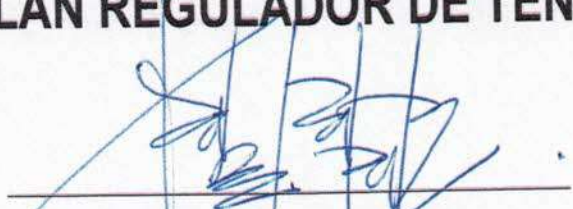


**ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE TENO**



**ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL  
PLAN REGULADOR DE TENO**

  
ISABEL ZAPATA ALEGRIA  
ARQUITECTA  
PROFESIONAL ESPECIALISTA

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
1.1	Objetivos .....	1
1.2	Metodología.....	1
<b>2</b>	<b>RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>DIAGNÓSTICO</b> .....	<b>2</b>
3.1	Contexto de Infraestructura Vial Regional.....	2
3.2	Diagnóstico Infraestructura Vial Comunal .....	3
3.3	Diagnóstico del sistema de Transporte urbano comunal.....	5
3.3.1	Movilidad de la población.....	5
3.3.2	Flujos de tránsito por la localidades de Teno y Comalle.....	6
3.3.3	Parque vehicular de la comuna.....	7
3.3.4	Caracterización del sistema de Transporte Público .....	8
3.3.5	Infraestructura de Transporte: Terminal de buses .....	9
3.4	Diagnóstico de la Infraestructura Vial Urbana .....	9
3.4.1	Infraestructura vial área urbana Teno .....	9
3.4.2	Diagnóstico Vialidad Urbana de Comalle.....	10
3.4.3	Nivel de capacidad de las vías urbanas existentes.....	10
3.4.4	Puntos o tramos informados con congestión .....	11
3.4.5	Días y horas de congestión.....	12
<b>4</b>	<b>VIALIDAD ESTRUCTURANTE PROPUESTA</b> .....	<b>12</b>
4.1	Área Urbana Teno.....	12
4.2	Área Urbana Comalle.....	16
<b>5</b>	<b>SÍNTESIS ESTUDIO FACTIBILIDAD VIAL</b> .....	<b>18</b>
5.1	Criterios de Clasificación Comunal.....	18
5.2	Conclusión sobre la pertinencia del Estudio de Capacidad Vial.....	18

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 3-1:	Infraestructura a nivel Regional.....	2
Ilustración 3-2:	Infraestructura Vial conectividad Teno y Comalle .....	3
Ilustración 3-3:	Puntos censales de la Dirección de Vialidad, MOP al 2012.....	6
Ilustración 4-1:	Vialidad Estructurante, existente y propuesta, Teno .....	16
Ilustración 4-2:	Vialidad Estructurante, existente y propuesta Comalle .....	17

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 3-1:	Proyectos BIP sector transporte, Región del Maule, Comuna de Teno.....	4
Cuadro 3-2:	Población de 15 Años o más que trabaja o estudia por Tipo de Desplazamiento .....	6
Cuadro 3-3:	Flujo de transporte por rutas Teno y Comalle .....	7
Cuadro 3-4:	Parque de vehículos en circulación comuna de Teno.....	7
Cuadro 3-5:	Cuantificación del parque de vehículos .....	7
Cuadro 3-6:	Parque de vehículos Transporte público en circulación comuna de Teno .....	8
Cuadro 4-1:	Vialidad Estructurante Comunal Teno .....	13
Cuadro 4-2:	Vialidad Estructurante Intercomunal Teno .....	15
Cuadro 4-3:	Vialidad Estructurante Comunal Comalle .....	16
Cuadro 4-4:	Vialidad Estructurante Intercomunal Comalle .....	17



## 1 INTRODUCCIÓN

El presente documento corresponde al Estudio de Capacidad Vial de Teno, y se atiende metodológicamente a lo dispuesto en el instructivo Capacidad Vial de los Planes Reguladores, Metodología de Cálculo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) 1997.

El presente informe corresponde a la recopilación de antecedentes de la infraestructura vial y de transporte a nivel comunal e intercomunal.

### 1.1 Objetivos

El objetivo principal del estudio es analizar y definir la capacidad de las vías estructurantes en función de las características de desarrollo que establezca la propuesta del Plan Regulador Comunal de Teno (PRC).

El estudio consiste en definir claramente que la red vial prevista por la propuesta del plan regulador sea capaz de servir adecuadamente las demandas de flujo vehicular de la comuna, en el horizonte del escenario de crecimiento definido y las propuestas de uso de suelo y densificaciones propuestas por el PRC, de modo que ambos, tanto oferta como demanda, estén en equilibrio.

### 1.2 Metodología

La metodología utilizada en este corresponde a la expuesta en el documento Capacidad Vial de Los Planes Reguladores, Metodología de Cálculo del MINVU, 1997. Las tareas desarrolladas se resumen a continuación:

- Recopilación de información.
- Diagnóstico
  - Contexto regional
  - Caracterización comunal.
  - Sistema de transporte urbano comunal
  - Infraestructura vial urbana.
- Factibilidad conforme cumplimiento de criterios de clasificación comunal según MINVU.

## 2 RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

Para el desarrollo de esta tarea se consultaron varias fuentes de información disponibles, entre las que se encuentran:

- Información entregada por la Municipalidad de Teno
- Información disponible en el sitio web del Banco Integrado de Proyectos (BIP), <http://bip.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/>
- Información de censos de tráfico del Ministerio de Obras Públicas (MOP), disponible en el sitio web [www.vialidad.cl](http://www.vialidad.cl)
- Plan de Transporte Público Regional, Región de Maule del sitio web [www.subtrans.cl](http://www.subtrans.cl)



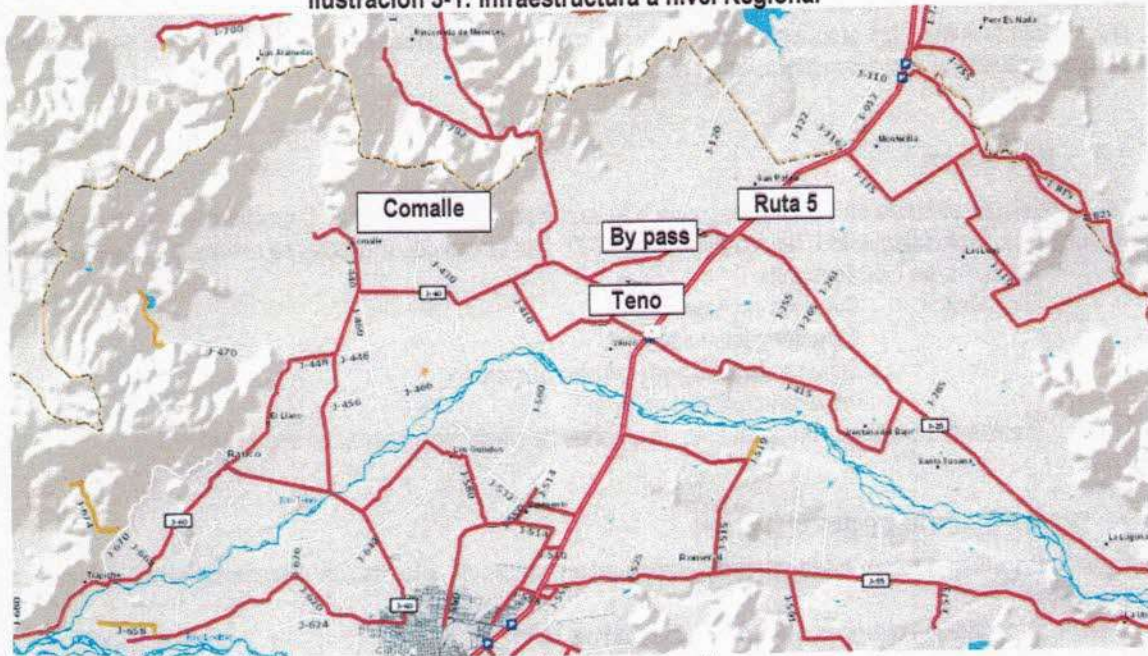
### 3 DIAGNÓSTICO

A continuación, se presentan los elementos que forman parte del diagnóstico del contexto de la infraestructura vial regional y comunal y la caracterización posterior de la vialidad urbana por las localidades de Teno y Comalle. Se complementa el presente acápite de diagnóstico de infraestructura vial con la caracterización del sistema de transporte urbano comunal de Teno.

