

ANEXO 1

Planificación de la Red Vial

La *Planificación de la Red Vial* de la Ciudad en todo el Ejido Urbano, queda sujeta a las siguientes consideraciones.

En el proceso de diseño de una calle, es importante tener clara la relación entre las diferentes jerarquías, así como con los demás elementos urbanos como las áreas principalmente Residenciales; Comerciales; de Equipamientos; Servicios; Industrias; entre otros. El funcionamiento de la calle resulta en efectos directos sobre los aspectos como su conectividad, movilidad y habitabilidad.

Una red de calles adecuadamente diseñadas permite la convivencia de todos los modos de transporte incluyendo la movilidad eficiente y sostenible además de la no motorizada como bicicletas y la motorizada como el transporte público de pasajeros.

Para propiciar una visión integral de la calle a intervenir, es necesario tener en cuenta la Jerarquía de la Movilidad. Se establecen aquí las prioridades, es decir quien es más vulnerable, quién es menos eficiente y quién es mas costoso a la hora de transportarse.

Es por ello que esta Comisión no piensa en calles, sino en desarrollar *Espacios Públicos*, además de poderse adaptar a los cambios en el futuro, dependiendo de las necesidades de la malla vial.

Podemos definir el espacio “calle” como el destinado a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados y peatones. Además, separamos en sus componentes principales como:

1. Línea Municipal: Deslinde entre propiedad privada y la calle.
2. Calzada: Parte de una calle destinada a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados.
3. Acera: Parte de una calle destinada principalmente para la circulación de peatones, separada de la circulación de vehículos motorizados.
4. Vereda: Parte materializada de la acera.
5. Bicisenda: Espacio sobre la acera destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros modos de movilidad sostenible.
6. Ciclovía: Espacio sobre calzada destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros modos de movilidad sostenible. Éstas, por su importancia se dividen en:
 - Compartida: Ciclocarril que no supere los 30km/h para vehículos motorizados, uso compartido sin separación física.
 - Segregado: Ciclovías sobre las calzadas separadas por elementos físicos de los vehículos motorizados.
 - Verde o Independientes: Bicisendas o Ciclovías sobre corredores verdes como costaneras, bordes de Ferrocarril, Parques lineales, canales, entre otros.

En esta Red Vial Jerarquizada se identifican 4 funciones de las vías urbanas:

1. **Función acceso:** Relativa al componente peatonal de un viaje vehicular, ya sea de personas o de bienes, tanto en los extremos de viaje como en los transbordos. También comprende el ingreso de los vehículos, o su salida de edificios y predios, así como el estacionamiento en la adyacencia de éstos.
2. **Función ambiental:** Proporciona luz, aire y un medio ambiente propicio en torno a los edificios.
3. **Función social:** La vía pública desempeña el ámbito de relaciones que ligan la vida de cada persona, vecino, ciudadano, con la de su comunidad, vecindario o ciudad.
4. **Función tránsito:** La vía en tanto sirve a los movimientos vehiculares, ya sea de una parte de la ciudad a otra, como desde o hacia el exterior de la misma.

Fuente: Secretaría de Transporte de la Nación - Anexo V – Lineamientos Generales Ciclovías y Bicisendas - 2018

En relación a las diferentes jerarquías de la red vial, cada una presenta diferentes necesidades para su consolidación:

1. **Comercio:** Tiene requerimientos de logística para la carga y descarga de mercancías, y para el acceso de clientes. En función de la escala y tipo del comercio, se derivan distintos requisitos para las aceras, el estacionamiento y las áreas de carga.
2. **Servicios:** Al igual que el comercio, requiere una fuerte logística de mercancías como insumos para servicios, y acceso a clientes, además el factor de acceso a empleados es más relevante. El uso de aceras y espacios públicos puede variar en función del giro del establecimiento.
3. **Equipamientos:** Son importantes puntos de atracción de viajes, por lo que requieren de espacio de acumulación de personas y servicios en aceras. Ubicar estos puntos es clave para el tratamiento del espacio peatonal en su entorno inmediato.
4. **Residencial:** Tiene necesidades de acceso puntual desde espacios adecuadamente planeados. En estos casos resulta muy importante considerar los intereses y motivaciones de la comunidad. Podemos diferenciar tres tipos de Residencia, a) de baja densidad; b) de media densidad y c) de alta densidad.
5. **Industrial/Productivo:** Tiene requerimientos de logística muy importantes para la carga y descarga de materiales e insumos y para el estacionamiento de personal.

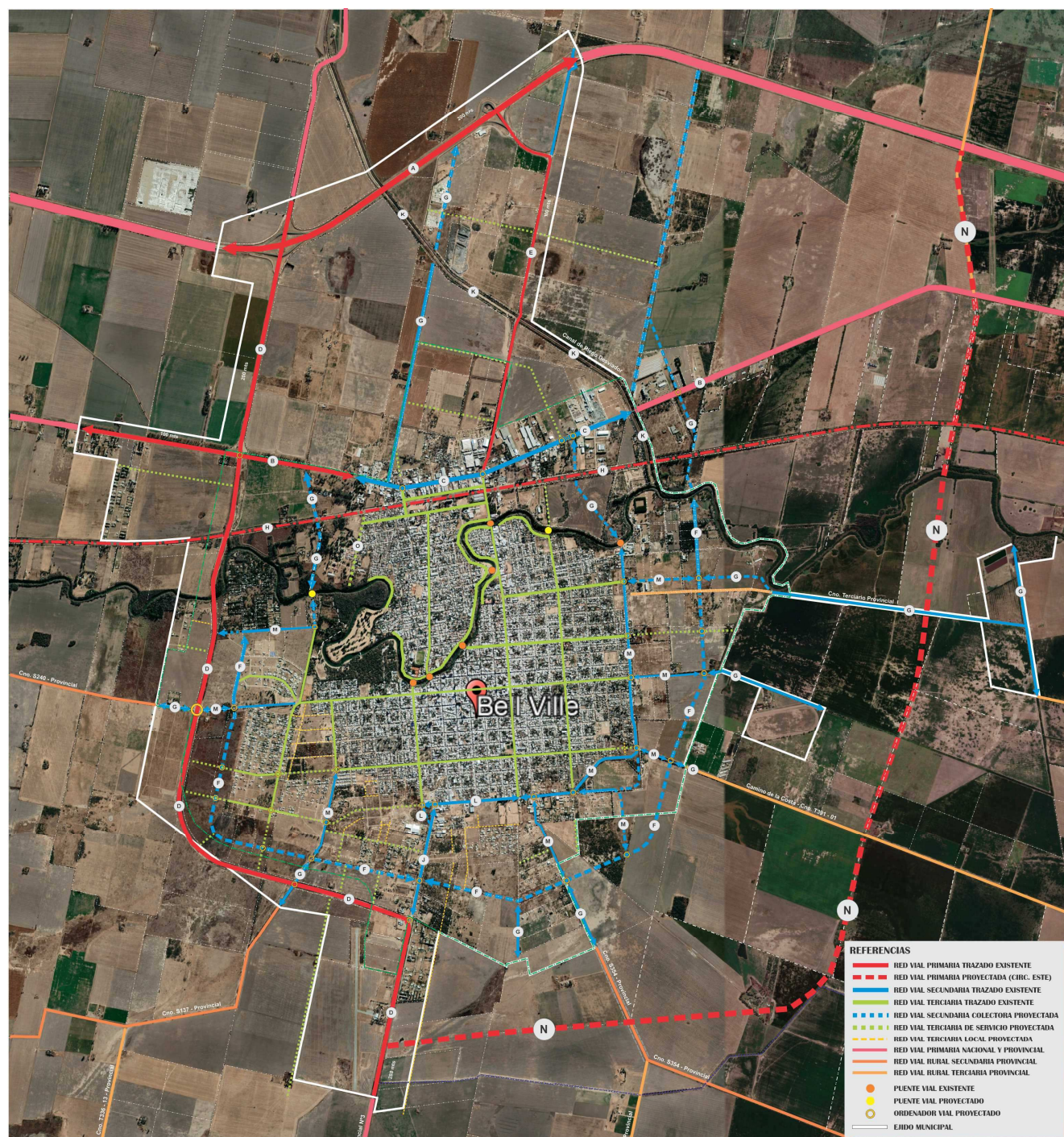
Por todo esto, definimos tres grandes *Ejes de Uso de Suelo* respecto a la Red Vial, como serán:

