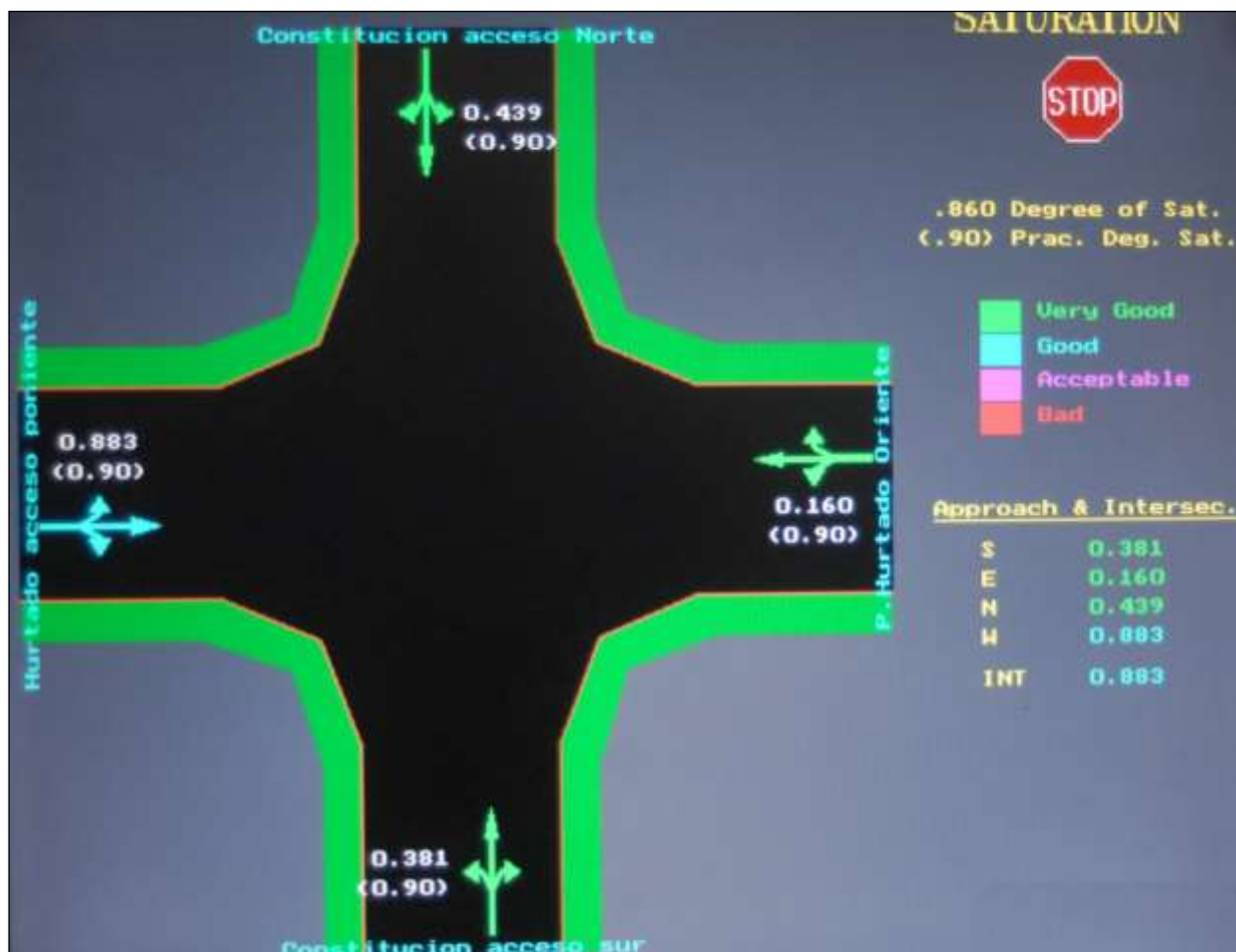