#### 3.1 Contexto de Infraestructura Vial Regional

En el contexto de conexiones viales a nivel regional, cabe destacar el cruce de la Ruta 5, principal eje vial internacional e interregional que atraviesa por la sección central a la Región del Maule. La relevancia de la Ruta 5 es dada por el estándar de accesibilidad y jerarquía en el sistema de interconexión de rutas nacionales, y las ventajas de accesibilidad comunal, en nudos viales de acceso a la principal área urbana comunal, localidad de Teno. El área urbana de Teno, se desarrolla desde el cruce de conexión Ruta 5 con la Ruta J-40, que la conecta directamente a la localidad de Teno y Comalle como se puede observar en las dos ilustraciones reportadas a continuación:

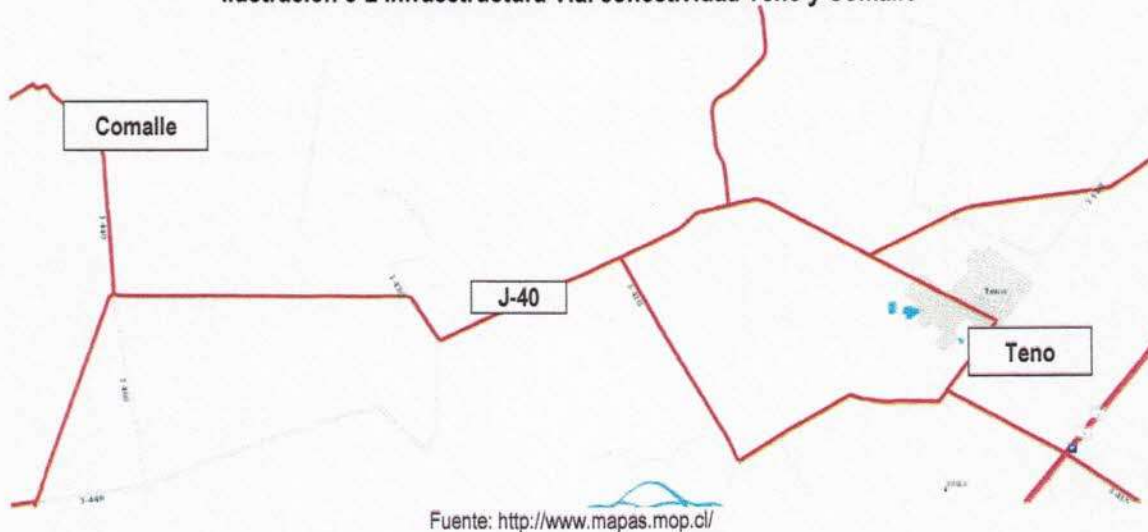
Ilustración 3-1: Infraestructura a nivel Regional



En la ilustración se indica también la presencia del proyecto del nuevo Bypass correspondiente a una vía troncal de carácter intercomunal (30 m de ancho) que conduce a través de un camino de 5,8 km aprox. de longitud, los flujos de carga de camiones pesados con puntos de destino la costa del Maule, reduciendo la fricción de tránsito con otros modos de transporte, puesto que antes de su construcción el tránsito de camiones se daba a través de la vialidad urbana interior de las ciudades de Teno y Curicó.



Ilustración 3-2 infraestructura Vial conectividad Teno y Comalle



### 3.2 Diagnóstico Infraestructura Vial Comunal

La accesibilidad caminera a la comuna de Teno está asegurada por la Ruta 5. La distancia por esta ruta entre Curicó y Teno es de 29 km. Destaca además la presencia del By Pass de Teno, que conecta por el norte con la Ruta 5, desplazando el tráfico de carga por el límite norte del área urbana de Teno.

El porcentaje de caminos pavimentados de la comuna es de 15,8%, que se compara bien con el 16,9% al nivel provincial y 12,8% al nivel regional. La red vial básica de la comuna está compuesta por 16,1 km de la Ruta 5 sur, 2,8 km de la ruta Longitudinal-Teno (J-40), 12,8 km de la ruta Teno-Puente Rauco (J-40) y 5,1 km de la ruta Las Arboledas-Cuesta El Peral (J-30), que se encuentran en buen estado.

El resto de los caminos de ripio y/o tierra presenta una situación generalizada de regular a malo, como la ruta Longitudinal-Quinta (J-110), Longitudinal-Morza (J-111), Teno-Cementerio (J-120), y Teno-Piedra Blanca (J-140) (Plan de Desarrollo Comunal, 1994). El principal factor de deterioro de los caminos está relacionado con el transporte de la fruta en tiempo de cosecha. Cabe señalar la ejecución del mejoramiento de la ruta J-25, Longitudinal La Montaña (Dirección Vialidad-MOP, 1998) y la conservación rutinaria de los caminos K-119, sector Los Lirios y J-15, sector El Cisne.

La Red Vial Comunal de Teno tenía una longitud el año 2010 de 183.519 Km., lo cual relacionado con la población del año 2002 (25.596 hab.) resulta en una densidad de 7,17 Km. por habitante. De este total un 42,7% corresponde a vías asfaltadas (incluyen la Ruta 5 Sur) un 48,8% a vías con carpeta de ripio, y un 8,5% a caminos de tierra.

Según dichos parámetros se infiere un bajo estándar de la infraestructura vial de conectividad comunal, en relación al alto nivel de accesibilidad intercomunal e interregional por el paso de la Ruta 5 sur, vía expresa nacional.

Frente a dicha caracterización general que se tuvo como antecedente correspondiente a los estudios de base del presente Plan, se observaron los proyectos del sector de transporte en la Comuna de Teno, considerando los proyectos desarrollados en el sector rural, por afectar la conectividad del territorio comuna y la accesibilidad a su sistema urbano, atendiendo la alta dispersión y porcentaje de poblamiento rural que caracteriza a la comuna de Teno.



Según los proyectos de inversión pública del sector transporte, resultado de la consulta al Banco Integrado de Proyectos (BIP) del Ministerio de Desarrollo Social, se identifican por ser iniciativas relacionadas con la conservación, construcción y mejoramiento de tramos de vías y calles tanto en área urbana como en diversos sectores rurales; ejecutados en el período 1997- 2014. Cabe señalar que la ejecución de proyectos más reciente, corresponde a conservación de caminos rurales, acciones que permiten garantizar la conectividad del territorio comunal sin incrementar necesariamente los estándares de accesibilidad de la infraestructura vial comunal. A su vez en el área urbana de Teno los proyectos viales corresponden a construcción de aceras, conservación y mejoras de pavimentos de las principales avenidas.