1. Principalmente Residencial.
2. Principalmente Comercial, de Equipamientos y Servicios.
3. Principalmente Industrial y Productivo.

La propuesta es utilizar como mínimo un 50% del espacio de calle para el peatón, ciclistas y transporte público, todos, para lograr una mayor movilidad sostenible.

La Malla de la Red Vial se diferenciará en VÍA PRIMARIA; VÍA SECUNDARIA y VÍA Terciaria.

1. Vías primarias: Son vías de alta capacidad que permiten el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado, entre las distintas ciudades o pueblos.
2. Vías secundarias: Son vías cuya función es conectar las vías locales con las primarias. Aunque tienen generalmente una sección más reducida que la red primaria, son las calles principales por su capacidad vial, pero presentan una dinámica distinta al tener mayor movimiento de vueltas, estacionamiento, así como carga y descarga de mercancías.
3. Vías terciarias: Con un carácter estrictamente local, su función primordial es brindar acceso a los predios de los barrios. Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial.



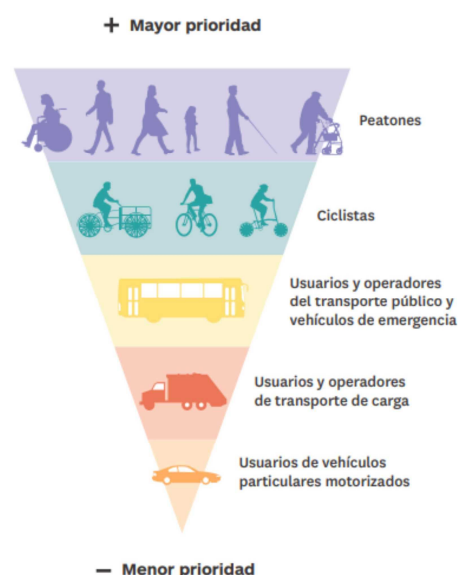
Fuente: Producción propia.

En relación a la malla vial Primaria, Secundaria y Terciaria, se diferencian en categorías:

1. Por un lado, tendremos la **Red Vial de Jurisdicción Nacional y Provincial**, como Autopistas; Rutas y Carreteras de Ingreso. En estas redes deberá priorizarse el uso conectivo de distancias medianas y largas con intersecciones no menores a 500mts para no interrumpir tránsito fluído además de resguardar la seguridad, esto conlleva a necesitar de calles colectoras internas de jurisdicción municipal puesto que salvo la Autopista, no poseen colectoras de tierra desarrolladas o proyectadas. Esta Red Vial deberá contemplar espacio para la futura ejecución de una red de ciclovías o bicusendas para los usuarios que deban comunicarse por estas arterias.
2. Por otro lado, tendremos la **Red Vial de caminos rurales de Jurisdicción Provincial**, que son conectivos con otras poblaciones vecinas y parcelas rústicas. Esta red vial se transformará en ejes de vinculación con futuros desarrollos inmobiliarios. Además favorecerá el trazado de servicios estructurales de agua, cloacas, gas y energía eléctrica. Se deberá prever espacio para el Transporte de Pasajeros y Mercancías, además de ciclovías, veredas anchas para el peatón.
3. Además, la **Red Vial que comprenden las Calles y Avenidas** de la mancha urbana consolidada y de futuras ampliaciones del tejido para prever una conectividad eficiente, sostenible y segura para el peatón, ciclistas y el transporte público. Esta red vial deberá prever en sus diferentes jerarquías espacios para la bicicleta y transporte urbano, además de velocidades menores a 30km/h.

La propuesta de bases y condiciones para el desarrollo de la Red Vial, es:

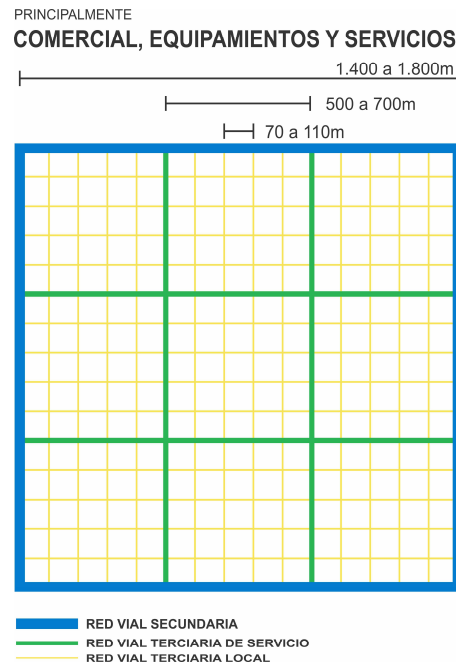
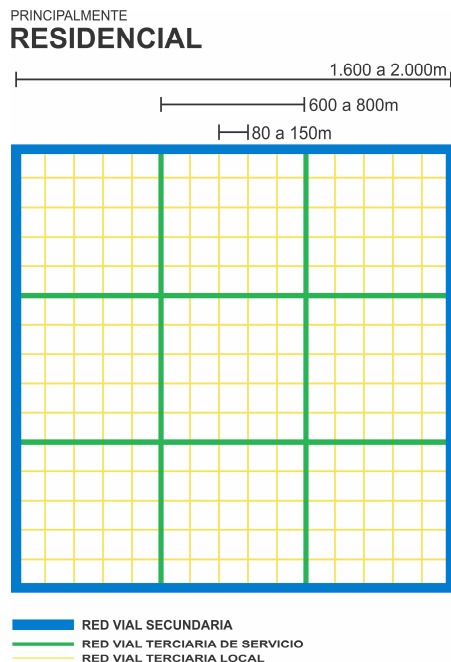
1. Tener en consideración la Jerarquía de la Movilidad. Para propiciar una visión integral de la calle a intervenir, además los principios y criterios de diseño vial urbano, es necesario tener en cuenta la jerarquía de la movilidad. Esta clasificación establece las prioridades en la movilidad urbana diaria. Es decir, plantea quién es más vulnerable, quién es menos eficiente y quién es más costoso a la hora transportarse.