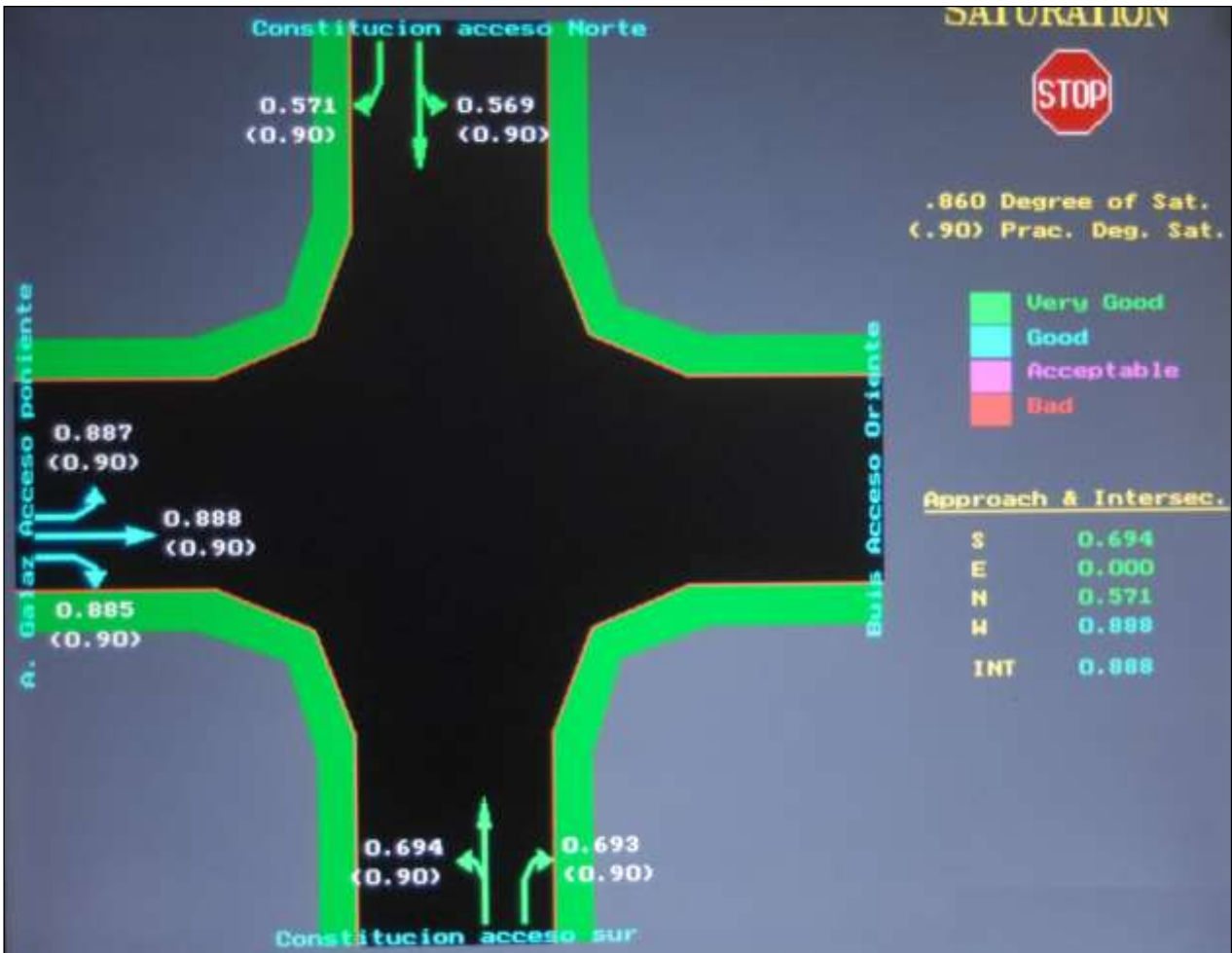