**Cuadro 3-1: Proyectos BIP sector transporte, Región del Maule, Comuna de Teno**

CÓDIGO BIP	NOMBRE INICIATIVA	ETAPA POST.	AÑO	NOMBRE FUENTES	COSTO TOTAL	INSTITUCIÓN RESPONSABLE	LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA	SIT.
30155625-0	Conservación callejón San José, comuna de Teno	Ejecución	2014	F.N.D.R.	124298	Gobierno Regional - Región VII Maule	Sector la Laguna de la Montaña	Nuevo
30032961-0	Mejoramiento rutas j-310-120 s: cr. longitudinal - la aurora - Teno	Ejecución	2014	Sectorial	6977559	Vialidad Mop VII Región Del Maule		Arrastre
30082457-0	Conservación pavimento calzada calle bellavista y otras de Teno	Ejecución	2012	F.N.D.R.	1150843	Seremi Vivienda VII Región Del Maule	Localidad de Teno, Región del Maule.	Arrastre
30073932-0	Reposición de aceras en calles de Teno	Ejecución	2009	F.N.D.R.	136111	Municipalidad De Teno	Teno urbano, calle Arturo Prat y Sotomayor	Nuevo
30062698-0	Construcción pavimento calzada calle los libertadores de Teno	Ejecución	2008	F.N.D.R.	42985	Seremi Vivienda VII Región Del Maule	Teno de la prov. de Curicó, Región del Maule	Arrastre
30045938-0	Mejoramiento calle serrano entre avda. Comalle calle esperanza, Teno	Ejecución	2006	F.N.D.R.	75923	Municipalidad De Teno	Calle Serrano entre avenida Comalle calle Esperanza	Nuevo
30001970-0	Construcción pavimento calzada calle dr. Faundez de Teno	Ejecución	2005	F.N.D.R.	21730	Seremi Vivienda VII Región Del Maule	Teno entre las calles a. Prat y pasaje "a" de la pobl. Esperanza	Arrastre
30006753-0	Construcción garitas peatonales rurales, comuna de Teno	Ejecución	2004	F.N.D.R.	24677	Municipalidad De Teno	Sectores rurales, comuna de Teno	Nuevo
30001911-0	Construcción pavimento calzada calle a. Prat y otras Teno	Ejecución	2004	F.N.D.R.	45000	Seremi Vivienda VII Región Del Maule	Teno entre las calles frente a hospital y calle Nueva 1 ; a. Prat y av. Principal	Nuevo
30006495-0	Mejoramiento avenida bellavista, comuna de Teno	Ejecución	2004	F.N.D.R.	566561	Municipalidad De Teno	Comuna de Teno	Nuevo
30006661-0	Mejoramiento avenida Lautaro, comuna de Teno	Ejecución	2004	F.N.D.R.	495612	Municipalidad De Teno	Comuna de Teno	Nuevo
20125209-0	Mejoramiento rutas j-310-120 s:cruce	Ejecución	2004	Sectorial	2155000	Vialidad Mop VII Región Del Maule		Nuevo



CÓDIGO BIP	NOMBRE INICIATIVA	ETAPA POST.	AÑO	NOMBRE FUENTES	COSTO TOTAL	INSTITUCIÓN RESPONSABLE	LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA	SIT.
	longitudinal - la aurora-Teno							
20106846-0	Construcción pavimento calzada calle Latorre de Teno	Ejecución	1999	F.N.D.R.	14257	Seremi Vivienda VII Región Del Maule		Arrastre
20097135-0	Mejoramiento ruta j - 25 sector cruce ruta 5 - la montaña	Ejecución	1999	Sectorial	3095404	Dirección De Vialidad		Arrastre
20106847-0	Construcción pavimento calzada calle Dr. Faundez de Teno	Ejecución	1998	Sectorial	40000	Seremi Vivienda VII Región Del Maule		Nuevo
20106844-0	Construcción pavimento calzada calle principal de Teno	Ejecución	1997	Sectorial	26000	Seremi Vivienda VII Región Del Maule		Nuevo

Fuente: Banco Integrado de Proyectos.

### 3.3 Diagnóstico del sistema de Transporte urbano comunal

Este análisis es relevante por el tema del transporte de carga en espacio vial urbano que ocasiona fricción de usos de suelo en los espacios residenciales colindantes a la red vial por la que circulan. Por lo demás, se ha constatado que el estándar de las vías urbanas (según ancho promedio de las fajas viales) no es adecuado para el desplazamiento de grandes camiones transporte de carga. Finalmente, se debe mencionar que el estándar del espacio vial urbano no permite el desplazamiento conjunto de los diferentes modos de transporte, particularmente el desplazamiento vehicular, transporte público, de carga, peatonal y de ciclistas en forma segura (ver análisis en el Informe de EAE por Teno).

A continuación se reportan los antecedentes de la movilidad de la población, flujos de tránsito, características del parque vehicular y del sistema de transporte público.

#### 3.3.1 Movilidad de la población

En la comuna de Teno, la población de más de 15 años suma un total de 9.126 personas, de las cuales diariamente se movilizan al interior de la comuna unas 7.516 habitantes (82,35%), la población restante se reparte en las siguientes tres categorías.

- 1) Del total de población, el 13,1% (1233) se moviliza diariamente a otra comuna de la provincia de Curicó.
- 2) Según los antecedentes, solo el 0,39% se traslada a otra provincia de la VII región.
- 3) Por último, la información del censo, revela que el 3,73% de los habitantes de la comuna se trasladan a otra región.

De los datos analizados, se puede establecer que la población presenta una movilidad espacial bastante concentrada en la comuna, indicando con esto, que el desplazamiento de la población es de corta distancia.

A partir de la información, reportada en el cuadro siguiente puede estimarse, que el 13,3 % de la población en edad de estudiar (15-24 años) debe movilizarse a otra comuna de la provincia de Curicó, mientras que el 17,7% de la población en edad trabajar debe movilizarse fuera de los límites de la comuna.



**Cuadro 3-2: Población de 15 Años o más que trabaja o estudia por Tipo de Desplazamiento**

Grupo etario	En la comuna	En otra comuna de la provincia	En otra provincia de la región	En otra región	Total
Total	7516	1233	36	341	9126
15 a 24	1840	245	3	71	2159
25 a 34	1767	379	10	95	2251
34 a 44	1918	310	13	95	2336
45 a 54	1154	206	7	47	1414
55 a 64	649	73	3	30	755
65 y más	188	20	0	3	211

Fuente: I.N.E

### 3.3.2 Flujos de tránsito por la localidades de Teno y Comalle

La información recopilada del censo caminero a través del sitio web de la Dirección de Vialidad (MOP), cuenta con una baja cantidad de puntos censales muestrales relacionados directamente con la comuna de Teno. Específicamente se detectan cuatros puntos de medición entre las localidades de Teno y Comalle que las cuales informaciones están actualizadas al 2012.

En el caso de la localidad de Teno y Comalle se observa que uno de los puntos censales, el PC 122 se relacione directamente con la vialidad de jerarquía intercomunal; mientras los demás puntos se localizan por lo largo de la ruta J-40 y son los siguientes PC 15, PC 16, PC 17 como se puede observar en la imagen reportada en seguida:

**Ilustración 3-3 Puntos censales de la Dirección de Vialidad, MOP al 2012**Fuente: <http://www.mapas.mop.cl/>

Para cada uno de estos puntos censales se consultaron los datos según las horas de medición por los puntos números 122 y 16 son 24 hrs. mientras para los demás puntos (PC 15, PC 17) se considera la medición sobre las 12 horas. Los resultados por cada uno de estos puntos se resume según las siguientes categorías de transportes donde se adicionaron solo los datos relacionados con los vehículos en dirección Teno y Comalle:

- Transporte privado: autos y camionetas.
- Transporte pesado: camiones 2 ejes, camiones de más de 2 ejes, semi remolques.
- Transporte colectivo: locomoción colectiva.