Fuente: Adaptación de ITDP, (2014)

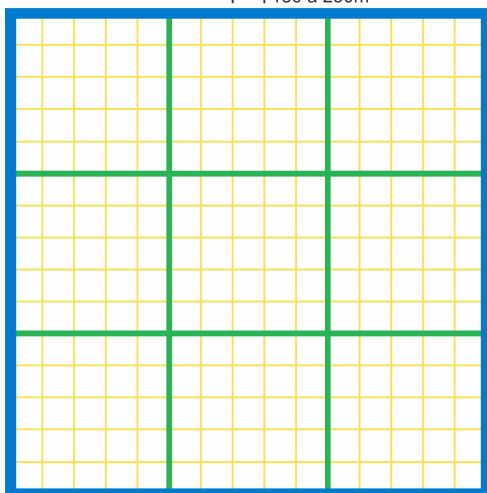
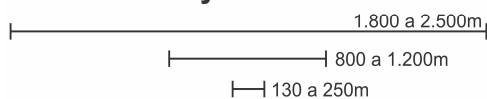
2. Tener en consideración la distancia entre calles "Tipo", según la movilidad para Uso del Suelo Residencial; Comercial, de Servicios y Equipamientos o Industriales y Productivas.

La Red Vial de Jerarquía deberá lograr inexcusablemente una conectividad directa entre los diferentes tipos de Malla Vial.



PRINCIPALMENTE

INDUSTRIAL y PRODUCTIVO



— RED VIAL SECUNDARIA
— RED VIAL TERCIARIA DE SERVICIO
— RED VIAL TERCIARIA LOCAL

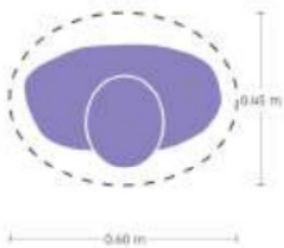
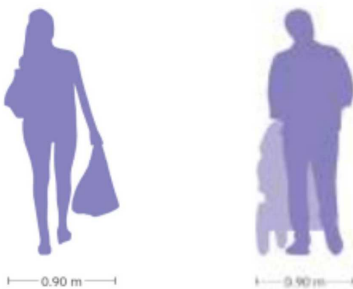
Fuente: Producción propia



Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

3. Tener en consideración las dimensiones de los usuarios “tipo”, como serán el Peatón; el Ciclista; el Transporte Público y Vehículos de Emergencia; el Transporte Pesado y los Vehículos particulares, entre otros.


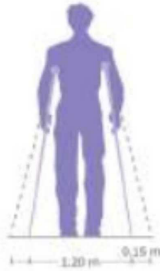
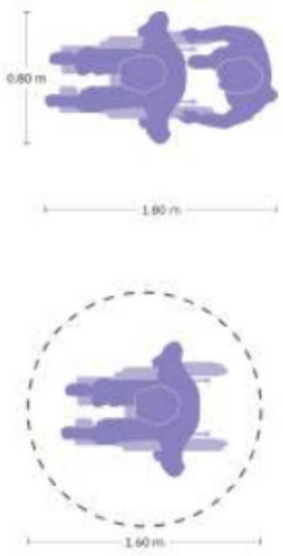
- **Peatones**

Características de los tipos de peatones	Medidas antropométricas
<p>Adultos</p> <p>El espacio de los adultos en posición estática se puede medir en una elipse corporal en vista de planta de 0.45 por 0.60 m.</p>	
<p>Adultos con carga</p> <p>El espacio ocupado en posición dinámica al desplazarse varía entre un ancho de 0.65 m y 0.90 m.</p> <p>Las dimensiones de una persona con carriola van de 0.80 m a 0.90 m de ancho por 1.50 m a 2.00 m de longitud en posición dinámica.</p>	

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

Características de los tipos de peatones	Medidas antropométricas
<p>Las dimensiones aproximadas de una persona con una carretilla de mano sin cajón [diablito] oscilan entre 1.50 m y 2.50 m de longitud, dependiendo de la mercancía que transportan.</p>	
<p>Niños 6-12 años y personas de talla baja</p> <p>El espacio que ocupan es de 0.54 m a 1.08 m y su altura oscila entre 0.70 m a 1.38 m. Se deben considerar las habilidades cognitivas y físicas que tienen de acuerdo con su edad. Ver Tabla 10 Características y necesidades de las personas en función de su edad.</p> <p>Para cumplir con un criterio adecuado de visibilidad de las personas de este grupo, se debe diseñar para que puedan ver y ser vistos, sobre todo en lugares en donde pudieran estar más expuestos (cruces peatonales y tramos en torno a escuelas, parques, jardines, hospitales, entre otros). Para ello es preciso eliminar elementos a cierta altura que sean obstáculos (grandes jardineras, macetones, autos estacionados, y elementos de contención muy altos que impidan que otros usuarios los perciban dentro de su campo visual), y de este modo, permitir que los niños y personas de talla baja perciban más claramente los movimientos y la presencia de los demás usuarios.</p>	
<p>Personas con ayudas técnicas</p> <p>Es necesario tomar en cuenta la posición estática (antropometría estática) y en movimiento (antropometría dinámica), utilizando diferentes ayudas técnicas según su tipo de limitación o necesidad.</p> <p>Visual Los peatones con discapacidad visual pueden requerir: bastón blanco o perro guía.</p> <p>Auditiva Las personas con discapacidad auditiva pueden requerir de audífonos.</p>	

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

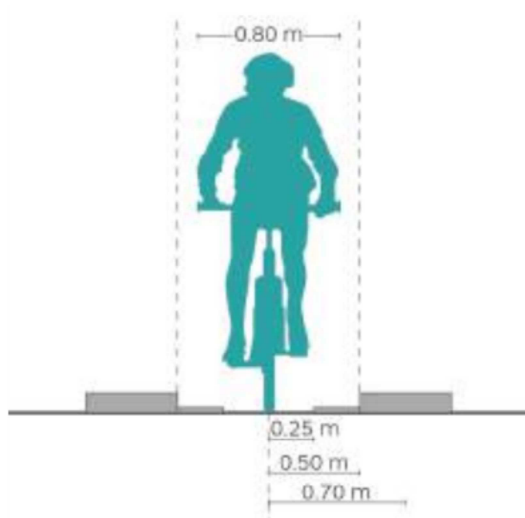
Características de los tipos de peatones	Medidas antropométricas
Con andadera	
Con muletas	
Con silla de ruedas	

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

Características de los tipos de peatones	Medidas antropométricas
Con silla de ruedas tipo motorizada (scooter)	
Con perro guía	

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).





