



ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE PURRANQUE

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE REGIÓN DE LOS LAGOS

MEMORIA EXPLICATIVA
Estudios Especiales del Plan

ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL

ABRIL 2019

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA



PROFESIONAL RESPONSABLE:
Irene Baeza Pinto, Ingeniero Civil

ANTEPROYECTO

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	METODOLOGÍA	2
3.	CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	3
3.1	OFERTA DE TRANSPORTE	3
3.1.1.	INTERCOMUNAL	3
3.1.2.	Comunal	7
3.1.3.	Urbana	7
3.2	DEMANDA DE TRANSPORTE	13
3.2.1.	PARQUE VEHICULAR	13
3.2.2.	FLUJOS VEHICULARES	14
4.	EL PLAN	19
4.1	GENERALIDADES	19
4.2	ESTRUCTURACIÓN GENERAL	19
4.3	VIALIDAD ESTRUCTURANTE POR ÁREAS URBANAS	21
4.3.1.	Purranque	21
4.3.2.	Corte Alto	23
5.	CONCLUSIONES	25

1. INTRODUCCIÓN

El presente capítulo corresponde al Estudio de Capacidad Vial para el Estudios Previos Plan Regulador Comunal De Purranque que es realizado en concordancia con las indicaciones estipuladas en el artículo 2.1.10 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción

El objetivo principal del estudio es determinar la capacidad de transporte de la red vial estructurante propuesta para la comuna de Purranque, de acuerdo a los usos de suelo y llevar por ende, a las perspectivas de desarrollo definidas en el proyecto del Plan Regulador.

El análisis del balance oferta/demanda en la red de transporte comunal, permitirá identificar ejes o áreas críticas, en relación con los niveles de servicios entregados a los usuarios (grados de saturación y velocidades de operación). Lo anterior se traducirá en eventuales modificaciones de la red vial estructurante, en términos de mejorar el estándar de ciertas vías (cambios de jerarquía) o simplemente ampliar los perfiles de modo de proveer mayor capacidad.

2. METODOLOGÍA

En términos generales, para la realización de un estudio de capacidad vial se considera el desarrollo de las etapas que se listan a continuación:

- I. Recolección de Información
- II. Caracterización de la Situación Actual
- III. Definición del Escenario de Desarrollo Urbano Comunal
- IV. Análisis de Factibilidad Vial

La etapa de recolección de información consiste en la reunión de los antecedentes existentes, tanto a nivel municipal como de otros organismos públicos, que pueden disponer de información relevante para los fines del presente estudio. La información principal que se obtiene en esta fase corresponde a datos relacionados con los Instrumentos de Planificación Territorial vigentes, los recorridos de servicios de transporte público, información demográfica, entre otros.

La etapa de caracterización de la situación actual tiene como fuente principal de información el levantamiento realizado en terreno de la descripción física de la red vial existente, la cual es complementada con antecedentes recopilados acerca de trazados y frecuencias de servicios de transporte público mayor y menor, así como también información de flujos vehiculares. Esta información tiene por finalidad generar una perspectiva clara de la situación actual de la oferta y demanda de transporte en el área de estudio.

La tercera etapa a seguir corresponde a una fase de identificación de las características del escenario de desarrollo urbano propuesto por el nuevo PRC, que servirá para definir las características de la vialidad propuesta por dicho plan, cuyas particularidades serán analizadas.

Finalmente, la última etapa consiste en el análisis a futuro de las condiciones de la red vial de acuerdo a la localización de los desarrollos definidos por el nuevo PRC.

En este informe se presenta el estado de avance del estudio, ordenado de acuerdo a los puntos definidos en la metodología de cálculo de capacidad vial de planes reguladores que fue descrita anteriormente.

3. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1 OFERTA DE TRANSPORTE

3.1.1. INTERCOMUNAL

a) Caracterización vial intercomunal

La red vial intercomunal presenta a la ruta 5 como la principal vía que conecta la provincia de Osorno con las provincias y regiones colindantes. A su vez, la Ruta 5 articula el territorio provincial desde la comuna de San Pablo, por el norte, hasta la comuna de Purranque, por el sur. La Ruta 5 en la provincia de Llanquihue tiene una extensión de 72,5 kilómetros, totalmente pavimentada.

FIGURA N° 3-1: Pavimentación de vías en el contexto intercomunal



Fuente: Elaboración propia.

En el siguiente cuadro se muestran las distancias, el tiempo y la tasa de movimiento entre la ciudad de Purranque y algunas localidades o ciudades de la región.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA

CUADRO N° 3-1: Distancias y tiempos entre la ciudad de Purranque y otras ciudades de la región

Destino		Distancia (km)	Tiempo (min)	Tasa (km/min)
Ciudad	Provincia			
Osorno	Osorno	42,8	38	1,13
Río Negro	Osorno	23,4	26	0,90
Puerto Octay	Osorno	29,5	30	0,98
Puacho	Osorno	81,2	80	1,02
Entre Lagos	Osorno	85,7	62	1,38
Frutillar	Llanquihue	32	34	0,94
Puerto Montt	Llanquihue	70,1	62	1,13
Llanquihue	Llanquihue	45,5	37	1,23
Ancud	Chiloé	161	184	0,88

Fuente: Elaboración propia.

En este sentido, la ciudad de Purranque tiene una mayor tasa de movilidad hacia las ciudades que cuentan con una buena conectividad.

En particular, la localidad de Entre Lagos cuenta con una tasa de movilidad alta, considerando que la manera más eficiente para acceder a ella desde la ciudad de Purranque, es utilizando la Ruta 5 y la Ruta 215, las cuales son dos vías de alto estándar.

En cambio, las localidades que se encuentran alejadas de la Ruta 5, como Río Negro y Puerto Octay, ambas ubicadas en la provincia de Osorno, cuentan con una menor tasa de movilidad.

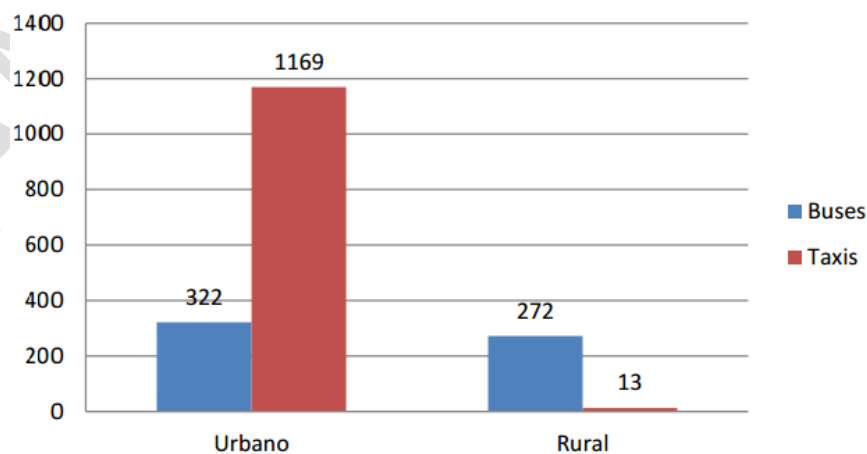
b) Transporte público provincial

Transporte terrestre

Con respecto a la modalidad de transporte en el ámbito urbano, en la provincia de Osorno hay una predominancia del modo de taxi, con una flota de 1.162 vehículos, superior a la flota de buses que cuenta con 594 vehículos.

Pero en el ámbito rural, esta tendencia se invierte y el parque de buses supera ampliamente al modo taxi colectivo rural.

FIGURA N° 3-2: Flota por modalidad y ámbito territorial



Fuente: Elaboración propia.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA

▪ Transporte terrestre urbano

En la provincia de Osorno se dispone de transporte urbano en las comunas de Osorno, Puerto Octay, Purránque, Puyehue y Río Negro, según la siguiente distribución por modo:

CUADRO N° 3-2: Distribución modal del transporte urbano provincial

Zona I: Provincia de Osorno	Transporte mayor (N° buses)	Transporte menor (N° taxis)		
		Colectivos	Básicos	Ejecutivos
Servicios	10	16	-	-
Flota	322	987	153	29

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos.

i. Transporte Mayor

En la provincia de Osorno sólo existe transporte mayor urbano en las ciudades de Osorno y Purránque, y el porcentaje mayor se concentra en la ciudad de Osorno, con un 99% del total provincial.