FIGURA N° 24 Grados Saturación Constitución -Galaz - Buin (PC31)



Finalmente **TABLA N° 15** presenta un resumen de los valores obtenidos para dichas intersecciones.

TABLA N° 15 Capacidades y Grados de Saturación proyectados

INTERSECCIÓN	PC	RAMA	FLUJO	CAPACIDAD (Q)	GRADO SATURACION(GS)
Arturo Prat - Chacabuco	PC28	NORTE	160	1511	0,11
		ORIENTE	454	600	0,76
		SUR	68	1511	0,05
		PONIENTE	418	821	0,51
Arturo Prat - Constitución	PC29	NORTE	620	2446	0,37
		ORIENTE	523	719	0,72
		SUR	481	2263	0,32
		PONIENTE	234	1239	0,19
P. Hurtado - Constitución	PC30	NORTE	722	1480	0,38
		ORIENTE	55	344	0,16
		SUR	564	1480	0,38
		PONIENTE	226	256	0,88
Buin - Constitución	PC31	NORTE	812	1426	0,57
		SUR	833	1201	0,69
		PONIENTE	486	548	0,89

Es posible observar que en general las intersecciones mantienen sus indicadores bajo el límite del 90%, si bien algunas se muestran cercanas a este valor, es importante destacar que la modelación realizada consideró la situación más desfavorable. Esto es suponer un aumento de los flujos en la misma proporción que el aumento de la población (máxima capacidad), mantener flujos de camiones por las intersecciones en estudio y mantener en su mayoría condiciones de diseño actuales.

Los resultados indican que las densidades establecidas en el PRC son factibles desde el punto de vista de transporte, ya que los diseños actuales son capaces de albergar los flujos producidos por la ocupación máxima del territorio.

Para la intersección de A. Galaz con Av. Constitución se sugieren medidas de gestión de tránsito que permitan rediseñar dicha intersección para optimizar su operación.

8 ANÁLISIS GLOBAL

8.1 ASPECTOS GENERALES

La vialidad estructurante plantea una oferta importante, en cuanto a su capacidad vial, por lo que se asume, será capaz, de satisfacer los requerimientos de circulación de la población y sus actividades productivas.

Repasando los aspectos que se tuvieron presente en la formulación de la vialidad, podemos enfatizar en los siguientes:

- a. Integración del sistema urbano mediante una red jerarquizada de vías interconectadas con reservas apropiadas de espacio.
- b. Estructurar el desarrollo potencial de las áreas de extensión urbana con una propuesta ordenadora de vías que permita la conectividad y accesibilidad de los distintos sectores de la comuna.
- c. Entregar alternativas de ruta a los recorridos del transporte de carga de manera tal de que éstos no ingresen al sector céntrico de la comuna con los conflictos que esto conlleva.

La estructura vial del PRC integra la vialidad Intercomunal comprendida en el área urbana; definiendo una malla de vías colectoras y de servicio con fajas de 20m de ancho, que permiten un diseño de soluciones viales acorde a las proyecciones de crecimiento de la demanda. Es así como se propone una vía de circunvalación que en su conexión con la Ruta F-830, F-74G y su empalme con Av. Industrial Sur1, permita distribuir el transporte de carga que actualmente circula por el centro de la comuna, hacia los centros atractores y generadores de este tipo de viajes, esta vía (Nueva Poniente-Nueva Norte), también se empalmaría con la actual Ruta – 68.

En general las vías colectoras propuestas buscan tal cómo su propósito distribuir entre la residencia y los centros de empleo y servicio los flujos desde y hacia la trama vial de nivel inferior (Nueva Norte, Nueva Poniente, Av. Industrial), permitiendo equipamientos del tipo Mediano, Menor y Básico. En su mayoría se proponen vías de servicio, que permiten equipamientos del tipo menor y básico. Hacia el Poniente se propone prolongar las calles La Avena, Alejandro Galaz, A. Prat, de manera de conectarlas con Av. Nueva norte, generando vialidades que conectan la comuna de manera Transversal.

Hacia el Oriente se propone la prolongación de R. Loyola, 2 Oriente y Santa Teresita, que pretenden dar conectividad a las poblaciones y villas de ese sector.

En lo que respecta al sector sur, se proponen vías Transversales (Costanera. Costanera Sur y Vía), que conectarían los sectores de esta parte de la ciudad con las alternativas longitudinales que distribuirían los viajes a través de la comuna.

El Barrio Industrial ubicado en el sector norte, genera y atrae viajes destinados al transporte de cargas pesadas, por lo que las vialidades propuestas apuntan a la distribución de los flujos de camiones a través de la Prolongación Av. Industrial Norte y Diagonal industrial norte, potenciando la conectividad y accesibilidad del sector.

La vialidad proyectada deja de manifiesto los aspectos considerados en la propuesta y mencionados anteriormente, cuyo emplazamiento genera alternativas de conectividad interna, actualmente ausentes, principalmente con vías transversales que distribuyen los flujos desde y hacia vías de jerarquía mayor que mejorarían la conectividad con Centros Urbanos de Mayor escala como Valparaíso y Santiago.