Así, se advierte gracias al punto de medición PC 122 sobre la Ruta 5 Intercomunal en dirección de Teno es la más transitada, en primer lugar por transporte privado, seguido por el transporte pesado y por último el transporte colectivo como se puede observare en el cuadro reportado en seguida (Ilustración 3.3-1)

Por los puntos censales observado a lo largo de la ruta J-40 se observa una situación muy por debajo en comparación con el punto censal a lo largo de la Ruta 5 pero se evidencia un flujo de trasporte parecido en todos los medios de trasporte privados, pesados y colectivos; aunque lo que cuenta con el total mas alto se mantiene el PC 17 ubicado entre Teno y Comalle.

**Cuadro 3-3 Flujo de transporte por rutas Teno y Comalle**

PUNTO DE MEDICIÓN	RUTA	COMUNA	TRANSPORTE PRIVADO	TRANSPORTE PESADO	TRANSPORTE COLECTIVO	TOTAL
15	J-40	TENO	6.228	1.102	258	7.588
16	J-40	TENO	6.156	1.942	753	8.851
17	J-40	TENO	6.534	1.804	653	8.991
122	RUTA 5	TENO	10.080	2.092	1.644	13.816
<b>TOTAL</b>			<b>28.998</b>	<b>6.940</b>	<b>3.308</b>	<b>39.246</b>

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de [www.vialidad.cl](http://www.vialidad.cl). Nota: El cuadro extrae solo los datos de flujos con dirección Teno y Comalle en las rutas señaladas, correspondiente a las mediciones del Plan Nacional de Censo.

### 3.3.3 Parque vehicular de la comuna

Según el parque de vehículos en circulación en la comuna de Teno, entre el periodo 1998 – 2003, se puede establecer que este ha ido en disminución, en 1998, los vehículos motorizados superaban los 4.500, sin embargo en el año 2003, el parque había disminuido en más de mil unidades. En el cuadro siguiente se reporta el crecimiento negativo que experimentó este sector como antecedente de este estudio.

Se estima que la pérdida que ha experimentado el parque automotriz en los últimos años se debe probablemente a que los propietarios de vehículos estén realizando los trámites de permiso de circulación fuera de la comuna.

**Cuadro 3-4: Parque de vehículos en circulación comuna de Teno**

Año	Total	Vehículos Motorizados	Vehículos No motorizados
1998	5119	4572	547
2001	4403	3860	543
2002	4425	3888	537
2003	3839	3479	360

Fuente: I.N.E, 1998 - 2003

Por su parte, según el censo 2002 el número de vehículos diferenciado por tipo y área urbana / rural, respecto al total referencial de la cifra anterior en la comuna, fue el siguiente:

**Cuadro 3-5: Cuantificación del parque de vehículos**

	Bicicletas	Motos	Furgón	Automóvil	Camioneta	Lancha	Sin Vehículo
Urbano	1.283	34	57	314	138	2	425
Rural	3.812	128	127	488	524	6	987
<b>Total</b>	<b>5.095</b>	<b>162</b>	<b>184</b>	<b>802</b>	<b>662</b>	<b>8</b>	<b>1.412</b>

Fuente: Censo 2002

Si sumamos todos los vehículos motorizados a nivel urbano tenemos 509 y los rurales 1.139 con un total comunal de 1.648, lo que hace que la tasa de motorización sea cercana al 6,3%, que es muy menor a la tasa nacional (13%).



A nivel urbano, la tasa de motorización es de 7%, igualmente menor a la tasa nacional (15%).

Dato de gran relevancia lo constituye la cantidad de bicicletas (20% en su tasa de tenencia), lo que demanda una mejora y ampliación de la red de infraestructura de ciclo vías a considerar en la propuesta de vialidad estructurante urbana comunal.

### 3.3.4 Caracterización del sistema de Transporte Público

En las comunas de Teno, Molina, Rauco y Romeral los servicios de transporte público rural realizan transporte urbano dado que cubren geográficamente cada una de las comunas en donde prestan los distintos servicios.

Desde el Plan de Transporte Público Regional de Maule del 2014 fue posible identificar la zona y evaluar el estado del transporte aunque el Plan aborda todo el territorio rural.

El transporte público de la comuna de Teno está compuesto principalmente por buses de transporte público, seguidos por taxis colectivos y minibús de transporte colectivo.

El principal servicio de transporte público entre la ciudad de Teno y su territorio rural, lo cubre una empresa de 12 buses con recorridos hacia Curicó y Comalle. La frecuencia de minibuses a Comalle es de una hora.

Por otro lado hay los taxis colectivos que se agrupan en 7 líneas y presentan servicios desde Curicó hacia las comunas de Teno, Rauco, Licantén, Molina y Rió Claro. También hay taxis colectivos hacia Curicó y hacia Comalle, desde Teno. Hacia el oriente de la ruta 5 hay servicios de transporte colectivo en dirección a Morza, Huemul, La Laguna. En la comuna de Teno dan servicio 14 taxis básicos (Dirección del Tránsito de Teno y SEREMI Transportes Maule, 2001).

Las cifras aquí señaladas podrían aumentar considerablemente por la presencia de transporte colectivo provenientes de otras comunas de la provincia que ingresan a Teno como parte de sus servicios.

**Cuadro 3-6: Parque de vehículos Transporte público en circulación comuna de Teno**

Año	Total	Taxi básico	Taxi colectivo	Taxi turismo	Minibús transp. colectivo	Minibús furgón escolar y trabj.	Taxi bus	Bus transporte colectivo
2002	125	14	25	--	13	8	1	64
2003	106	14	25	--	16	9	0	42

Fuente: I.N.E, 2002 – 2003

El estado deficiente de los caminos es un factor disuasivo para el mejoramiento del servicio a los sectores rurales más alejados. La dispersión del público usuario es otro factor, no menos importante, que no hace rentable la explotación de esas áreas con buses o minibuses que pudieran operar en caminos no pavimentados, pero con buen mantenimiento.

El taxi colectivo, que podría ser una solución más eficaz para el transporte en condiciones de población dispersa, sólo cubre el servicio en camino pavimentado. En el caso de la comuna de Teno, una línea de acción estratégica en el corto plazo es el mejoramiento de un eje troncal hacia el oriente de la ruta 5, como puede ser el camino Teno-La Montaña.

El estado deficiente de los caminos es un factor disuasivo para el mejoramiento del servicio a los sectores rurales más alejados. La dispersión del público usuario es otro factor, no menos importante, que no hace



rentable la explotación de esas áreas con buses o minibuses que pudieran operar en caminos no pavimentados, pero con buen mantenimiento.

Urge entonces relacionar la política de mejoramiento vial con una política de asentamiento habitacional en la periferia rural, todo lo que tendería a revertirse mediante la propuesta de planificación de mayor concentración de la población comunal el sistema de áreas urbanas.

### **3.3.5 Infraestructura de Transporte: Terminal de buses**

La ciudad de Teno, no cuenta con terminales de transporte interurbano y rural. Los buses que cumplen con estos servicios, utilizan los paraderos que se encuentran en la vía pública de la ciudad de Teno.

## **3.4 Diagnóstico de la Infraestructura Vial Urbana**

En materia de vialidad urbana la comuna de Teno cuenta con 7,9 km de calles y 1,7 km de pasajes. Están pavimentadas sólo el 59% de las calles y el 54,8% de los pasajes. En estas condiciones deficitarias de pavimentación urbana, es prioritario el mejoramiento vial de la red existente. La acción gubernamental en el campo de la vialidad urbana ha considerado la pavimentación de las calles Esmeralda y Latorre.