CUADRO N° 3-3: Características del transporte urbano en las ciudades de Osorno y Purránque

Transporte mayor urbano	Osorno	Purránque
Buses Vigentes	320	2
Líneas / Servicios inscritos	9	1
Promedio Antigüedad Buses	12,9	22

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos.

ii. Transporte Menor

La oferta de servicios de taxis se encuentra en las ciudades de Osorno, Puerto Octay, Purránque, Puyehue y Río Negro, y se distribuye en los siguientes sub-modos:

CUADRO N° 3-4: Modalidad de taxis en ciudades de Osorno, Puerto Octay, Purránque, Puyehue y Río Negro

Modo	Submodo	N° servicios vigentes	Antigüedad promedio de la flota	N° vehículos vigentes
Taxi	Colectivo	16	6,24	987
	Básico		5,4	153
	Ejecutivo		2,5	29
Total				1.169

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos.

▪ Transporte terrestre rural

El transporte público en la zona rural tiene características opuestas al de la zona urbana. En este caso, se observa una alta diferencia de servicios entre ambos modos. Los servicios rurales de buses superan altamente a los de taxis colectivos, con una partición modal de un 90% y 10%, respectivamente. En cuanto a la flota, también se aprecia una mayor cantidad de buses (95%) que de taxis colectivos.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA

CUADRO N° 3-5: Transporte mayor y menor en provincia de Osorno

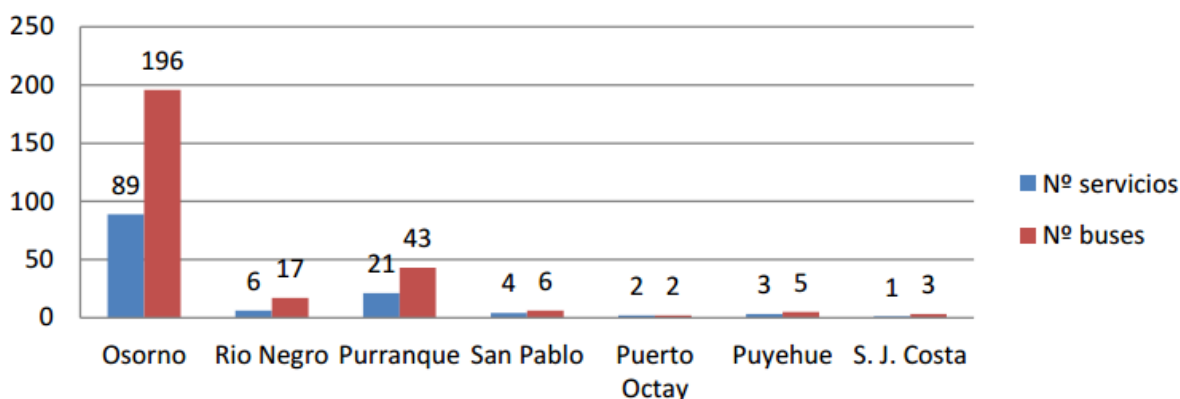
Zona I: Provincia de Osorno	Transporte mayor (N° buses)	Transporte menor (N° taxis colectivos)
Servicios	126	13
Flota	272	13

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos.

i. Transporte Mayor

En la provincia de Osorno, se registran 126 servicios rurales, con 272 buses inscritos, concentrándose el 72% de la flota en la comuna de Osorno.

FIGURA N° 3-3: Flota de Transporte Mayor Rural por comuna



Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos.

Existe un servicio de transporte rural subsidiado por MTT, que permite la conectividad de los habitantes de Manquemapu hacia localidades intermedias que les permiten conexión terrestre con la ciudad de Purranque.

ii. Transporte Menor

Existen servicios de taxis colectivos rurales sólo en la comuna Purranque.

CUADRO N° 3-6: Taxis colectivos rurales en comuna de Purranque

Transporte menor rural	Purranque
N° de taxis colectivos	13
Líneas / Servicios inscritos	13
Promedio Antigüedad taxis	7,6

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos.

▪ Transporte Terrestre Escolar

En el Registro Nacional de Transporte Escolar (RENASTRE), actualmente existen 304 vehículos inscritos en la provincia de Osorno, el 69% en servicios urbanos y el 31% en área rural.

El 60% de los vehículos que operan en el área rural, lo hacen con la aplicación de subsidios al Transporte Escolar del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

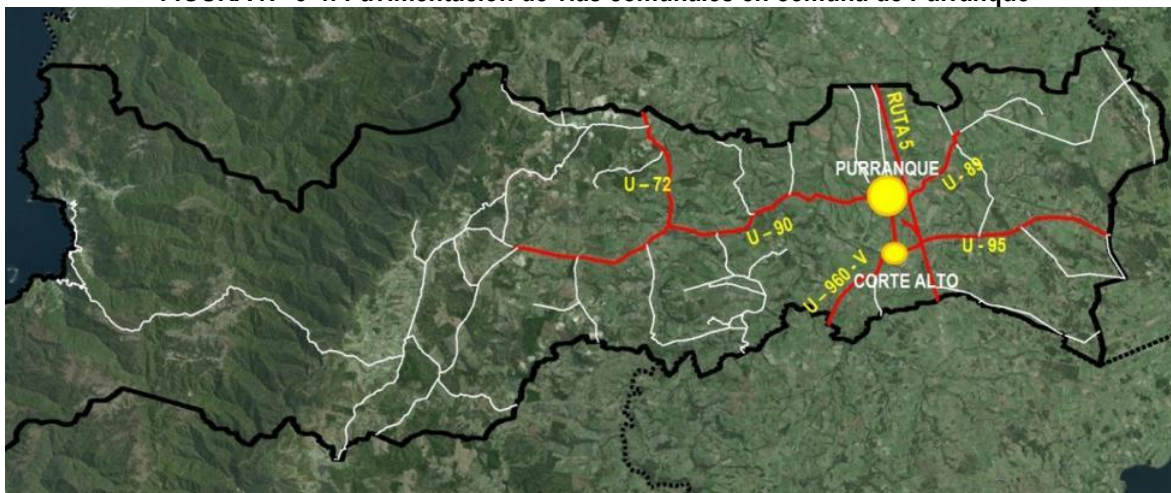
MEMORIA EXPLICATIVA

3.1.2. COMUNAL

a) Pavimentación

La siguiente figura muestra la red vial comunal de Purranque y el tipo de superficie de estas vías. Se observa en la FIGURA N° 3-4 que los caminos pavimentados en la comuna son la Ruta 5, Ruta U – 90, Ruta D - 89, Ruta U – 95, Ruta U – 960 – V, Ruta U – 72, Ruta U - 970 y la Ruta U - 966.

FIGURA N° 3-4: Pavimentación de vías comunales en comuna de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

En el siguiente CUADRO N° 3-7 siguiente se muestran los kilómetros de vialidad MOP en la comuna, de acuerdo a su tipo de carpeta. Se observa que el 23,5% de la vialidad MOP está pavimentada.

CUADRO N° 3-7: Pavimentación en vías MOP de comuna de Purranque

Pavimento	Longitud (m)	%
Pavimentado	87.470,4	23,5
No Pavimentado	285.411,5	76,5
Total	372.881,9	100,0

Fuente: Elaboración propia.

3.1.3. URBANA

a) Accesibilidad

La FIGURA N° 3-5 muestra las características de accesibilidad de la ciudad de Purranque. En términos de accesibilidad urbana, la Ruta 5 favorece el ingreso a la ciudad.

La única entrada a la localidades urbanas de la comuna, desde el norte por la Ruta 5, está localizada al norte de la ciudad de Purranque. Después de ésta, no hay más salidas por la Ruta 5 hasta la Salida de la Ruta U – 975 hacia Puerto Octay.

En general, la ciudad de Purranque tiene una buena accesibilidad desde otras comunas de la región. Por el poniente, se puede acceder a la ciudad por las rutas U – 90 y U – 530 desde las comunas de Fresia, y Río Negro, respectivamente. También, se puede acceder a la comuna desde el oriente por las rutas U – 89, que conecta Osorno con Puerto Octay, y U – 95, proveniente de la comuna de Puerto Octay.

FIGURA N° 3-5: Accesibilidad a ciudad de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

La FIGURA N° 3-6 muestra las características de accesibilidad a Corte Alto. Esta localidad presenta accesibilidad moderada, debido a que el acceso a la localidad desde el norte se realiza a través de la ciudad de Purranque. Por otro lado, el acceso desde la comuna de Fresia se realiza por la Ruta U – 960 – V, por el sector poniente de la localidad.

El acceso oriente a la localidad se desarrolla por la Ruta U – 960 – V.