Si bien no es función del ECV diseñar las conexiones viales, las soluciones pueden variar desde rotondas, enlaces, cruces desnivelados por ejemplo y por tanto, en su debido momento el Municipio, deberá abordar dichas soluciones con quien corresponda. A pesar de lo anterior es importante mantener un criterio uniforme respecto de las líneas de edificación de manera tal de no generar proyectos muy cercanos a las vialidades, que impidan proyectar en fajas más extensas y por tanto se traduzcan en un alto costo en expropiaciones.

El análisis realizado, supone que “si en los puntos con más conflicto vial la capacidad resiste las proyecciones de demanda acorde a la propuesta del plan, con mayor razón lo harán los sectores periféricos de la ciudad”, es así como dado el análisis realizado se puede concluir que las vialidades propuestas son suficientes y resuelven los problemas de conectividad y accesibilidad acá expuestos.

8.2 ESCENARIO FUTURO

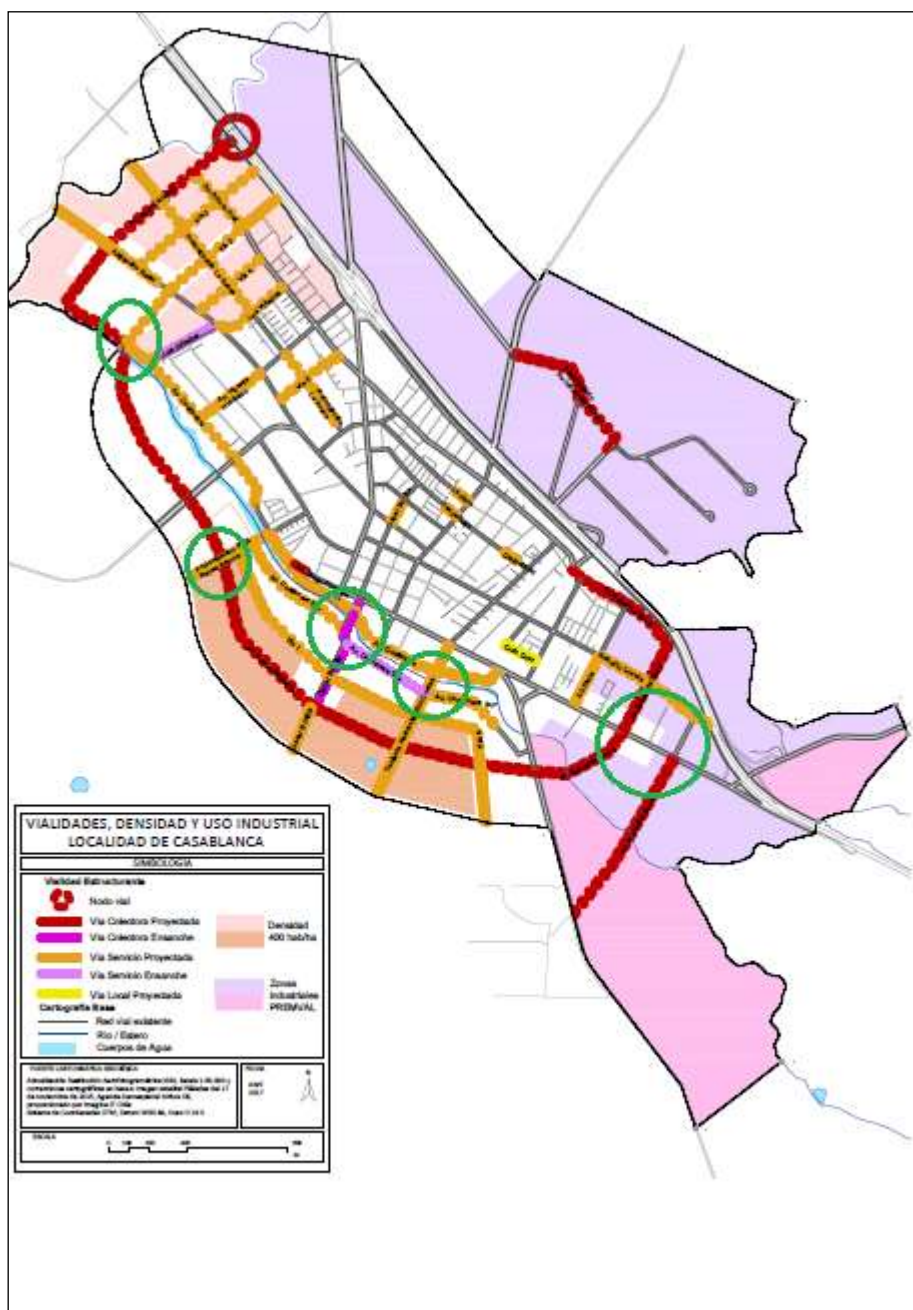
La propuesta de mejoramiento de los estándares de conectividad urbana se conforma en base a aperturas de nuevas vías para dotar de alternativas de conexiones a los distintos sectores dentro de la zona urbana. Los ensanches buscan mejorar la continuidad y capacidad de las vías de manera de dar fluidez al tránsito ante el aumento de flujos producto del crecimiento urbano propuesto.