- **Ciclistas**



ID	Concepto	Distancia
a	Altura Total	1.70 m
b	Altura de visión	1.60 m
c	Altura de Hombros	1.40 m
d	Altura de Bicicleta	1.20 m
e	Largo de Bicicleta	1.80 m
f	Ancho Dinámico	1.00 m
g	Ancho estático	.80 m

Vehículo	Dimensiones	Largo	Ancho	Radio de giro ⁴⁴
Bicicleta convencional Considera un usuario por vehículo. Incluye las bicicletas urbanas/híbrida, de montaña, de ruta, de turismo, de asistencia eléctrica, cross y bicicletas de renta. Las rodadas ⁴⁵ generalmente son de 24 a 28 pulgadas.		1.80	0.70	8.62
Bicicleta plegable Recomendadas para viajes cortos e intermodales, usan generalmente rodadas 16 a 20.		1.43	0.54	8.10
Bicicleta con remolque Usa bicicletas convencionales. El remolque tiene dos ruedas.		2.98	0.64	9.88

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

Vehículo	Dimensiones	Largo	Ancho	Radio de giro
Ciclo taxi En el modelo sencillo, carga hasta dos personas en remolque.		2.92	1.28	10.11
Ciclo taxi eléctrico Está diseñado para transportar a más de dos personas cuyo motor asiste en mayores distancias		2.93	1.05	15.00
Triciclo Son diseñados específicamente para transportar bienes.		2.14	1.00	9.39
Bicicleta de carga de plataforma central Diseñada para la carga de mercancías adaptable para llevar niños y animales de compañía con los debidos elementos de seguridad.		2.43	0.57	11.70

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

Se han definido cinco requisitos principales (CROW, 2007) o criterios de diseño que permiten medir si las condiciones del entorno son adecuadas para la circulación en bicicleta o ciclo-inclusivas.

Las rutas *seguras* evitan conflictos entre ciclistas y los demás actores de la vía (peatones y motorizados) y priorizan a los más vulnerables (peatones y ciclistas). Esta condición se debe garantizar con mayor atención en las intersecciones.

Las rutas *coherentes* conectan los principales puntos de origen con los de destino y guían al ciclista de manera lógica durante su recorrido y especialmente en las intersecciones. Este requisito garantiza claridad, continuidad y seguridad a los usuarios.

Las rutas *directas* reducen tiempo y distancia de desplazamiento. Se deben evitar desvíos o detenciones innecesarios que afectan y demandan un mayor esfuerzo físico del ciclista.

Las rutas *cómodas* permiten avanzar a un ritmo constante, evitando paradas o reducciones de velocidad constantes y cambios fuertes o bruscos de nivel o de textura en el pavimento, de manera que el recorrido sea agradable y motive a los ciclistas a incrementar sus viajes y frecuencia de uso.

Las rutas *atractivas* se garantizan en gran parte con el cumplimiento de los requisitos anteriores y se fortalecen con entornos o ambientes seguros (en términos de seguridad personal), amigables, iluminados, con manejo paisajístico adecuado (arborización).

Fuente: [Municipalidad de Lima - Manual de Criterios de Diseño de Infraestructura Ciclo-inclusiva y Guía de Circulación del Ciclista \(2017\).](#)-



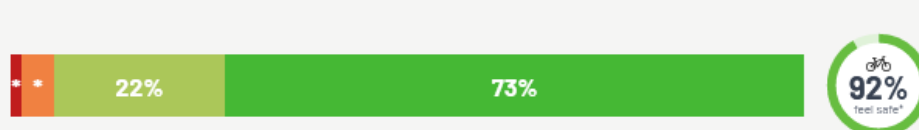
Fuente: [Encuesta de Seguridad al Ciclista – Radwege Check – Calles de Berlín – 2020.](#)-

Diagrama: Circulación sobre calzada de calle principal, ubicación de carril bici a la derecha o izquierda del estacionamiento

Carril bici ancho, a la izquierda del estacionamiento



Carril bici ancho, a la derecha del estacionamiento (sin incluir separaciones estructurales)






Carril bici ancho, a la derecha del estacionamiento (incluye separaciones estructurales)



Comentario.: Promedio de las calificaciones de todas las situaciones con carril bici ancho, sin tranvía, carril bus. Solo se comparan las variantes con un carril bici ancho, el carril bici estrecho a la derecha del espacio de estacionamiento no se mostró en la encuesta.

Fuente: Encuesta de Seguridad al Ciclista – Radwege Check – Calles de Berlín – 2020.-

- **Vehículos de Emergencia**

Vehículos de emergencia	Imágenes	Longitud (m)	Ancho (m)	Alto (m)	Radio de giro (m)
Policiales (patrulla)		5.0 - 5.8	1.8 - 2.0	1.5 - 1.7	7.3
Sanitarios (ambulancia tipo sprinter de techo alto)		5.0 - 7.0	1.9	2.75	7.48
Camiones de bomberos		9.5	2.5	3.5	10.5

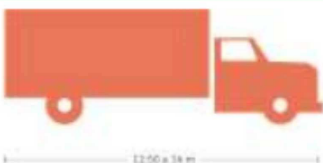

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).



- **Transporte Público**

Autobuses	Imágenes	Longitud (m)	Ancho (m)	Alto (m)	Radio de giro (m)
Pequeños		8.0 - 10.5	2.5	3.0	11.5
Medianos		10.5 - 12.0	2.55	2.9	12.0
Foráneos		9.5	2.5	3.5	12.0
Doble Piso		10.9 - 12.0	2.55	4.5	12.0
Articulados		15.0 - 18.0	2.6	3.85	13.5
Biarticulados		23.0 - 27.0	2.6	3.85	14.0

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

- Transporte Pesado

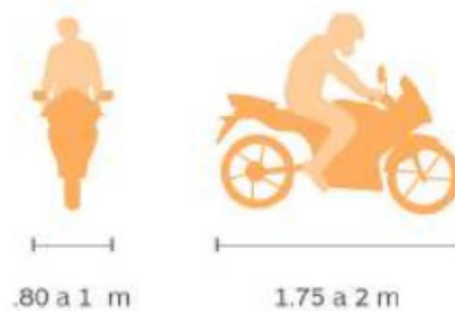
Vehículo	Imágenes	Longitud (m)	Ancho (m)	Alto (m)	Radio de giro (m)
C2 Camión Utilitario	 <p>El principal vehículo utilizado para distribución de mercancías en las ciudades. A pesar de que las empresas han empezado a adoptar vehículos más pequeños para las rutas finales de distribución de la ciudad, son necesarias las regulaciones que limiten el tránsito de estos vehículos.</p>	12.5 - 14.0	2.44	3.63	12.0
C2 - R2 Camión Remolque	Sólo se utilizan como referencia en el diseño de corredores industriales.	28.5 - 31.0		n/d	n/d
T2 - S1 Tractocamión Articulado		18.5 - 23.0	2.59	3.68	13.7