FIGURA N° 3-6: Accesibilidad a localidad de Corte Alto



Fuente: Elaboración propia.

b) Conectividad

La conectividad interna de la ciudad de Purranque presente deficiencias en el sentido Oriente – Poniente, principalmente por la presencia de la Línea Férrea, tal como muestra la FIGURA N° 3-7.

Además, la conectividad oriente – poniente considerando la ciudad de Purranque y la localidad de Carrasco es muy deficiente debido a la presencia de la Ruta 5.

FIGURA N° 3-7: Conectividad en ciudad de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

Las principales vías que cruzan la línea férrea en sentido Oriente – Poniente se presentan en la calle Santo Domingo y en la calle 5 de Abril.

Además, hay un solo cruce que permite la conexión entre la ciudad de Purranque y la localidad de Carrasco, que corresponde a la calle Santo Domingo.

Con respecto a la localidad de Corte Alto, se evidencia una deficiencia importante de conexiones oriente – poniente debido a la línea férrea, como se muestra en la FIGURA N° 3-8. Este hecho ha generado una importante segregación entre el sector oriente y el sector poniente de la localidad.

FIGURA N° 3-8: Conectividad en localidad de Corte Alto



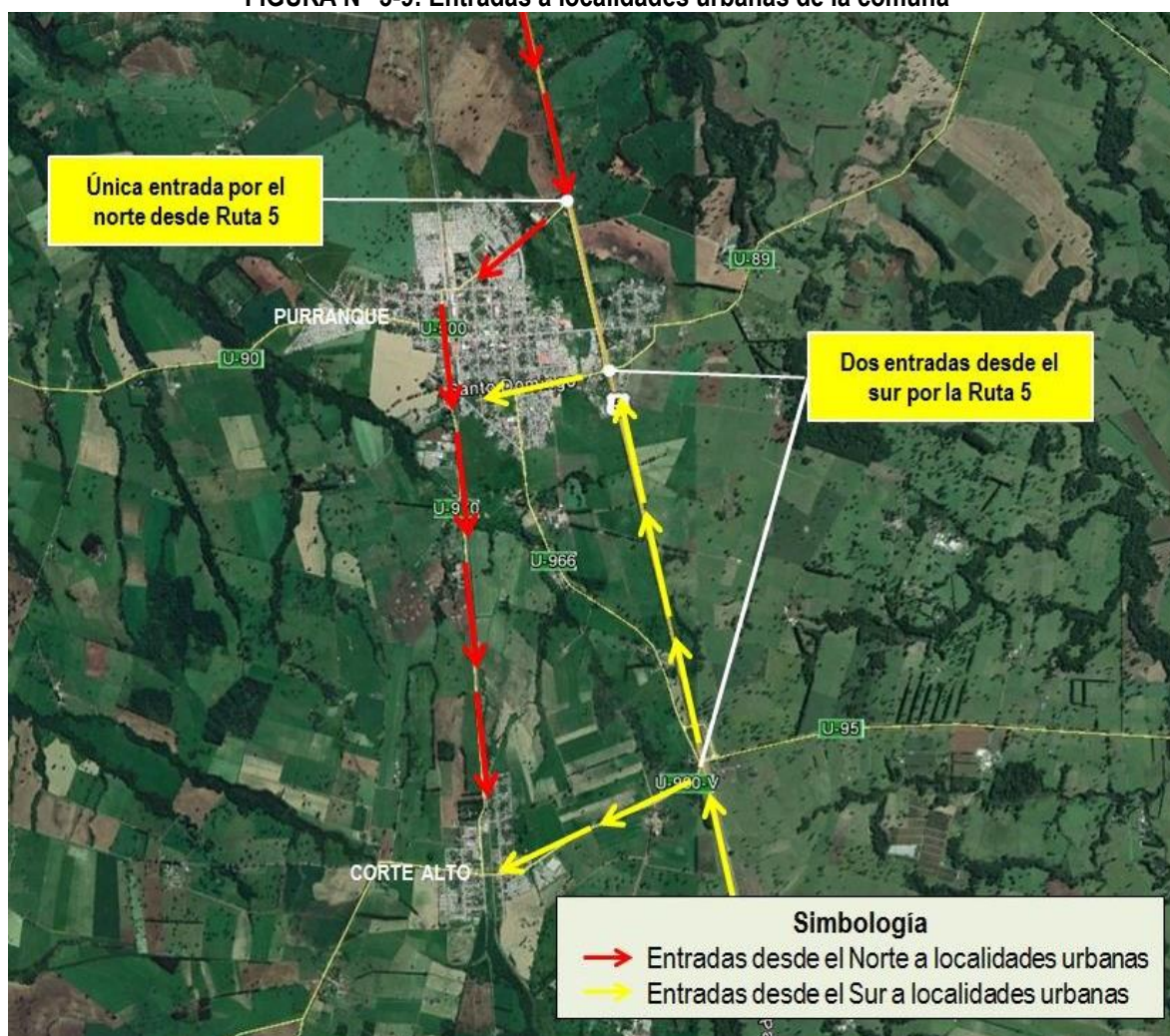
Fuente: Elaboración propia.

c) Entradas y salidas a las áreas urbanas de la comuna, considerando Ruta 5

En la FIGURA N° 3-9 se muestran las entradas a la ciudad de Purranque y a la localidad de Corte Alto. Desde el norte, la única entrada hacia las localidades de Purranque y Corte Alto es la que se muestra en la siguiente figura. No hay más entradas, por la Ruta 5, además de ésta, desde el norte.

Desde el sur, existen dos entradas a las localidades urbanas de la comuna, como se muestra en la siguiente figura.

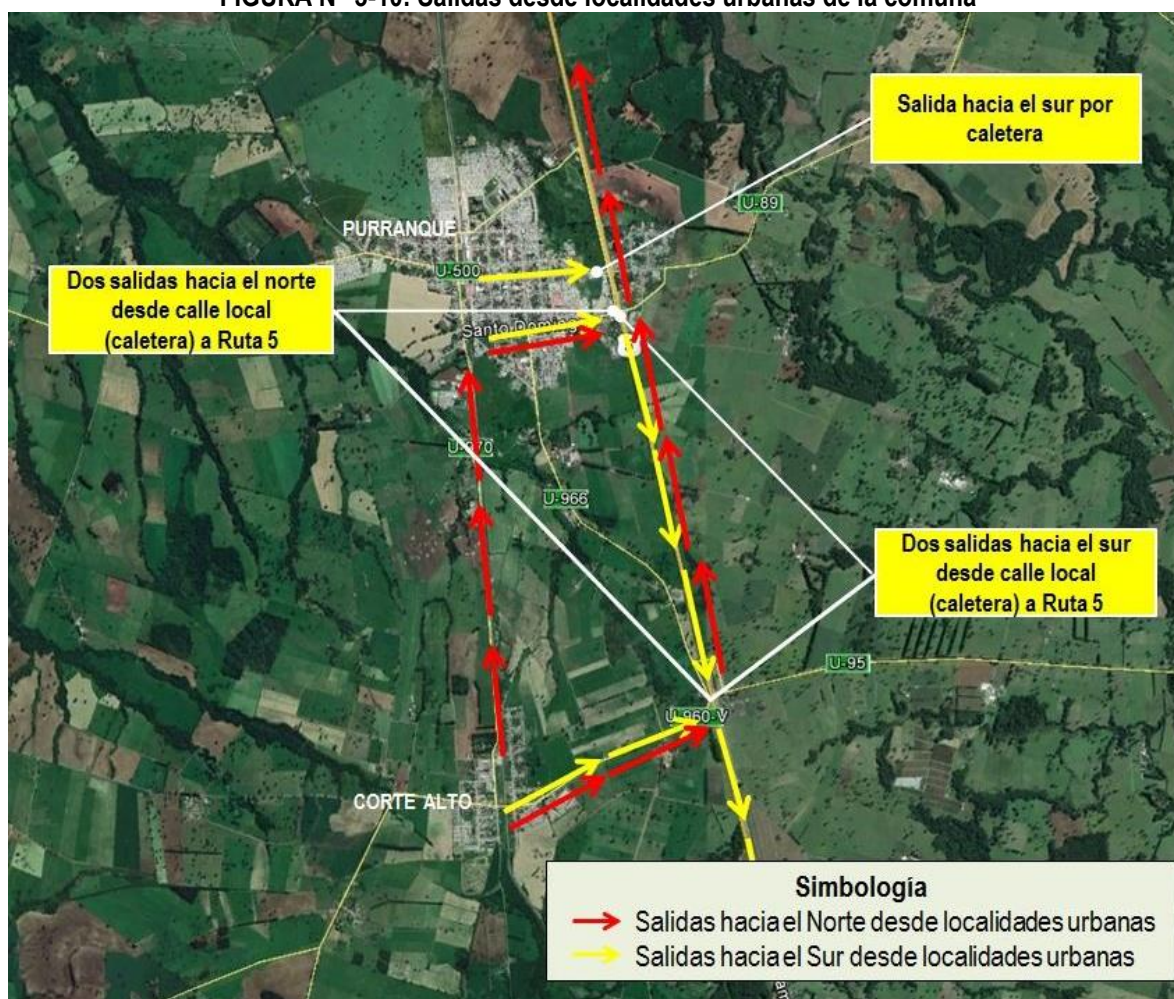
FIGURA N° 3-9: Entradas a localidades urbanas de la comuna



Fuente: Elaboración propia.