El plan genera mayores densificaciones en el sector sur de la comuna, principalmente en el sector denominado Mirador, así como también en el sector Nor Poniente. Hacia el sector norte se propone una zonificación que concentra la actividad industrial y que busca fortalecer y unificarla. Hacia el sector oriente también se desarrollan zonificaciones que promueven el uso industrial, las vialidades propuestas buscan conectar ambos sectores industriales mediante vías colectoras.

El aumento en las densidades, el roce de los usos industrial y residencial hacia el sector sur oriente podría hacer prever ciertos conflictos en torno a las vialidades, como por ejemplo en los puentes ubicados al sector sur que dan conectividad al sector del Mirador, o el cruce de algunas vías con la Av. Diego Portales en el sector sur oriente o en las conexiones viales con las Ruta F-830, F-74G, situaciones que pudiesen asociarse a posibles conflictos de carácter operativo, donde los elementos de control (semáforos, señalizaciones, demarcaciones y diseño) juegan un rol fundamental a la hora de regular la capacidad de las vías. Por lo tanto las medidas de gestión de tránsito van íntimamente asociadas a la futura capacidad que debemos resguardar en el plan. (Ver **FIGURA N° 25**)

La propuesta de vialidad entonces se basa en considerar como vías de carácter colectoras aquellas vías a lo largo de las cuales se permiten velocidades promedio de 40 y 50 kms/hrs y flujos superiores a los 1500 Veh/hr. y vías de servicio que permiten velocidades de 30 y 40 Km/hrs y flujos de 600 veh/hora. Las nuevas vías (aperturas) propuestas se consideran necesarias para dotar de accesibilidad a las zonas urbanas en proceso de ocupación bajo el criterio de proporcionar alternativas seguras tanto para los vehículos como para los peatones y facilitar la movilidad dentro de los diferentes subcentros que la comuna alberga.