### **3.4.1 Infraestructura vial área urbana Teno**

En base al diagnóstico de la red vial actual se identifican en primera instancia, los conflictos a concurrenciales y direccionales, especialmente en intersecciones o accesos a vialidad Intercomunal. Según la caracterización de dicha red vial urbana en localidad de Teno, se puede señalar lo siguiente:

- Accesibilidad caminera a la comuna de Teno está asegurada por la ruta 5 a través de 2 accesos, uno de ellos de carácter urbano y otro de carácter productivo (By Pass de Teno). Este último, debería ser usado preferentemente por lo camiones para lo cual se necesita un Plan de Gestión.
- Existe un conflicto derivado del tráfico desplazador de carga que atraviesa la ciudad hacia el poniente (Chépica-Vichuquén) que no aprovecha todo el potencial del By Pass recientemente construido.
- Principal factor de deterioro de las vías urbanas está relacionado con el transporte de la fruta en tiempo de cosecha, lo cual se relaciona con el conflicto anterior.
- Existe una red vial de conectividad norte sur deficitaria, en particular que vincule el sector central de la ciudad con los fragmentos sur residenciales, siendo unido únicamente por avenida Arturo Prat.
- Condición deficitaria de pavimentación urbana, para lo cual es prioritario el mejoramiento vial de la red existente no pavimentada.
- El cruce de la vía férrea en Bellavista es no sólo un conflicto de tráfico sino además de seguridad y riesgo.

El plan propone una red jerarquizada de vialidad estructurante que conforma una retícula de trama homogénea densa con buen estándar de conectividad, y que abarca en Teno, 92 ha (20 %) de superficie del área urbana.

A su vez, la vialidad propuesta como nuevas aperturas, se establecen principalmente para dar continuidad a la vialidad existente y para evitar que se generen proyectos de vivienda como urbanizaciones aisladas, configurando vías de bajos estándar e inconexas respecto a la red existente.

Se configura en el área urbana de Teno, una densa retícula vial urbana relevante para garantizar un desarrollo urbano residencial integrado, conforme a los objetivos ambientales de evaluación ambiental estratégica del plan.

Se reconocen e incorporan como normas transitorias las siguientes vías del proyecto del PRIC Curicó en trámite por parte de la SEREMI V y U región del Maule:

- Vía Troncal
- Vía Troncal Propuesta (PRI)



Complementariamente, se evidencian las vías colectoras de Teno, del nivel comunal de planificación, según el estado de estas últimas entre existentes (colectoras primarias y secundarias) y propuestas (colectoras primarias y secundarias) como también se marcan las vías locales existentes definida por los proyectos de viviendas en el área como se puede observar en el esquema reportado a continuación.

La jerarquización de dicha propuesta de vialidad urbana sobre la base del diagnóstico de la situación base, se sustenta en la identificación de las estructuras desplazadoras entendidas como aquellas que se utilizan para transportar de un punto a otro, en consecuencia es vialidad "de paso". En cuanto a la primera categoría se puede mencionar que la ciudad de Teno es atravesada por un sistema de vialidad que conecta a la ciudad con la Carretera Longitudinal 5 y continúa a la variante a Chépica en la VI Región y hacia Vichuquén, por lo que los tráficos desplazadores son importantes y crecientes.

Así, el sistema desplazador se puede dividir en dos ejes, por un lado sigue siendo usada la secuencia de vialidad urbana denominadas Bellavista – Lautaro - Comalle, y por otro lado, está el eje By Pass cuya construcción reciente pretende que el transporte de carga no entre en el área urbana consolidada.

Respecto de las estructuras emplazadoras, éstas se refieren a la vialidad estructurante que localiza emplazamientos, por lo tanto es una calle con "destinos". En esta segunda categoría tenemos a: Calle Ortúzar, Calle Arturo Prat y Dr. Faundez, entre otras.

### **3.4.2 Diagnóstico Vialidad Urbana de Comalle**

La accesibilidad caminera a la localidad de Comalle está garantizada por la Ruta Teno-Puente Rauco (J-40). Su sistema vial urbano principal, corresponde a la ruta eje estructurante de la localidad cual es la vía troncal J-440 que pasa desde el norte a sur por el medio de la localidad y que se conecta con la vialidad existente, reconocidas por el PRC.

La única vía desplazadora que circula en el entorno de Comalle corresponde a la Ruta J-40 que la conecta con Teno y Curicó. La ruta mencionada pasa en forma tangencial por la localidad, con flujos de carga y personas, que ha tenido una creciente demanda de tráfico, constituida por una calzada bidireccional con una pista en cada sentido y berma de 1,5 metros.

En la segunda categoría (emplazadoras) sólo tenemos al camino central de la localidad, que la estructura de norte a sur y atraviesa el estero Comalle y se enfila hacia las casas de Vizcaya. Esta vía es pavimentada en una calzada bidireccional.

Según la caracterización de dicha red vial urbana en localidad de Comalle, se puede señalar lo siguiente:

- Existe un problema de superposición de tráficos internos de la localidad con los externos, lo que en el largo plazo genera conflictos, segregando la localidad en hemisferios atravesados por una vía de tráfico pesado.
- Las escasas vías interiores de la localidad se encuentran sin pavimentar y sus perfiles deficitarios para el desarrollo de áreas urbanizables, de hasta 4 a 6 metros de faja.

### **3.4.3 Nivel de capacidad de las vías urbanas existentes**

#### **a) Vialidad Principal**

Caracterizadas en la etapa de diagnóstico como vías desplazadoras, son aquellas que se utilizan para transportar de un punto a otro o "de paso", las capacidades en el caso de Teno son:



- Secuencia de calles Bellavista – Lautaro – Comalle está constituido por una faja variable cercana a 20 metros de ancho aproximados, con dos pistas bidireccionales
- By Pass está constituido por una faja de 30 metros de ancho aproximados, con dos pistas bidireccionales y tres pistas en algunos enlaces.

Las capacidades en el caso de Comalle son:

- Secuencia de calles Barros Negro- Ruta J-440 está constituido por una faja variable existente entre los 15-20 metros de ancho aproximados que se incluyen en la categoría de calles troncales.

#### b) Vialidad Secundaria

Respecto de las vías emplazadoras que se refieren a la vialidad estructurante que localiza emplazamientos, las capacidades actuales en Teno son:

- Calle Ortúzar Norte – sur, constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 19 metros de ancho
- Calle Serrano Norte – sur, constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 20 metros de ancho
- Calle Arturo Prat Norte – sur constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 20 metros de ancho
- Calle Principal Norte – sur constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 18 metros de ancho
- Dr. Faundez Oriente – Poniente, constituido por cuatro pistas bidireccionales en una faja variable de entre 25 metros y 20 metros de ancho
- Paso El Planchón Oriente – Poniente constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 18 metros de ancho
- Paso Los Libertadores Oriente – Poniente constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 18 metros de ancho
- Esmeralda Oriente – Poniente constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 20 metros de ancho
- Sotomayor Oriente – Poniente constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 20 metros de ancho
- San Juan de Dios Oriente – Poniente constituido por dos pistas bidireccionales en una faja de aproximadamente 20 metros de ancho

#### 3.4.4 Puntos o tramos informados con congestión

Por parte del municipio se identificaron de la existencia de lugares con congestión los siguientes lugares:

- Cruce Avenida Comalle con Lautaro, en particular del viraje obligado al poniente de camiones, que deben circunvalar el centro
- Cruce Avenida Bellavista y Lautaro por las mismas razones anteriores
- Paso a nivel del ferrocarril de calle Bellavista.

Los dos primeros puntos tienen problemas de faja, al tener doble sentido en pistas bidireccionales y un viraje amplio de camiones. Dado lo anterior y por inquietud técnica del tema se evaluaron tres puntos de revisión en los flujos.

Los resultados arrojaron que si consideramos que en hora punta pasaran por cualquiera de tales intersecciones la mitad los vehículos de la comuna de Teno (800) tendríamos un nivel de uso del 65% de la capacidad de cualquiera de ellas.