En la FIGURA N° 3-10 se muestran las salidas desde la ciudad de Purranque y desde la localidad de Corte Alto. Desde estas localidades, existen dos salidas hacia el sur ubicadas en la Ruta U – 960 – V y en la calle Santo Domingo. Hacia el norte, también existen dos salidas, ubicadas en estas mismas intersecciones.

FIGURA N° 3-10: Salidas desde localidades urbanas de la comuna



Fuente: Elaboración propia.

3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE

3.2.1. PARQUE VEHICULAR

El parque vehicular en la comuna de Purranque tiende al alza en el periodo 2013 – 2016, con un aumento de 8,9%, entre 2013 y 2014; de 4,3%, entre 2014 y 2015; y de 8,9%, entre 2015 y 2016. Esto se traduce a un aumento de 928 vehículos entre 2013 y 2016, que corresponde a un 22,4% acumulado.

Esta realidad es similar a lo observado en la Región de Los Lagos y al país en el mismo período, como se puede observar en el CUADRO N° 3-8 y en la FIGURA N° 3-11.

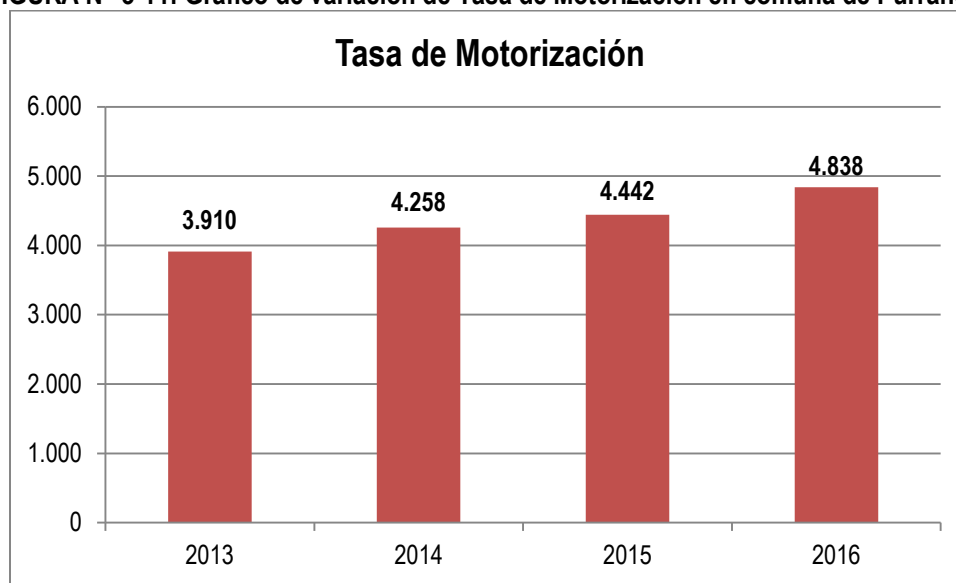
PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA

CUADRO N° 3-8: Parque vehicular en comuna de Purranque, Región de Los Lagos y país

Entidad territorial	2013	2014		2015		2016	
	Total	Total	%	Total	%	Total	%
País	4.263.084	4.568.664	7,2	4.751.130	4,0	4.960.945	4,4
Región	178.855	193.559	8,2	207.621	7,3	221.263	6,6
Comuna	3.910	4.258	8,9	4.442	4,3	4.838	8,9

Fuente: Elaboración propia.

FIGURA N° 3-11: Gráfico de variación de Tasa de Motorización en comuna de Purranque



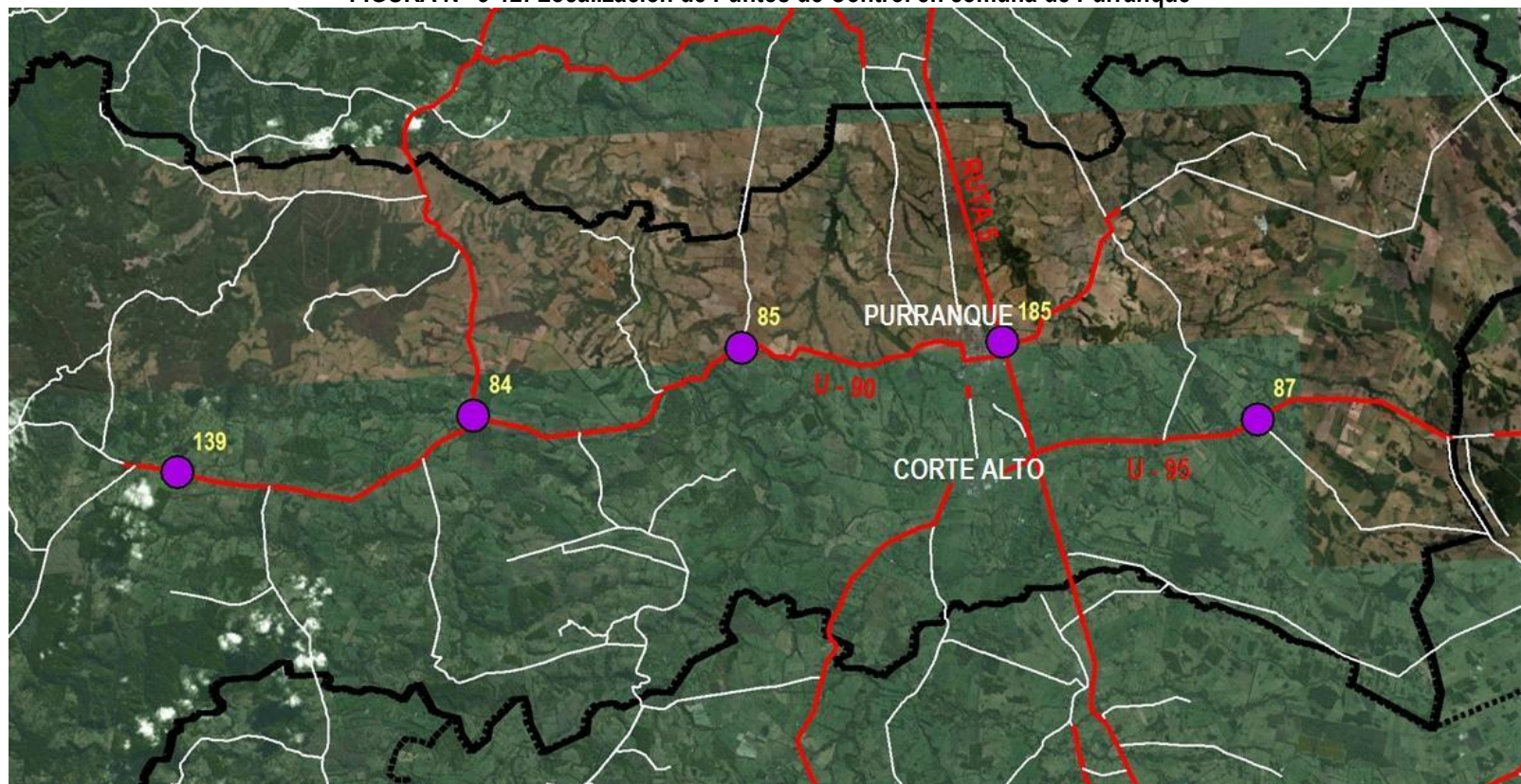
Fuente: Elaboración propia.

3.2.2. FLUJOS VEHICULARES

El análisis de los flujos vehiculares en la comuna se realizó en base a la información contenida en las publicaciones “Volúmenes de Tránsito en los Caminos de Chile” de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, de los que se consideraron los últimos seis períodos (2006, 2008, 2010, 2012, 2014 y 2016). Específicamente se estudiaron 5 puntos de control (PC) localizados en la comuna.