Vehículo	Imágenes	Longitud (m)	Ancho (m)	Alto (m)	Radio de giro (m)
C3 - R3 Tractocamión Doblemente Articulado (Tractocamión semirremolque)		31.0	2.59	n/d	18.0
T2 - S1 - R2 Tractocamión Doblemente Articulado (Tractocamión semirremolque)		25.0 - 31.0	2.59	4.10	15.72

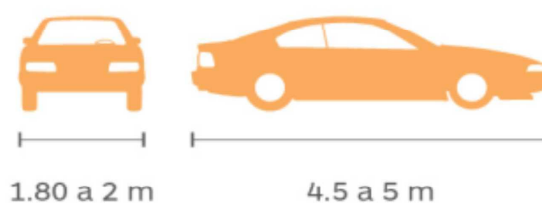
Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

- Vehículos Particulares

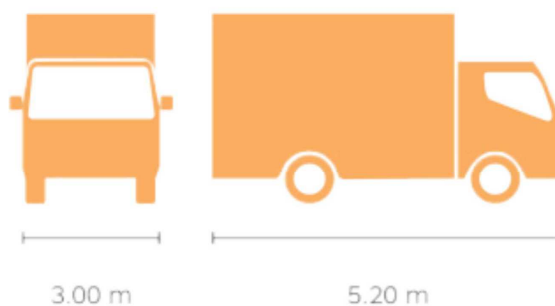
Motocicleta



Vehículo particular

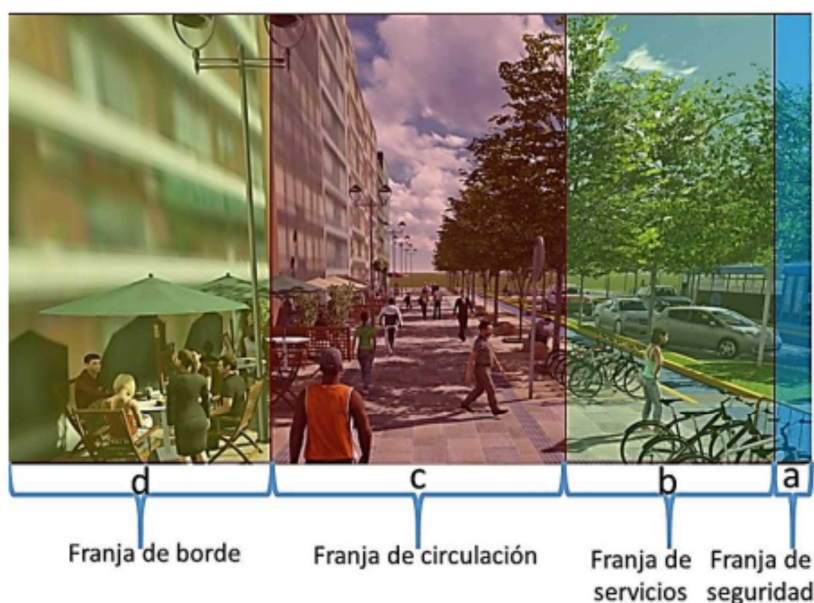


Camión ligero



Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

4. Tener en consideración las partes de una acera, en relación a los diferentes usos de suelo principal corresponderán diferentes dimensiones para componer el ancho total.



Fuente: Hurtado Vázquez Diego - 2016 - Manual de Diseño de Calles Activas y Caminables



Fuente: Hurtado Vázquez Diego - 2016 - Manual de Diseño de Calles Activas y Caminables

- Franja de Seguridad: Esta franja es necesaria para la transición entre el espacio peatonal y el tráfico vehicular. También sirve para emergencias: por ejemplo, cuando viene una ambulancia o un carro de bomberos, los automotores pueden invadir momentáneamente esta franja para darle paso.
- Franja de Servicios: La franja de servicios es fundamental y por eso se la ha considerado como parte indispensable de la acera. Justamente presta servicios y facilita que se desarrolle múltiples actividades en la acera y por ende en la calle, tales como generar sombra, zonas de descanso,

espacios de encuentro, sitios de espera, zonas de juegos, lugares de intercambio. En esta franja irá la arborización, el mobiliario, bancas, kioscos, basureros, teléfonos, publicidad, nomenclatura, señalización, postes, casetas de guardias, pérgolas, luminarias, bolardos, jardineras, paradas de buses.

- **Franja de Circulación:** El ancho de la franja de circulación puede variar de acuerdo a la demanda de peatones. El mínimo en calles locales será de 180 cm, de tal manera que puedan circular por ella dos personas en sillas de ruedas o dos personas con paraguas al mismo tiempo (INEN, 2016). Crecerá siempre que sea necesario. De 240 cm a 320 cm en colectoras -según la necesidad poblacional fija y flotante-. De 300 cm, 400 cm y 480 cm en calles arteriales o zonas de alta densidad.
- **Franja de Borde:** Esta franja es de vital importancia en las aceras. Permite preservar la circulación libre y generar actividad en la calle. La Franja de Borde debe convertirse en una extensión de hogar, del comercio o del taller de artesanos. Representa la transición entre lo público y lo privado. Estos dos factores pueden ser potencializados, tanto para servir la necesidad del frentista así como para marcar el carácter de la calle. Por ejemplo un buen uso de la franja de borde puede darle el carácter comercial, o residencial a la calle. Puede ser una calle verde, una calle residencial y/o una calle comercial.

Fuente: [Hurtado Vázquez Diego - 2016 - Manual de Diseño de Calles Activas y Caminables](#)

Los anchos de vereda materializada según estos criterios, se irán desarrollando en etapas según flujo peatonal, debiendo como mínimo contemplar 1.80 mts de ancho desde Línea Municipal hacia cordón para el paso de personas con movilidad reducida a razón de dos sillas de ruedas, personas con paraguas, cochecitos de bebé o personas con visión reducida o no videntes.


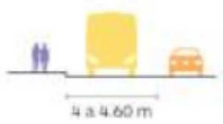

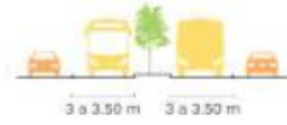
5. Consolidar una red de ciclovías y/o bisisendas para el uso de ciclistas sobre todas las arterias Primarias, Secundarias y Terciarias de Servicio que vinculen diferentes puntos de la Ciudad y bregando principalmente por la seguridad de los mismos.
6. Consolidar la red vial para el uso principalmente del peatón, además de ciclistas y transporte público, logrando así la movilidad sostenible.
7. Contemplar la futura necesidad de la red vial, pudiendo ser adaptada a diferentes situaciones.
8. Contemplar que la Red Vial jerárquica pueda aproximarse a la mancha urbana consolidada existente, que en un futuro mutará como Casco Histórico. Esta Red deberá propiciar por un lado la posibilidad de uso Comercial, de Servicios y Equipamientos, además el acceso rápido al Casco Histórico futuro, previendo la posibilidad futura de “carril exclusivo de transporte público”.