Como sabemos, si el uso actual o niveles de flujo de las intersecciones son menores al 60% de su capacidad máxima, se supone que existe suficiente capacidad para soportar las demandas tendenciales futuras de los próximos 15 años<sup>1</sup>. En consecuencia, a nivel comunal se debiera de resolver tales puntos.

En particular a lo referente a camiones, en períodos normales circulan entre de 90 a 150 camiones por la ciudad<sup>2</sup> durante el día y cifras similares en las noches, teniendo horas punta entre 9 a 12 horas y 16 a 21 horas, siendo el período comprendido entre Marzo y Mayo los períodos de mayor demanda.

Dado lo anterior es totalmente entendible que el problema de tráfico corresponde a los flujos exógenos de la ciudad, en particular camiones de carga.

### 3.4.5 Días y horas de congestión

No se detectaron en forma constante. La congestión detectada suele producirse en forma eventual en el cruce del ferrocarril, en particular en periodos de faenas agrícolas, ya que la velocidad de desplazamiento de camiones en el cruce y posterior viraje en Lautaro, genera una disminución de la velocidad general del sistema.

<sup>3</sup>

## 4 VIALIDAD ESTRUCTURANTE PROPUESTA

En base al diagnóstico de la situación actual se reporta la propuesta de vialidad para ambas las localidades Teno y Comalle evidenciando los elementos principales de estas últimas como nombre, tramo, estado de la vía y ancho existente o proyectado, como se puede observar a continuación.

### 4.1 Área Urbana Teno

Se reporta el cuadro con la vialidad propuesta estructurante comunal e intercomunal para Teno y la ilustración grafica del siguiente cuadro:

<sup>1</sup> capacidad vial de los prc minvu año 1997 pg 65

<sup>2</sup> Fuente Tenencia Teno

<sup>3</sup> se deja constancia que han existido eventos informados por el Municipio de atasques de camiones en la lineal del ferrocarril, que han incurrido en el aislamiento de la ciudad de Teno



Cuadro 4-1: Vialidad Estructurante Comunal Teno

NOMBRE	DESDE	HASTA	E/P	ANCHO	ANCHO
				EXIST.	PROY.
CALLE PROYECTADA T1	LA AURORA CEMENTERIO	AVDA COMALLE	P	-	20
CALLE PROYECTADA T2	LA AURORA CEMENTERIO	CALLE PROYECTADA T1	P	-	20
CALLE PROYECTADA T9	LA AURORA CEMENTERIO	CALLE PROYECTADA T1	P	-	20
CALLEJON BUSTAMANTE	LA AURORA CEMENTERIO	JULIO MONTT	E	15	30
CALLEJON BUSTAMANTE	JULIO MONTT	BYPASS TENO	E	15	30
SAN JUAN DE DIOS	LÍMITE URBANO ORIENTE	LA AURORA CEMENTERIO	P	-	30
SAN JUAN DE DIOS	LA AURORA CEMENTERIO	LATORRE	E	20	-
SAN JUAN DE DIOS	LATORRE	CALLE PROYECTADA T3	P	-	20
SAN JUAN DE DIOS	CALLE PROYECTADA T3	BYPASS TENO	P	-	30
CALLE PROYECTADA T10	VILLA LA PAZ	CALLE PROYECTADA T1	P	-	15
SOTOMAYOR	ORTUZAR	LATORRE	E	20	-
SOTOMAYOR	LATORRE	CALLE PROYECTADA T1	P	-	20
ESMERALDA	ORTUZAR	LATORRE	E	20	-
ESMERALDA	LATORRE	ESTERO COMALLE	P	-	15
DOCTOR FAÚNDEZ	AVDA LAUTARO	20 M AL PONIENTE DEL EJE DE CALLE VILLA LA PAZ	E	Var.18-25	-
DOCTOR FAÚNDEZ	20 M AL PONIENTE DEL EJE DE CALLE VILLA LA PAZ	ESTERO COMALLE	P	-	25
PASO EL PLANCHÓN	ARTURO PRAT	CALLE PRINCIPAL	E	18	-
PASO EL PLANCHÓN	CALLE PRINCIPAL	ESTERO COMALLE	P	-	20
PASO LOS LIBERTADORES	ARTURO PRAT	CALLE PRINCIPAL	E	18	-
PASO LOS LIBERTADORES	CALLE PRINCIPAL	PIEDRA BLANCA	P	-	20
CALLE PROYECTADA T5	LAS ARAUCARIAS	CALLE 21 DE MAYO	P	-	20
EL MEMBRILLO	AVDA LAUTARO	85 M AL PONIENTE DE LINEA OFICIAL PONIENTE DE AVDA LAUTARO	P	-	15
EL MEMBRILLO	85 M AL PONIENTE DE LINEA OFICIAL PONIENTE DE AVDA LAUTARO	ARTURO PRAT	E	15	-
EL MEMBRILLO	ARTURO PRAT	PIEDRA BLANCA	P	-	30
CALLE PROYECTADA T6	CALLE PROYECTADA T7	CALLE 21 DE MAYO	P	-	20
AVDA BELLAVISTA	AVDA LAUTARO	PSJE. 11	P	-	20
AVDA BELLAVISTA	PSJE. 11	ARTURO PRAT	E	20	-
AVDA BELLAVISTA	ARTURO PRAT	ESTERO COMALLE	P	-	20
CALLE PROYECTADA T11	AVDA LAUTARO	ESTERO COMALLE	P	-	20
PIEDRA BLANCA	AVDA LAUTARO	LÍMITE URBANO PONIENTE EN TRAMO T14-T15	E	15	-
CALLE PROYECTADA T8	SAN JUAN DE DIOS	AVDA BELLAVISTA	P	-	20
CALLE EXISTENTE T1	RUTA 5 SUR	AVDA BELLAVISTA	E	20	-
CALLE PROYECTADA T7	LÍMITE URBANO NORTE EN TRAMO T5-T6	SAN JUAN DE DIOS	P	-	20
CALLE PROYECTADA T7	SAN JUAN DE DIOS	AVDA BELLAVISTA	P	-	15
LAS ARAUCARIAS	CALLE PROYECTADA T7	10 M AL SUR DE LINEA OFICIAL SUR DE PASAJE ERNESTO SILVA	E	15	-
LAS ARAUCARIAS	10 M AL SUR DE LINEA OFICIAL SUR DE PASAJE ERNESTO SILVA	CALLE PROYECTADA T6	E	10	15
LAS ARAUCARIAS	CALLE PROYECTADA T6	AVDA BELLAVISTA	E	10	15
CALLE 21 DE MAYO	SAN JUAN DE DIOS	CALLE 18 DE SEPTIEMBRE	P	-	15
CALLE 21 DE MAYO	CALLE 18 DE SEPTIEMBRE	30 M AL SUR DEL EJE DE PASAJE RAFAEL SOTOMAYOR	E	15	-
CALLE 21 DE MAYO	30 M AL SUR DEL EJE DE PASAJE RAFAEL SOTOMAYOR	AVDA BELLAVISTA	P	-	15
LA AURORA CEMENTERIO	LÍMITE URBANO NORTE	SAN JUAN DE DIOS	E	18	20
JULIO MONTT	CALLE PROYECTADA T1	200 M AL NORTE DEL EJE DE LUIS CRUZ MARTÍNEZ	P	-	20
JULIO MONTT	200 M AL NORTE DEL EJE DE LUIS CRUZ MARTÍNEZ	SAN JUAN DE DIOS	E	13	-