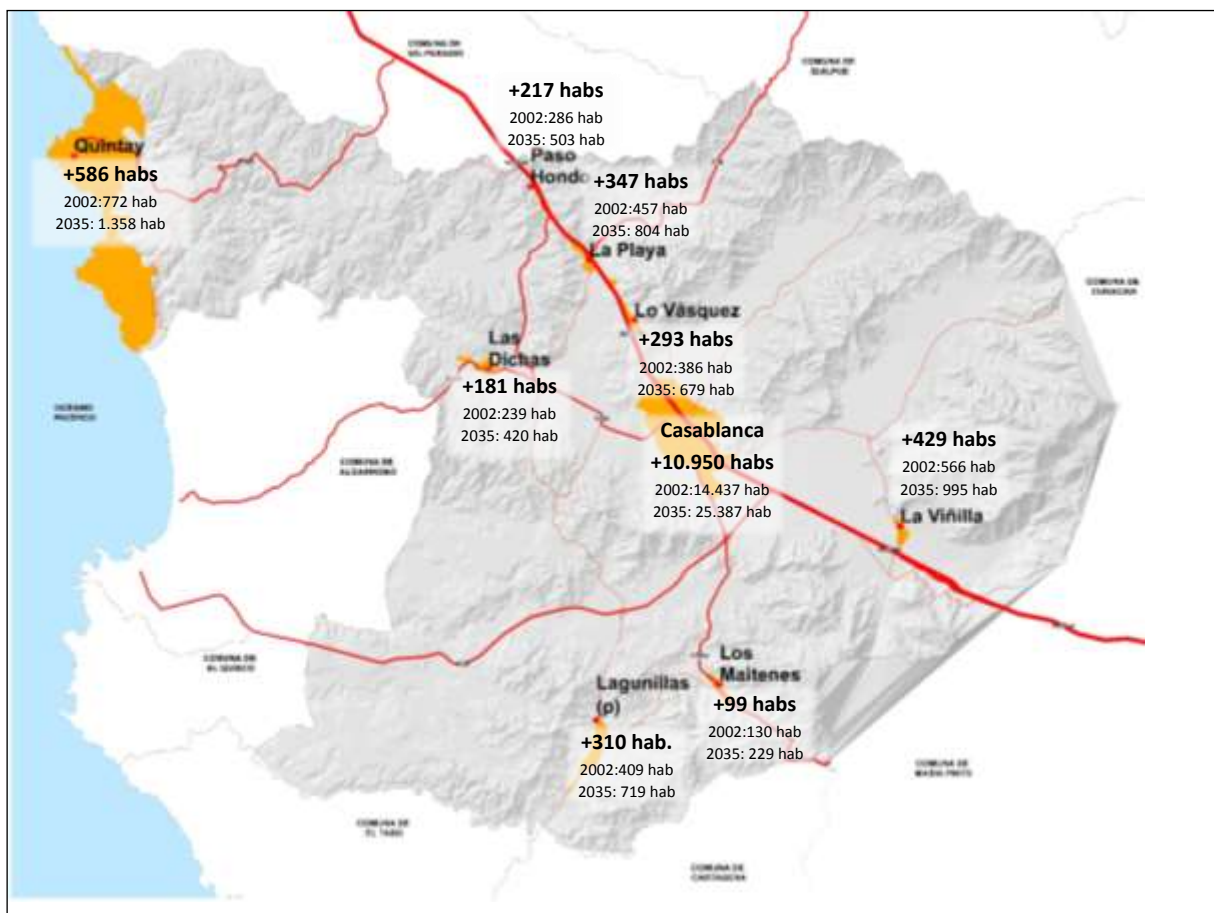
FIGURA N° 25 Posibles conflictos viales previstos en base a Densificación y Usos



En cuanto al crecimiento proyectado de la comuna y su impacto en la red intercomunal, cabe destacar que actualmente la comuna está provista de una red vial intercomunal que facilita el acceso desde y hacia Casablanca. El movimiento de flujos se realiza mayoritariamente por la ruta 68 que es la principal conectora con el entorno intercomunal e interprovincial, por tanto un aumento en la población impacta directamente a esta vía que absorberá el crecimiento poblacional proyectado de la comuna y los crecimientos potenciales de las localidades en estudio. La vialidad interna proyectada se considera suficiente para absorber la futura demanda con los niveles de jerarquía asignados y los anchos considerados, que inyectarán estos flujos directamente a esta red. Si consideramos una tasa de motorización de 0,338 veh/hab. La cantidad de viajes que se inyectarían a esta ruta, considerando solo la localidad de Casablanca, corresponden a un total de 3701 viajes/día que representan un aumento de un 59% con respecto a la cantidad de viajes actuales que la vialidad intercomunal deberá absorber en un escenario de proyección de 20 años.

La Figura N°26 presenta en forma esquemática la diferencia de población en un escenario de 20 años y su incidencia en la red vial intercomunal.

FIGURA N° 26 Proyección de población y su incidencia en la red vial intercomunal



9 CICLOVÍAS

Hoy en día las políticas de desarrollo urbano apuntan a ciudades inclusivas y armónicas en términos de convivencia de espacios tanto para resolver los conflictos peatón – vehículo, como bicicleta-vehículo.

En lo que respecta a este último, en abril de 2015 el ministerio de Vivienda y Urbanismo publica el “Manual de Diseño de ciclovías de Alto Estándar” en la que entrega lineamientos de cómo generar vialidades ciclo-inclusivas.

Actualmente se observa, el compromiso comunal para otorgar estas facilidades, que buscan promover el uso de la bicicleta para recorrer trayectos largos en tiempos relativamente cortos, considerando que Casablanca posee las condiciones para potenciar el uso de este modo de transporte, que en la práctica es una real alternativa de movilidad para los habitantes de la comuna. Sin embargo, en la práctica, la operación de estas ciclovías se ve interrumpida por diversos factores tanto, peatonales, vehiculares como de entorno, que impiden entregar seguridad y continuidad a los trayectos.