9. Todos los frentes a Autopistas, Rutas Nacionales y Provinciales, Carreteras de Acceso a través de Colectoras, al igual que Ríos y Canales Maestros deberán ser de uso principalmente Comercial, de Servicios y Equipamientos como cara visible de la Ciudad.
10. Contemplar los espacios necesarios para poder arbolar las calles y proyectar las sombras en sus aceras y calzadas.
11. Contemplar los anchos de carril mínimos para cada calzada dependiendo el tipo de uso de suelo y el usuario tipo.

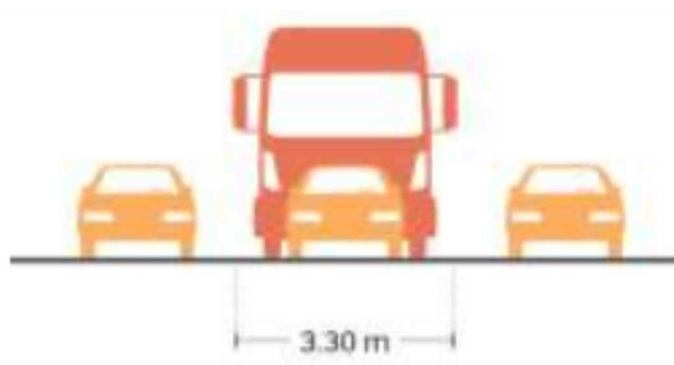
- Anchos de Carril

Tipo de carril	Ancho mínimo (m)	Ancho óptimo (m)
Carril de circulación general en vías locales	2,500	3,00
Carril de circulación general en vías primarias y colectoras	2,70	3,00
Carril en la extrema derecha en vías primarias y colectoras	3,90	4,30
Carril de transporte público en el costado izquierdo de vías primarias	3,30	4,00
Carril de transporte público compartido con bicicletas en costado derecho	4,00	4,60
Carril de transporte público compartido con bicicletas en contraflujo	4,30	4,60
Carril de vías de acceso controlado	Calcular de acuerdo al Manual de Trazo Geométrico de la SCT	

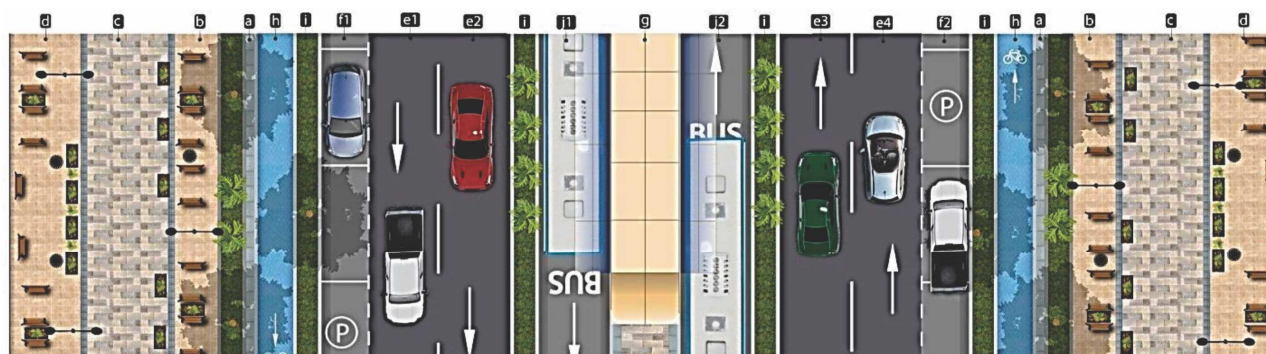
Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

Tipo de carril	Ancho mínimo (metros)	Ancho recomendable (metros)	
Carril de transporte público en el costado derecho de la calle	3.3	4.0	
Carril de transporte público en el costado izquierdo en contraflujo	4.0	4.6	
Carril exclusivo de Transporte Público compartido con ciclistas	4.3	5.0	
Carril de transporte público al centro	3.0	3.5	

Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).



Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).



Fuente: (SeDATU - Manual de Calles – Diseño vial para ciudades Mexicanas).

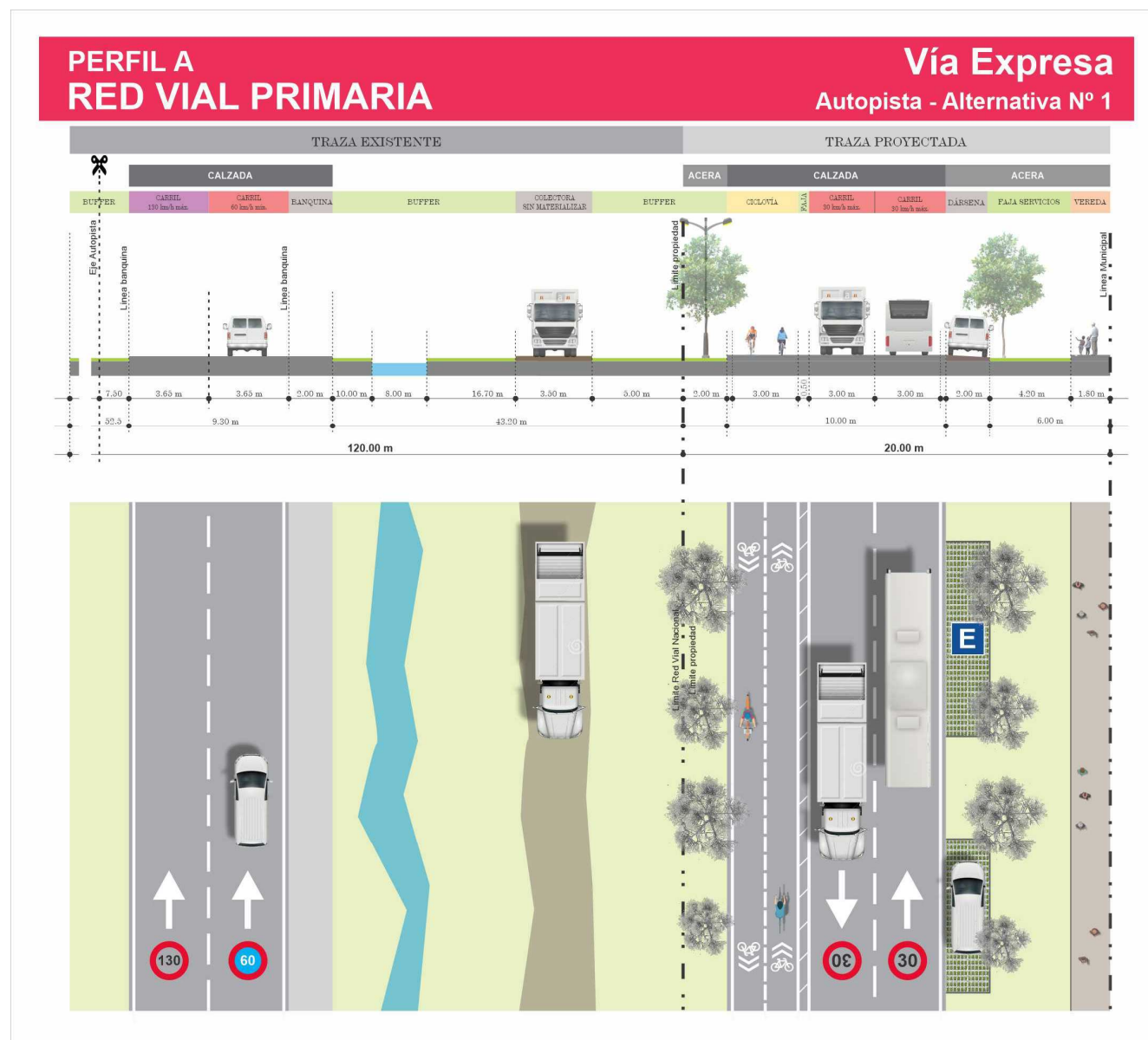
12. Conseguir que las arterias de mayor jerarquía posibiliten el cruce seguro de peatones a través de refugio peatonal a mitad de calle.
13. Contemplar por dónde pasarán las infraestructuras de servicios públicos como Red de Agua, Cloacas, Gas, Alumbrado Público, Fibra Óptica, entre otras, sabiendo que estas redes se proyectan por aceras.