NOMBRE	DESDE	HASTA	E/P	ANCHO	ANCHO
				EXIST.	PROY.
ORTÚZAR	SAN JUAN DE DIOS	AVDA COMALLE	E	VAR 16-19	-
AVDA LAUTARO	AVDA BELLAVISTA	PIEDRA BLANCA	E	20	-
SERRANO	SAN JUAN DE DIOS	AVDA COMALLE	E	20	-
IGNACIO CARRERA PINTO	CALLE PROYECTADA T1	87 M AL NORTE DEL EJE DE CALLE LUIS CRUZ MARTINEZ	P	-	20
IGNACIO CARRERA PINTO	87 M AL NORTE DEL EJE DE CALLE LUIS CRUZ MARTINEZ	SAN JUAN DE DIOS	E	14	-
ARTURO PRAT	SAN JUAN DE DIOS	AVDA COMALLE	E	20	-
ARTURO PRAT	AVDA COMALLE	20 M AL SUR DEL EJE DE PASO TORRES DEL PAINE	E	15	20
ARTURO PRAT	20 M AL SUR DEL EJE DE PASO TORRES DEL PAINE	AVDA BELLAVISTA	E	18	-
ARTURO PRAT	AVDA BELLAVISTA	PIEDRA BLANCA	P	-	20
LATORRE	BYPASS TENO	40 M AL NORTE DEL EJE DE CALLE SANTA MARTA	P	-	20
LATORRE	40 M AL NORTE DEL EJE DE CALLE SANTA MARTA	35 M AL SUR DEL EJE DE CALLE SANTA MARTA	E	13	20
LATORRE	35 M AL SUR DEL EJE DE CALLE SANTA MARTA	SAN JUAN DE DIOS	E	13	-
LATORRE	SAN JUAN DE DIOS	80 M AL NORTE DE LÍNEA OFICIAL NORTE DE AVDA COMALLE	E	20	-
LATORRE	80 M AL NORTE DE LÍNEA OFICIAL NORTE DE AVDA COMALLE	AVDA COMALLE	E	15	20
LATORRE	AVDA COMALLE	PASO EL PLANCHON	P	-	20
CALLE PROYECTADA T3	CALLEJÓN BUSTAMANTE	AVDA COMALLE	P	-	15
CALLE PRINCIPAL	CALLE PROYECTADA T1	AVDA COMALLE	P	-	20
CALLE PRINCIPAL	AVDA COMALLE	PASO EL PLANCHON	E	18	-
CALLE PRINCIPAL	PASO EL PLANCHON	20 M AL SUR DEL EJE DE PASO TORRES DEL PAINE	E	15	20
CALLE PRINCIPAL	20 M AL SUR DEL EJE DE PASO TORRES DEL PAINE	PIEDRA BLANCA	P	-	20
DANIEL VARGAS	CALLEJÓN BUSTAMANTE	AVDA COMALLE	P	-	15
DANIEL VARGAS	AVDA COMALLE	100 M AL SUR DE LÍNEA OFICIAL SUR DE CALLE DOCTOR FAUNDEZ	E	10	-
DANIEL VARGAS	100 M AL SUR DE LÍNEA OFICIAL SUR DE CALLE DOCTOR FAUNDEZ	PASO LOS LIBERTADORES	P	-	15
VILLA LA PAZ	CALLE PROYECTADA T10	AVDA COMALLE	P	-	15
VILLA LA PAZ	AVDA COMALLE	90 M AL SUR DE LÍNEA OFICIAL SUR DE CALLE DOCTOR FAUNDEZ	E	10	-
VILLA LA PAZ	90 M AL SUR DE LÍNEA OFICIAL SUR DE CALLE DOCTOR FAUNDEZ	PASO LOS LIBERTADORES	P	-	15
ESTERO COMALLE	CALLE PROYECTADA T1	AVDA COMALLE	P	-	20
ESTERO COMALLE	AVDA COMALLE	PSJE. ESTERO LOS MORROS	E	11	VAR 36-40
ESTERO COMALLE	PSJE. ESTERO LOS MORROS	PIEDRA BLANCA	P	-	20
CALLE RIO MATAQUITO	AVDA COMALLE	53 M AL SUR DE EJE DE CALLE RIO COLORADO	E	11	-
CALLE RIO MATAQUITO	53 M AL SUR DE EJE DE CALLE RIO COLORADO	EL MEMBRILLO	P	-	15
CALLE RIO CLARO	AVDA COMALLE	53 M AL SUR DE EJE DE CALLE RIO COLORADO	E	15	-
CALLE RIO CLARO	53 M AL SUR DE EJE DE CALLE RIO COLORADO	EL MEMBRILLO	P	-	15
PIEDRA BLANCA	AVDA COMALLE	LÍMITE URBANO SUR EN TRAMO T15-T16	E	15	20

Fuente: Elaboración propia.