La localización de los Puntos de Control analizados y los TMDA por año se muestran en la FIGURA N° 3-12 y en el CUADRO N° 3-9 , respectivamente.

FIGURA N° 3-12: Localización de Puntos de Control en comuna de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA

CUADRO N° 3-9: TMDA por años en Puntos de Control de la comuna

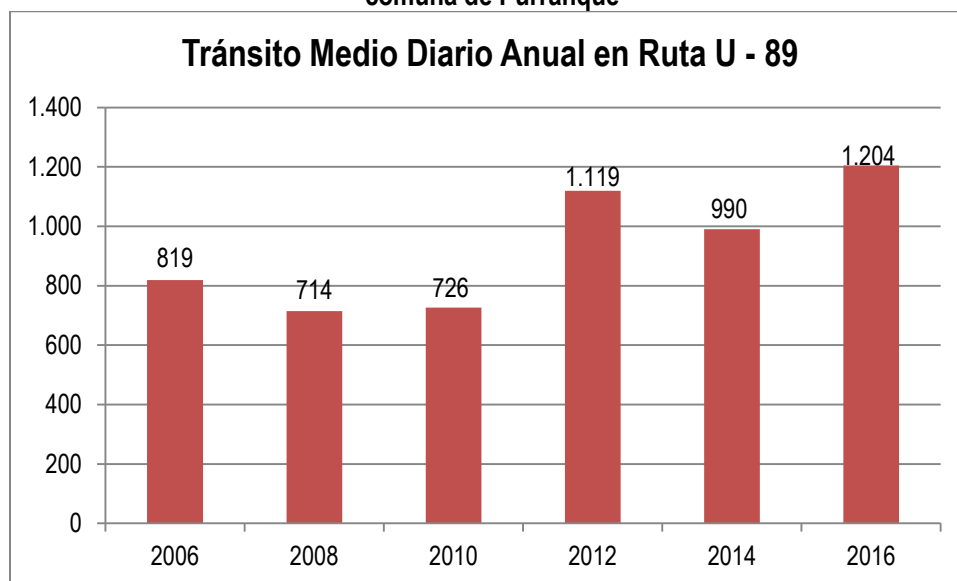
Punto	Rol	Hacia	2006	2008		2010		2012		2014		2016	
			TMDA	TMDA	%	TMDA	%	TMDA	%	TMDA	%	TMDA	%
185	U - 89	--	819	714	-12,8	726	1,7	1.119	54,1	990	-11,5	1.204	21,6
87	U - 95	Cuatro Vientos	496	373	-24,8	441	18,2	452	2,5	549	21,5	659	20,0
	U - 95	Puerto Octay	380	340	-10,5	401	17,9	408	1,7	498	22,1	597	19,9
	U - 905	Quilantos	212	156	-26,4	118	-24,4	100	-15,3	81	-19,0	103	27,2
85	U - 90	Purranque	817	995	21,8	817	-17,9	1.149	40,6	1068	-7,0	1.382	29,4
	U - 90	Pampa Bonita	725	889	22,6	705	-20,7	1.020	44,7	979	-4,0	1.260	28,7
	U - 800	Río Negro	115	167	45,2	274	64,1	363	32,5	233	-35,8	365	56,7
84	U - 90	Purranque	659	662	0,5	553	-16,5	869	57,1	645	-25,8	925	43,4
	U - 90	Colegual	578	640	10,7	529	-17,3	854	61,4	774	-9,4	847	9,4
	U - 72	Riachuelo	380	382	0,5	313	-18,1	437	39,6	686	57,0	574	-16,3
139	U - 90	Crucero	166	205	23,5	277	35,1	315	13,7	291	-7,6	376	29,2
	U - 90	Hueyusca	140	137	-2,1	187	36,5	206	10,2	281	36,4	295	5,0
	U - 736	Hacia Los Riscos	70	112	60,0	128	14,3	184	43,8	106	-42,4	160	50,9

Fuente: Elaboración propia.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA

De los datos obtenidos, es posible destacar que el flujo vehicular ha tenido un aumento sostenido en la ruta U - 89 (específicamente en el Punto de Control 185) pasando de un flujo de 819 vehículos según el TMDA (Tránsito Medio Diario Anual) en el periodo 2006 a un flujo de 1.204 vehículos en TMDA en el periodo 2016, lo que corresponde a una variación de 47% en 10 años. Esto se muestra en la FIGURA N° 3-13.

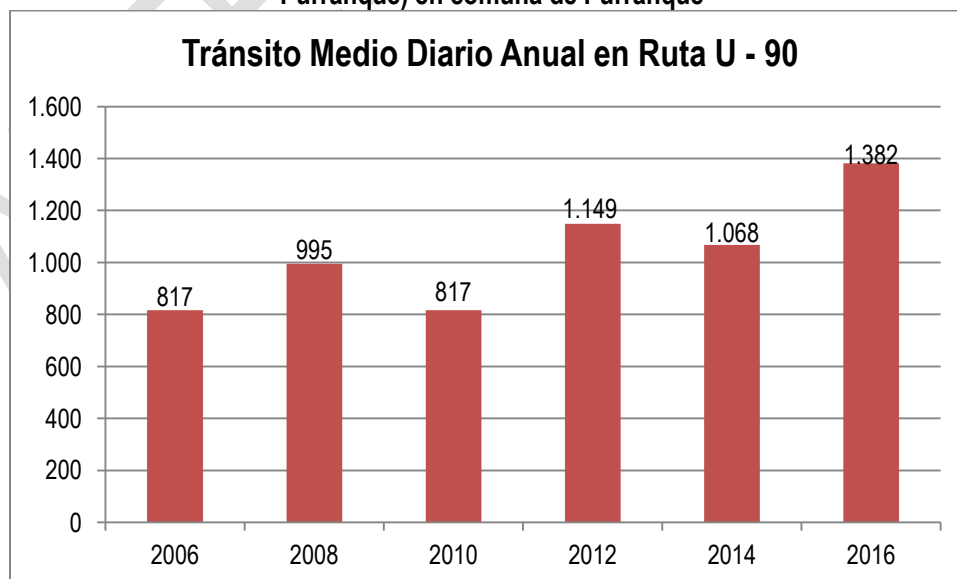
FIGURA N° 3-13: Tránsito Medio Diario Anual por año en Ruta U – 89 (Punto de Control 185) en comuna de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, y como se muestra en la FIGURA N° 3-14, también se identificó un aumento en el punto de control 85 localizado al poniente de la ciudad de Purranque, donde el flujo vehicular pasó de 817 vehículos, en el año 2006, a 1.382 vehículos en el año 2016, lo que corresponde a una variación de 69,2% en 10 años.

FIGURA N° 3-14: Tránsito Medio Diario Anual por año en Ruta U – 90 (Punto de Control 85 hacia Purranque) en comuna de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

ANTEPROYECTO

4. EL PLAN

4.1 GENERALIDADES

La propuesta del Plan para la definición de la vialidad estructurante y sus perfiles, consideró conservar los anchos existentes en suelo consolidado evitando volver a afectar los mismos inmuebles con ensanches que no han sido ejecutados durante la vigencia de los PRC de Purranque y Corte Alto.

La vialidad estructurante proyectada en ambas localidades, permite asegurar la continuidad de la trama existente y la continuidad de los principales ejes proyectados para organizar esta ocupación.

La red vial estructurante existente y propuesta permite la comunicación y generación de circuitos viales concordantes con la vía férrea (que atraviesa ambas localidades) y la ruta 5 (que atraviesa Purranque), evitando y modificando las actuales fricciones y segregaciones.

4.2 ESTRUCTURACIÓN GENERAL

El Plan Regulador Comunal puede generar vialidad estructurante sólo al interior de los límites urbanos. Al exterior de los límites urbanos, el Plan Regulador Comunal no alberga facultades normativas para su regulación. De todas maneras, este Plan Regulador Comunal genera vías estructurantes con el fin de que se puedan generar conectividades, circulaciones y/o continuidades, tanto entre las localidades urbanas, como al exterior de estas áreas urbanas.