Se define la siguiente estructura de la Red Vial:

POSICIÓN	JERARQUÍA	DESIGNACIÓN	NOMBRE	JURISDICCIÓN	TRAZA EXISTENTE (m)	TRAZA PROYECTADA (m)
A	Primaria	Vía Expresa	Autopista Alternativa 1	Nacional	No	20,00
			Autopista Alternativa 2	Nacional	No	6,00
B	Primaria	Vía Troncal	Ruta Nº 9 tramo rural	Nacional	No	20,00
C	Secundaria	Vía Colectora	Ruta Nº 9 tramo central	Nacional	30,00	30,00
D	Primaria	Vía Troncal	Ruta Provincial Nº 3	Provincial	No	20,00
E	Primaria	Vía Troncal	Carretera de acceso	Nacional	No	20,00
F	Secundaria	Vía Colectora	Av. Circunvalar Periurbana	Municipal	No	40,00
G	Secundaria	Vía Colectora	Av. De Ingreso	Provincial / Municipal	20,00 / 50,00	40,00
H	Secundaria	Vía Colectora	Av. Lateral a Ferrocarril	Municipal	15,00 / 20,00	20,00
I	Secundaria	Vía Colectora	Av. Costanera Río Ctlamochita	Municipal	No	35,00
J	Secundaria	Vía Colectora	Av. Sabatini	Provincial	60,00	60,00
K	Secundaria	Vía Colectora	Canal de Riego Aliviador	Provincial	No	20,00
L	Secundaria	Vía Colectora	Av. Unión	Municipal	21,67 / 25,00	32,00
M	Secundaria	Vía Colectora	Av. Ombú; Ituzaingó; P. Moreno y M. Malharro	Municipal	21,67 / 45,00	37,00
N	Primaria	Vía Troncal	Av. Circunvalación Este	Provincial	No	80,00
O	Terciaria	Vía de Servicio	Avenida Dr. Pearson	Municipal	10,00	25,00
	Terciaria	Vía de Servicio	Avenida Tipo	Municipal	No	28,00
	Terciaria	Vía Local	Calle Tipo Bidireccional	Municipal	No	20,00
	Terciaria	Vía Local	Calle Tipo Unidireccional	Municipal	No	17,00
	Terciaria	Vía Local	Peatonal	Municipal	No	15,00

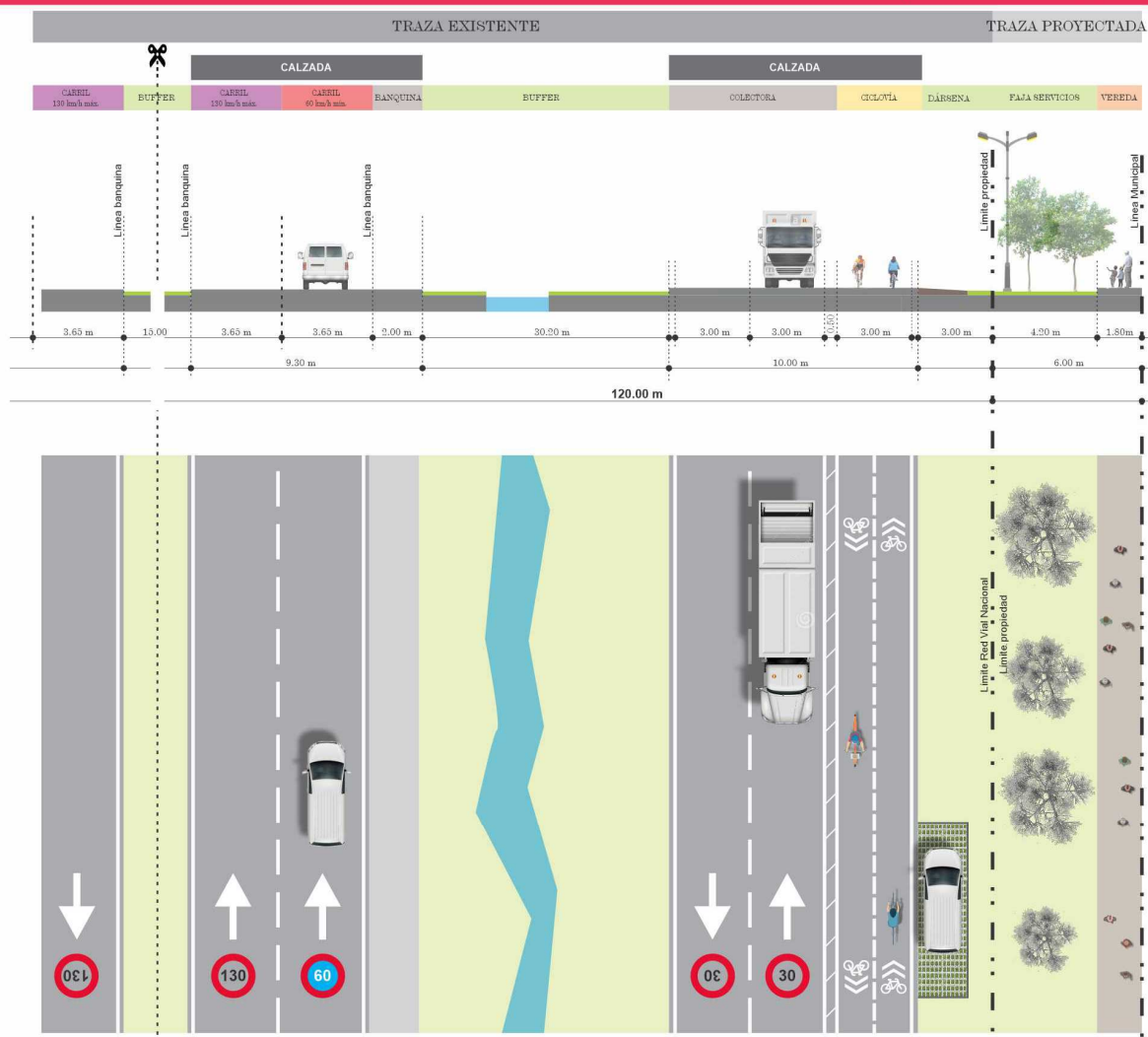
Fuente: Producción propia.