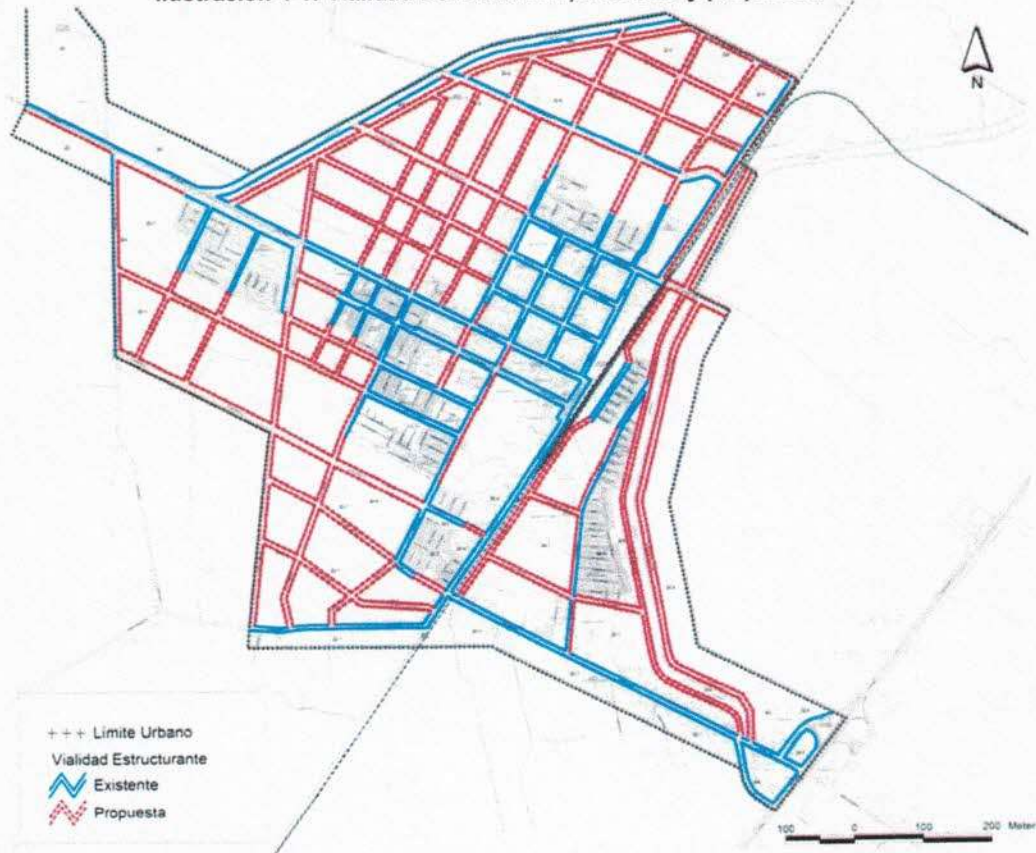


Cuadro 4-2: Vialidad Estructurante Intercomunal Teno

NOMBRE	DESDE	HASTA	E/P	ANCHO EXIST.	ANCHO PROY.
RUTA 5 SUR	LIMITE URBANO NORTE	LIMITE URBANO SUR	E	20	-
AVDA BELLAVISTA	RUTA 5 SUR	CALLE EXISTENTE T1	E	20	-
AVDA BELLAVISTA	CALLE EXISTENTE T1	AVDA LAUTARO	E	18	-
AVDA LAUTARO	AVDA BELLAVISTA	47 METROS AL SUR DE LINEA OFICIAL SUR DE CALLE DOCTOR FAUNDEZ	E	20	-
AVDA LAUTARO	47 METROS AL SUR DE LINEA OFICIAL SUR DE CALLE DOCTOR FAUNDEZ	AVDA COMALLE	E	VAR 30-38	-
AVDA COMALLE	AVDA LAUTARO	ESTERO COMALLE	E	VAR 21-23	-
AVDA COMALLE	ESTERO COMALLE	90 METROS AL PONIENTE DE LINEA OFICIAL PONIENTE DE CALLE RIO CLARO	E	46	-
AVDA COMALLE	90 METROS AL PONIENTE DE LINEA OFICIAL PONIENTE DE CALLE RIO CLARO	PIEDRA BLANCA	E	40	46
AVDA COMALLE	PIEDRA BLANCA	LIMITE URBANO PONIENTE	E	10	30
BYPASS TENO	LIMITE URBANO NORTE EN SU TRAMO T3-T4	AVDA COMALLE	E	30	-
ENLACE RUTA 5 SUR	RUTA 5 SUR	AVDA BELLAVISTA	E	VAR 25-150	-

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 4-1: Vialidad Estructurante, existente y propuesta, Teno



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.2 Área Urbana Comalle

Conforme a dicha caracterización, se propone una vialidad estructurante que considera ensanches y nuevas aperturas con mejoras de estándares de faja (15 a 20 metros) que configura un cinturón perimetral al área urbana definida que permita generar un proceso de urbanización que complete una trama, y mejore la relación con su entorno rural agrícola productivo, como se puede observar en el cuadro reportado a continuación y la representación grafica de esto último.

Cuadro 4-3: Vialidad Estructurante Comunal Comalle

NOMBRE	DESDE	HASTA	E/P	ANCHO EXIST.	ANCHO PROY.
CALLEJÓN LIRA	CALLE PROYECTADA C1	47M AL SUR DE LINEA OFICIAL SUR DE CALLE PROYECTADA C2	P	-	15
CALLEJÓN LIRA	47M AL SUR DE LINEA OFICIAL SUR DE CALLE PROYECTADA C2	70M AL SUR-ORIENTE DE LÍNEA OFICIAL SUR DE CALLEJÓN SOLIS	E	10	15
CALLEJÓN LIRA	70M AL SUR-ORIENTE DE LÍNEA OFICIAL SUR DE CALLEJÓN SOLIS	CALLEJÓN LIRA NORTE	P		15
CALLEJÓN LIRA	CALLEJÓN LIRA NORTE	LIMITE URBANO SUR EN TRAMO C7 - C8	E	10	15
CALLE PROYECTADA C4	BARROS NEGROS	ruta J-440	P	-	20



NOMBRE	DESDE	HASTA	E/P	ANCHO EXIST.	ANCHO PROY.
CALLEJÓN LIRA SUR	CALLEJÓN LIRA	RUTA J-440	E	10	15
CALLE PROYECTADA C3	CALLEJÓN LIRA	CALLE PROYECTADA C4	P	-	20
CALLEJÓN SOLIS	CALLEJÓN LIRA	RUTA J-440	E	10	15
CALLE COMALLE	RUTA J-440	187 METROS AL SUR-PONIENTE DE LÍNEA OFICIAL SUR-PONIENTE DE RUTA J-440	E	10	15
CALLE COMALLE	187 METROS AL SUR-PONIENTE DE LÍNEA OFICIAL SUR-PONIENTE DE RUTA J-440	CALLE PROYECTADA C4	E	-	20
CALLE PROYECTADA C2	CALLEJÓN LIRA	CALLE PROYECTADA C1	P	-	20
CALLE PROYECTADA C1	LÍMITE URBANO NOR-ORIENTE, EN TRAMO C2- C3	RUTA J-440	P	-	15
BARROS NEGROS	RUTA J-440	LÍMITE URBANO PONIENTE, EN TRAMO C10- C1	E	15	-

Fuente: Elaboración propia.

**Cuadro 4-4: Vialidad Estructurante Intercomunal Comalle**

NOMBRE	DESDE	HASTA	E/P	ANCHO EXIST.	ANCHO PROY.
RUTA J-440	LÍMITE URBANO NOR-PONIENTE	CALLE PROYECTADA C1	E	15	20
RUTA J-440	CALLE PROYECTADA C1	LÍMITE URBANO SUR	E	VAR. 11-17	-

Fuente: Elaboración propia.

**Ilustración 4-2: Vialidad Estructurante, existente y propuesta Comalle**



Fuente: Elaboración propia.

## 5 SÍNTESIS ESTUDIO FACTIBILIDAD VIAL

Se indican los criterios utilizados para evidenciar que el presente Plan no necesita de un Estudio de Capacidad Vial (que considere modelación de flujos) y, posteriormente un perfil de la oferta y demanda del sistema vial del área urbana de Teno como principal ciudad de la comuna.

### 5.1 Criterios de Clasificación Comunal

A continuación, se presentan los criterios utilizados para la pertinencia de un estudio de capacidad vial.

#### a) Criterio poblacional

La comuna de Teno no supera el mínimo de 30.000 habitantes (25.596 hab. según censo de 2002) – en consecuencia debe ser considerada comuna de tamaño Menor.

#### b) Criterio de nivel de urbanización

La población Urbana según el censo de 2002 alcanzó 6.729 habitantes que representan un 26% de la población total respecto al restante 74% que recae en ámbito rural, en consecuencia con suficiente concentración urbana para ser analizada en términos de su capacidad vial dado su incipiente desarrollo urbano.

#### c) Criterio económico

La fuerza laboral agrícola representa cerca de un 55% de la fuerza total, cuenteando con una población que se dedica a la agricultura, ganadería, caza y silvicultura que llega a 5.042 personas<sup>1</sup> al 2011 sobre un total al mismo año de 9.117 personas. Esto hace que la comuna se sitúe como Menor Rural especializada en el sector agrícola, en consecuencia sin necesidad de establecer un estudio particular.

### 5.2 Conclusión sobre la pertinencia del Estudio de Capacidad Vial

En consecuencia, revisados los criterios es dable considerar que Teno como Comuna no requiere un estudio de Factibilidad Vial, según lo dispuesto del Instructivo aludido, dado que cabe dentro de la categoría de Comuna Menor Rural especializada en un sector (agrícola).

Sin perjuicio lo anterior, a manera informativa se reportó precedentemente un perfil de la oferta de infraestructura vial, el alcance de la propuesta de vialidad estructurante y el sistema de transporte urbano comunal caracterizándolas, definiendo vías principales, intersecciones relevantes de acceso, e identificando los conflictos.

Sobre la base de la demanda existente en la localidad y su tendencia, se puede asegurar que por efecto interno existe una muy baja demanda de transporte.

Así, el impacto mayor al sistema vial lo representa la demanda "de paso" por la localidad, desde la carretera 5 norte al poniente (camino a Chépica). Esta vialidad estructurante que conduce los flujos de paso por el área urbana de Teno principalmente, se encuentra reconocida como vías categoría Troncales del nivel intercomunal de planificación.

<sup>1</sup> Fuente de datos: Servicio de Impuestos Internos (SII)