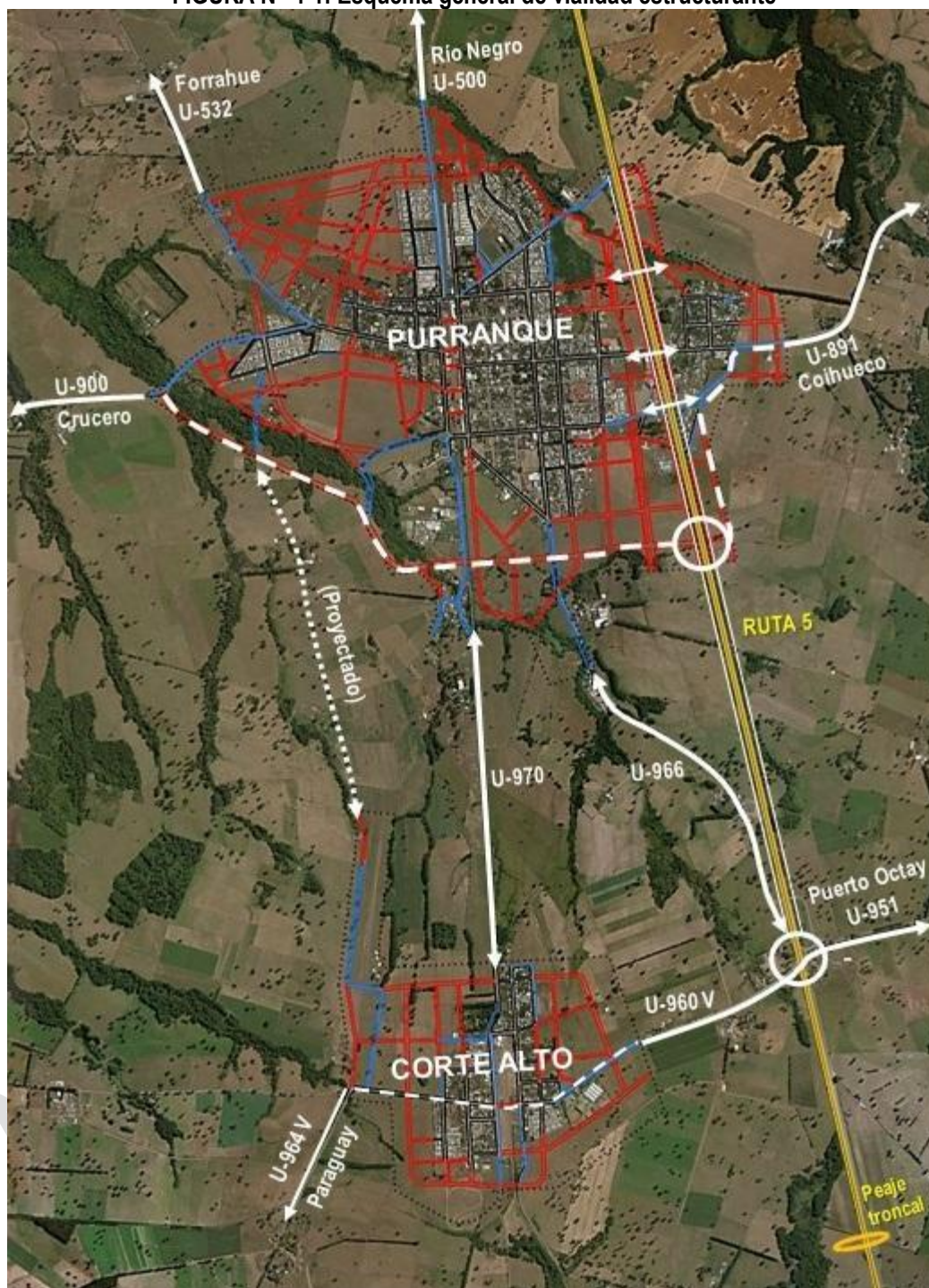
En efecto, para las conectividades entre Purranque y Corte Alto, en Plan, genera vías al interior de los límites urbanos que permitirían la eventual conexión en un futuro, y que actúen como variantes a la actual conexión que representa el camino U-970.

Estas vías estructurantes corresponden, por un lado, al camino colindante al aeródromo de Corte Alto, el cual, se busca que conecte con la continuación de la vía proyectada Poniente 3 en el área urbana de Purranque. Por otro lado, se reconoce el camino U – 966 que conecta la ciudad de Purranque con el cruce U – 960- V hacia Puerto Octay.

En la siguiente figura se muestra la estructura general de las circulaciones en las áreas urbanas de Purranque y Corte Alto.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA

FIGURA N° 4-1: Esquema general de vialidad estructurante



Fuente: Elaboración propia.

4.3 VIALIDAD ESTRUCTURANTE POR ÁREAS URBANAS

4.3.1. PURRANQUE

a) Lineamientos generales

Para el área urbana de Purranque se proponen los siguientes lineamientos relacionados con la Conectividad y la Accesibilidad

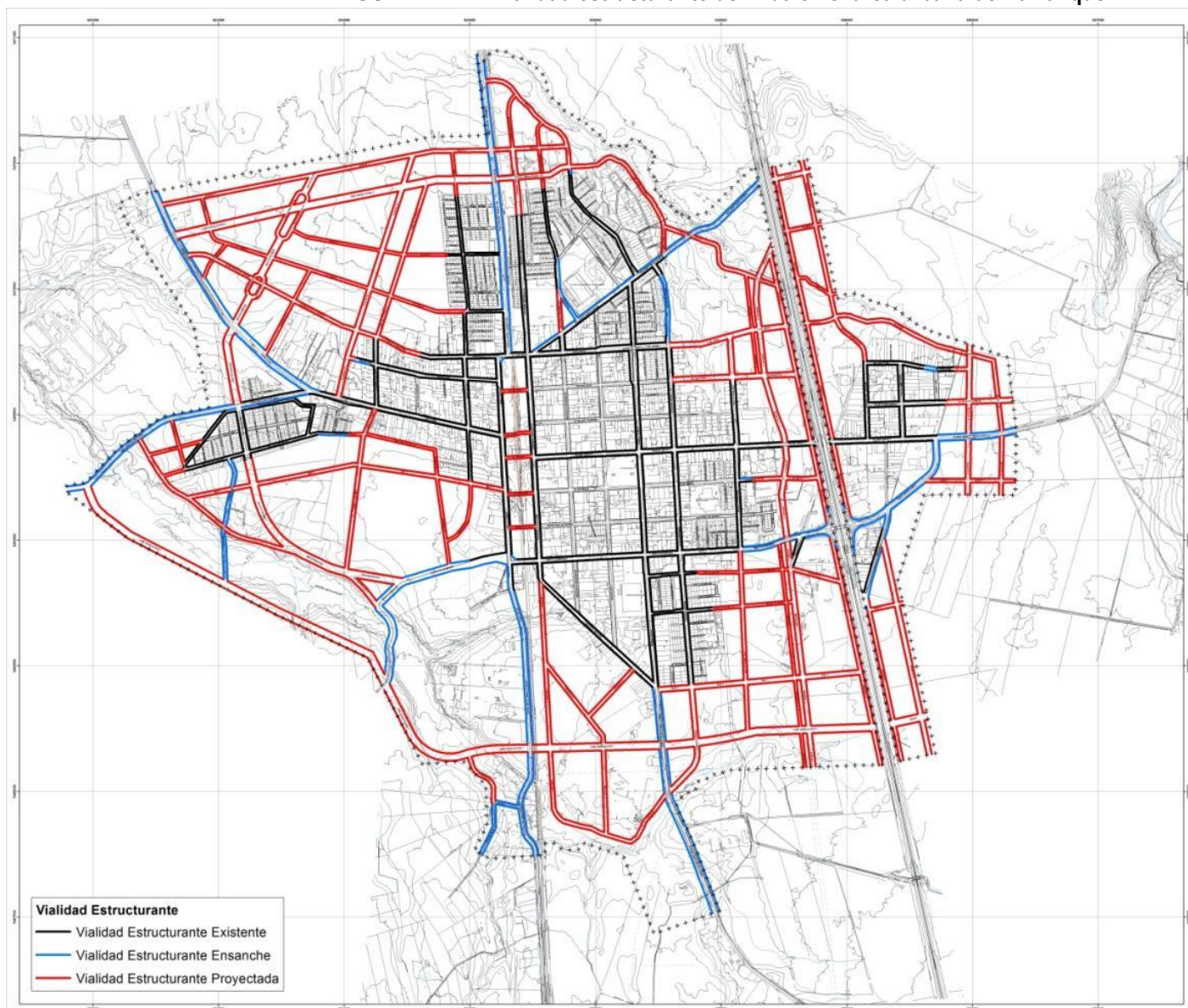
- Una estructura vial completa, que permite la integración de la totalidad de los barrios y sectores de la ciudad, facilitando los traslados de las personas, además de su acceso con las vías interurbanas y regionales.
- Implementación de vías alternativas que permitan atravesar la ciudad sin necesidad de hacerlo por el centro de la ciudad, especialmente para el transporte de camiones, con el fin de acceder a la Ruta 5 Sur.
- Incremento de las vías que atraviesan la Ruta 5 Sur, con el fin de generar una mayor integración con el sector de Carrasco-Dollinco.
- Caleteras de la ruta implementadas y conectadas a la red vial de la ciudad.
- Aumento de los cruces a través de la línea del Ferrocarril, integrando ambos costados de la ciudad de Purranque.