Es así como se puede observar en las imágenes siguientes, algunos conflictos como; corte de ramas en la vía pública que caen directamente a la ciclovía, paraderos que interrumpen el trayecto de los ciclistas, presencia de peatones y tramos de ciclovías en mal estado.

La **FIGURA N° 27** presenta los conflictos observados en terreno.

FIGURA N° 27 Conflictos en Ciclovía



El concepto de ciclo vía, ha cambiado, ya no es meramente un concepto físico independiente, sino más bien una característica de la vía en términos de velocidad y volumen vehicular. Por lo tanto la segregación va directamente asociada a estos parámetros, considerando que a mayor velocidad, mayor segregación.

Bajo este nuevo concepto, se plantea que “Toda la vialidad urbana debe ser ciclo-inclusiva”. Por lo tanto debe ser segura y cómoda para el ciclista y para ello es necesario combinar tanto medidas de gestión como de infraestructura, según sea el caso.

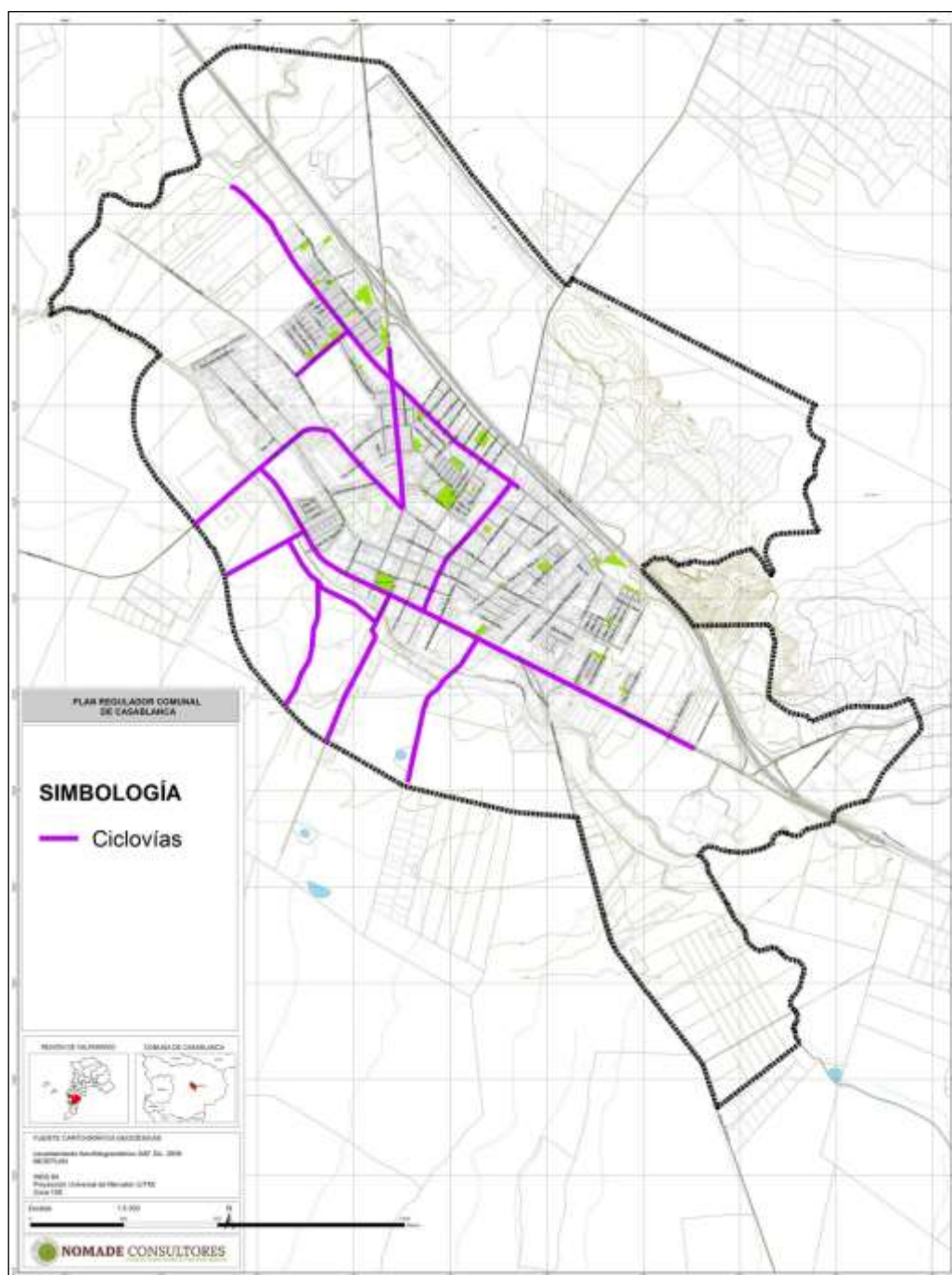
Una red ciclo-inclusiva estará compuesta por vías de tránsito compartido, vías con pistas exclusivas segregadas y vialidad para uso exclusivo de bicicletas y vehículos similares.