b) Acciones específicas

1. Apertura de cruces que permite la conexión entre el sector de Carrasco con el sector céntrico de Purranque:
 - a. Continuación de Av. Pedro Montt
 - b. Continuación de Av. 21 de Mayo
 - c. Continuación de Av. 5 de Abril
 - d. Mantención de Av. Santo Domingo.
2. Generación de vías estructurante que actúan como by pass, y que permiten evitar la circulación por el centro de la ciudad.
 - a. Generación de Av. Circunvalación 1 colindante a Estero Futallaillay
 - b. Generación de Av. Circunvalación 2 colindante en el norte del área urbana.
3. Apertura y mantención de cruces a través de la vía férrea que permita la conexión entre el sector poniente y el sector oriente céntrico de la ciudad.
 - a. Apertura de Norte 1.
 - b. Apertura de Circunvalación 2
 - c. Aperturas de Estación 1, Estación 2, Estación 3, Estación 4 y Estación 5, en el centro de la ciudad.
 - d. Apertura de Circunvalación 1 en el sur de la ciudad.
 - e. Mantención de los cruces actuales Av. 5 de Abril y Av. Santo Domingo.
4. En general, una estructuración total del área urbana de la ciudad que permita vincular y unir los distintos sectores de la ciudad.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE
MEMORIA EXPLICATIVA

FIGURA N° 4-2: Vialidad estructurante definida en el área urbana de Purranque



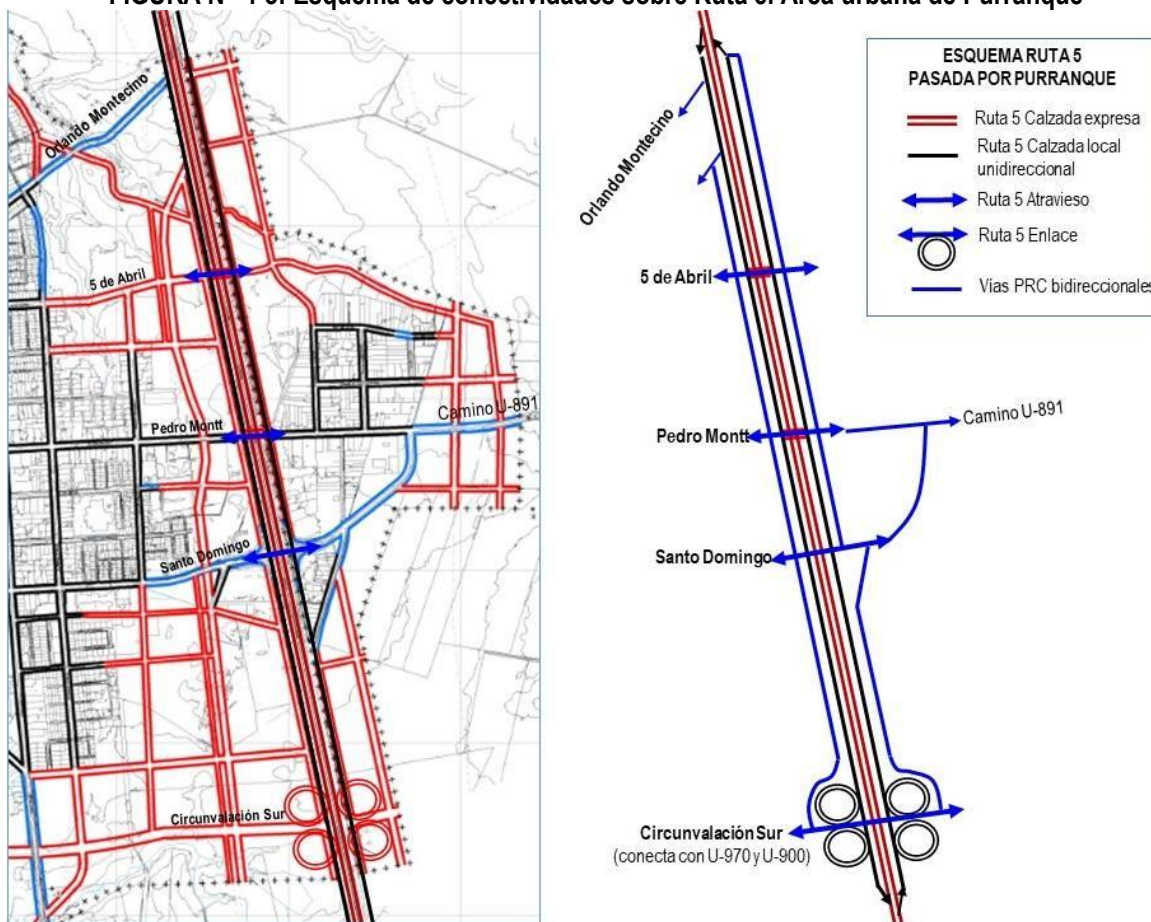
Fuente: Elaboración propia.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

MEMORIA EXPLICATIVA

En la siguiente figura, se muestra el esquema de las conexiones propuestas para el área urbana de Purranque que tienen relación con la Ruta 5.

FIGURA N° 4-3: Esquema de conectividades sobre Ruta 5. Área urbana de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

4.3.2. CORTE ALTO

a) Lineamientos generales

Para el área urbana de Corte Alto se proponen los siguientes lineamientos relacionados con la Conectividad y la Accesibilidad:

- Corte Alto presenta una estructura vial consolidada, que permite la integración de la totalidad de los barrios y sectores de la localidad, facilitando los traslados de las personas, además de su acceso con las vías interurbanas y regionales.
- Presencia de cruces consolidados a través de la línea del Ferrocarril, integrando ambos costados del área urbana de Corte Alto.

b) Acciones específicas

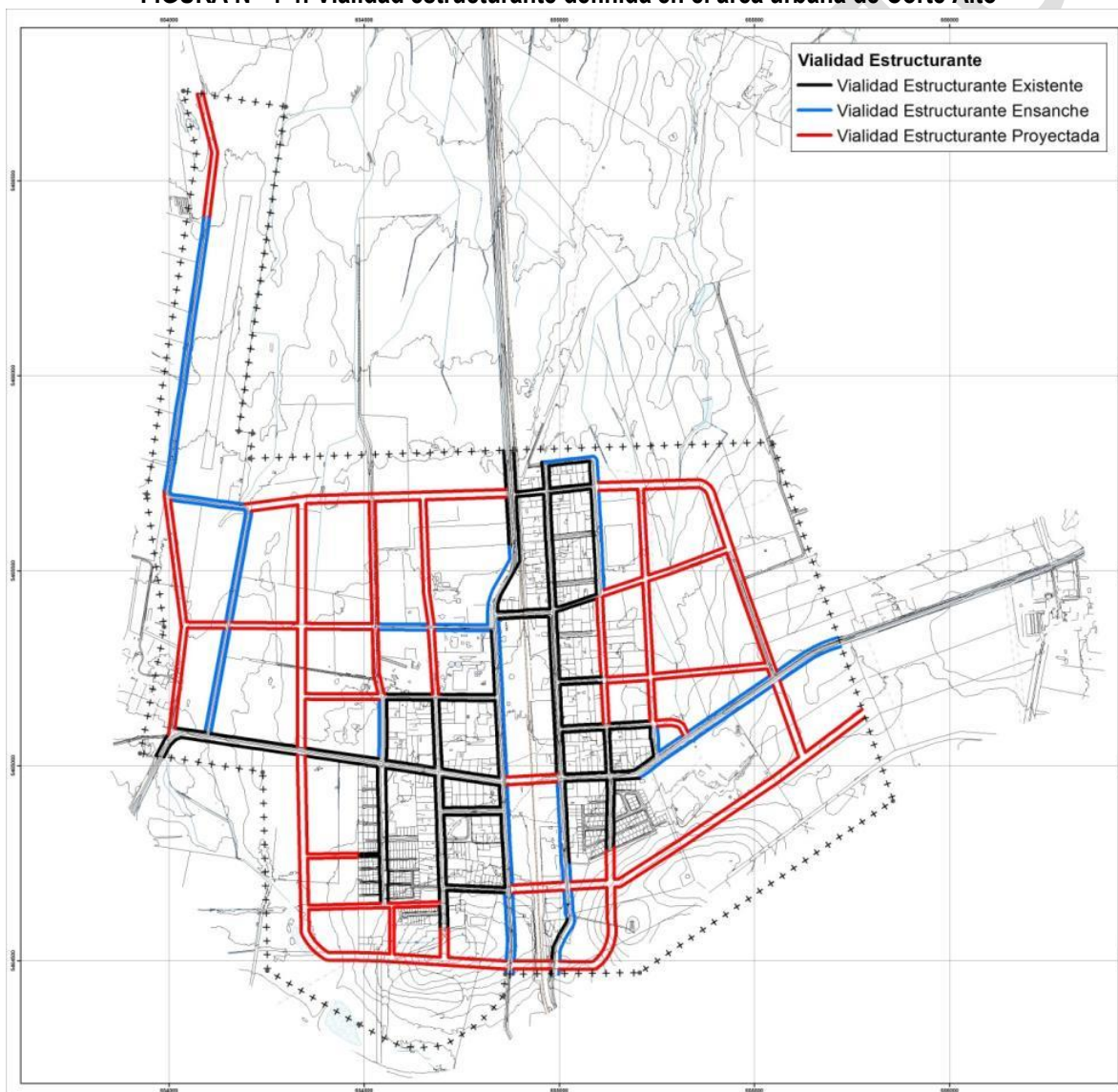
- Generación de vías estructurante que actúan como by pass, y que permiten evitar la circulación por el centro de la ciudad.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