Bajo este concepto, el plan pretende establecer una propuesta de rutas que faciliten los trayectos para este modo de transporte, en la que el Municipio deberá posteriormente desarrollar estrategias que permitan generar vías ciclo-inclusivas, que proporcionen a los usuarios, trayectos seguros. Según **Artículo 2.3.2. bis O.G.U.C**

La segregación física estará sujeta, tal como se mencionó anteriormente, a la velocidad y volumen, sin embargo el ancho de la faja es primordial a la hora de proyectar dicha infraestructura. Sin embargo también es posible apreciar que Casablanca cuenta con calles con flujos vehiculares bastante menores que favorecen la inclusión de circuitos que no necesariamente estén sujetos a la separación física, eso sí, como se ha dicho, la planificación debe estar orientada a desarrollar un plan de gestión y educación comunal que potencie y valide el modo bicicleta como una alternativa para los desplazamientos comunales, respetando y haciendo respetar la normativa relacionada a este modo de transporte.

La **Figura N° 28** muestra gráficamente la propuesta del Plan para la red de ciclo vías.

Figura N° 28: Propuesta Ciclovías



Fuente: Nómade Consultores

10 CONCLUSIONES

Actualmente para la comuna de Casablanca, los grados de saturación asociados a la vialidad de mayor jerarquía manifiestan holgura en sus resultados, los conflictos asociados al transporte de carga tienen que ver con el uso compartido de la vialidad local y los requerimientos de paso y servicios que éstos demandan.

La propuesta vial apunta a segregar estos flujos y plantea alternativas viales que permiten desarrollar los trayectos asociados al transporte de carga, que no tengan destino en la ciudad, por rutas de borde enlazadas con la ruta principal y que conecten con la zona industrial.

En consecuencia, el plan propuesto recoge las necesidades manifestadas por la ciudadanía y el Municipio, planteando tanto para Casablanca como sus localidades, vialidades acordes a sus necesidades, centradas en la conectividad interna y la identidad que se desea mantener.

En lo que respecta a la modelación de los flujos proyectados a un escenario de 20 años, es posible observar que los niveles de funcionamiento de las vías permanecen en niveles aceptables, considerando que la evaluación se hizo bajo el escenario más desfavorable, es decir, manteniendo los flujos de camiones por estas vías y sin reasignar flujos.

El impacto en la red intercomunal se proyecta bajo el orden de los 3700 viajes/ día en un horizonte de 20 años, impacto que se ve resguardado por una red vial intercomunal que facilita la conectividad y el acceso a la comuna.

Se hace recomendable que el Municipio evalúe la implementación de un plan de gestión de tránsito que permita mejorar la operación de algunos cruces que se observan con señalética y demarcación deficiente, así como otras intersecciones en las que es necesario un mejoramiento en el diseño de manera tal de facilitar la operación.

El análisis realizado, ha sido bajo el supuesto de que, si en los puntos con más conflicto vial la capacidad soporta las proyecciones de demanda acorde a la propuesta del plan, con mayor razón lo harán los sectores periféricos de la ciudad, es así como dado dicho análisis se puede concluir que las vialidades propuestas son suficientes y resuelven los problemas de conectividad y accesibilidad acá expuestos

Finalmente, los resultados obtenidos permiten concluir que la propuesta del PRC es factible desde el punto de vista vial, ya que los flujos proyectados mantienen los niveles de saturación bajo un límite aceptable.