MEMORIA EXPLICATIVA

- Apertura de vía colindante con actual aeródromo.
- Apertura y mantención de cruces a través de la vía férrea que permita la conexión entre el sector poniente y el sector oriente de la localidad.
 - Apertura de vía al norte de la localidad
 - Apertura de vía al norte de la localidad
 - Aperturas de Los Canelos
 - Apertura de Camino U – 960 – V.
 - Mantención del cruce actual Av. 5 de Abril
- En general, una estructuración total del área urbana de la localidad que permita vincular y unir los distintos sectores de la ciudad.

FIGURA N° 4-4: Vialidad estructurante definida en el área urbana de Corte Alto



Fuente: Elaboración propia.

5. CONCLUSIONES

A nivel urbano, se observa que la ciudad de Purranque presenta una conectividad moderada, limitada principalmente por la presencia de la Ruta 5 y la Línea Férrea. El hecho de que actualmente la línea férrea esté en desuso ha propiciado la conectividad de la ciudad de Purranque en sentido Oriente – Poniente.

En cambio, el sector de Carrasco, está desconectado de la ciudad de Purranque debido a la presencia de la Ruta 5. En este sentido, se hace imperante la generación de nuevas conectividades que unan el sector oriente y el sector poniente de la Ruta 5.

La accesibilidad a las localidades urbanas de la comuna no presenta defectos importantes. La ciudad de Purranque presenta diferentes entradas que permiten acceder a su sector consolidado con relativa facilidad (considerando la accesibilidad desde la Ruta 5). La accesibilidad a la localidad de Corte Alto presenta ciertas dependencias de la ciudad de Purranque.

A nivel general, la localización de los equipamientos más importantes y de mayor escala están localizados en el damero de la ciudad de Purranque, entre la línea férrea y la Ruta 5. En este sentido, es fundamental generar una buena conectividad y accesibilidad hacia estos sectores centrales, con perfiles y categorías coherentes con la demanda vial.

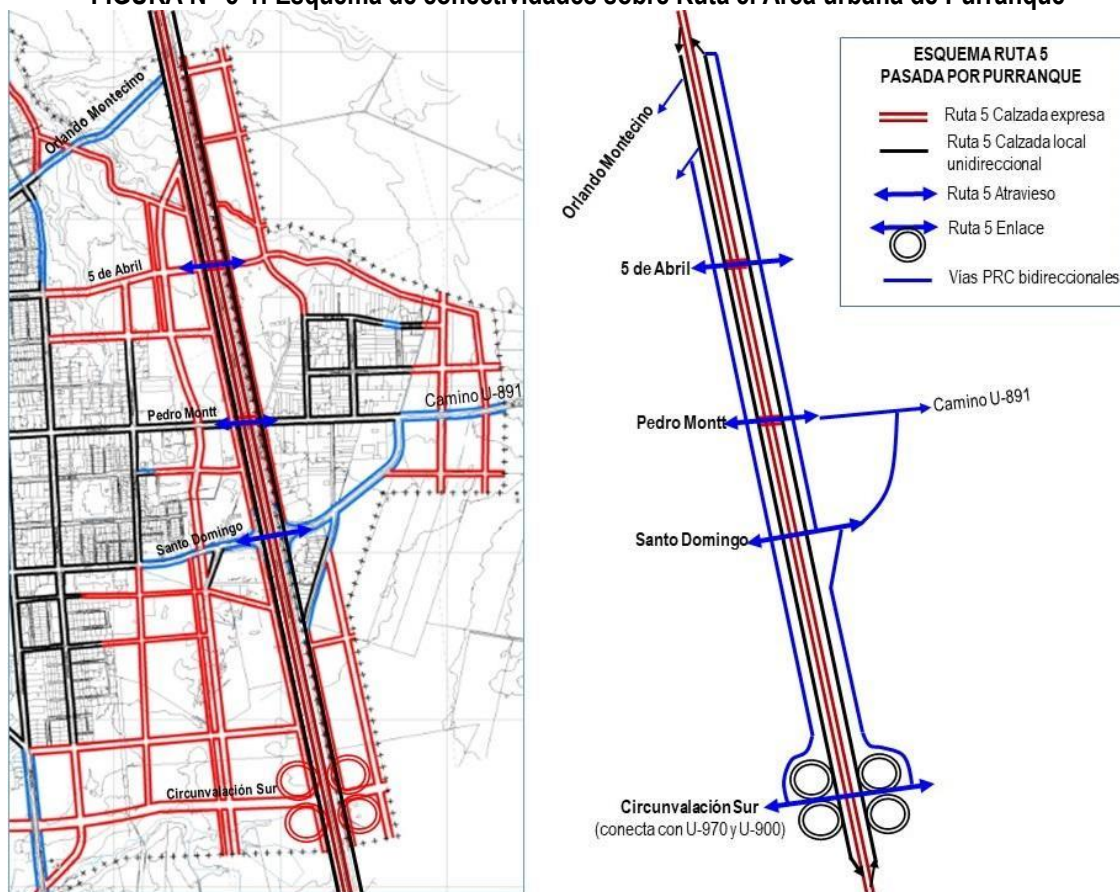
El Plan genera una vialidad estructurante que considera los problemas de circulaciones mencionado anteriormente.

Con respecto a los problemas de conectividad por la Ruta 5 en el área urbana de Purranque, se generan las siguientes conectividades:

- Continuación de Av. Pedro Montt
- Continuación de Av. 21 de Mayo
- Continuación de Av. 5 de Abril
- Mantención de Av. Santo Domingo.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE MEMORIA EXPLICATIVA

FIGURA N° 5-1: Esquema de conectividades sobre Ruta 5. Área urbana de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a los problemas de conectividad por la vía férrea en el área urbana de Purranque, se generan las siguientes conectividades:

- Apertura de Norte 1.
- Apertura de Circunvalación 2
- Aperturas de Estación 1, Estación 2, Estación 3, Estación 4 y Estación 5, en el centro de la ciudad.
- Apertura de Circunvalación 1 en el sur de la ciudad.
- Mantención de los cruces actuales Av. 5 de Abril y Av. Santo Domingo.

Con respecto a los problemas de conectividad por la vía férrea en el área urbana de Corte Alto, se generan las siguientes conectividades:

- Apertura de vía al norte de la localidad
- Apertura de vía al norte de la localidad
- Aperturas de Los Canelos
- Apertura de Camino U – 960 – V.
- Mantención del cruce actual Av. 5 de Abril

En definitiva, se concluye que las vías existentes y proyectadas por el proyecto del Plan Regulador Comunal de Purranque presentan perfiles y una estructura acorde con la requerido a nivel de circulaciones por las áreas urbanas del Plan.