Se definen los siguientes perfiles según sus jerarquías:



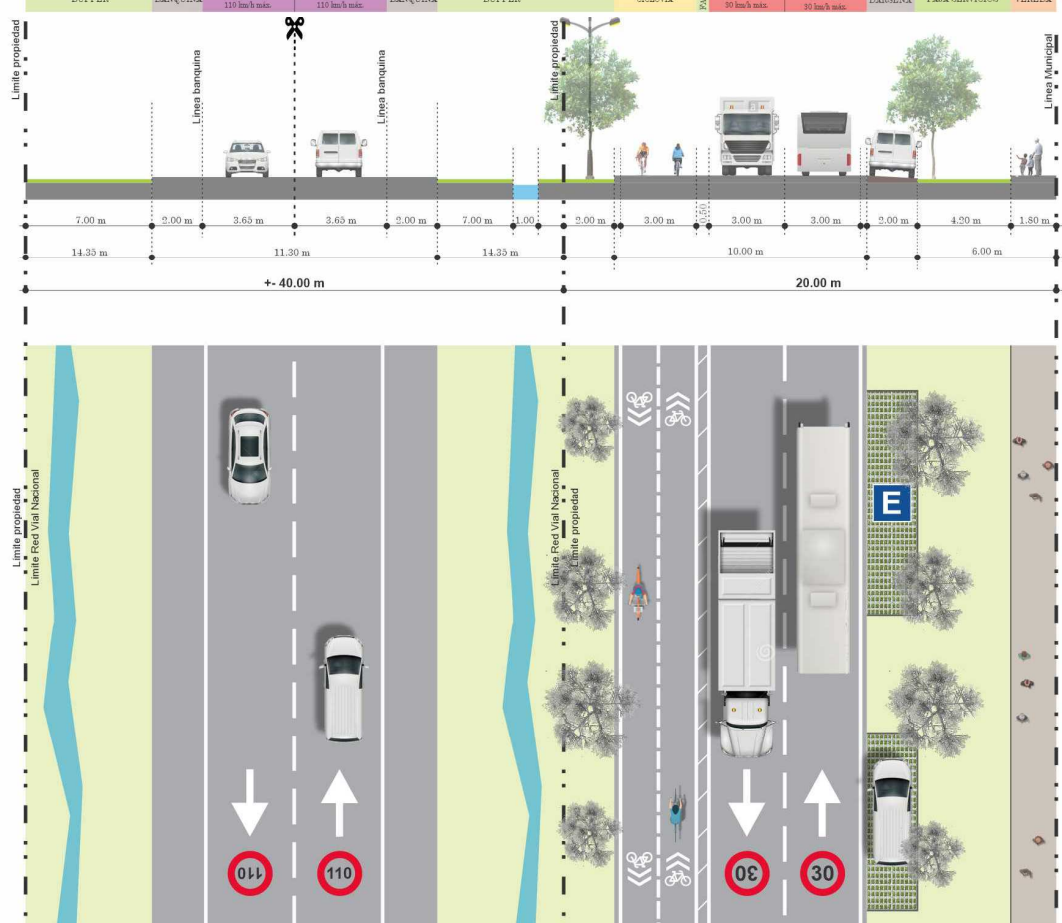
PERFIL A RED VIAL PRIMARIA

Vía Expresa Autopista - Alternativa N° 2



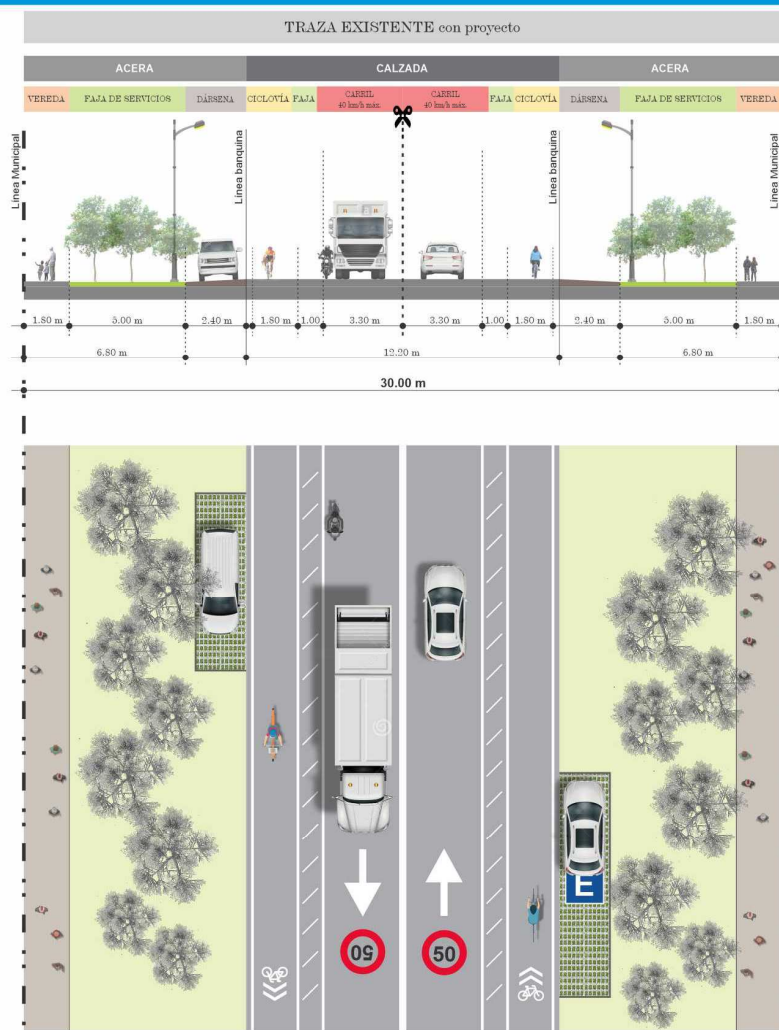
Vía Troncal

Ruta Nacional Sector Rural



PERFIL C RED VIAL SECUNDARIA

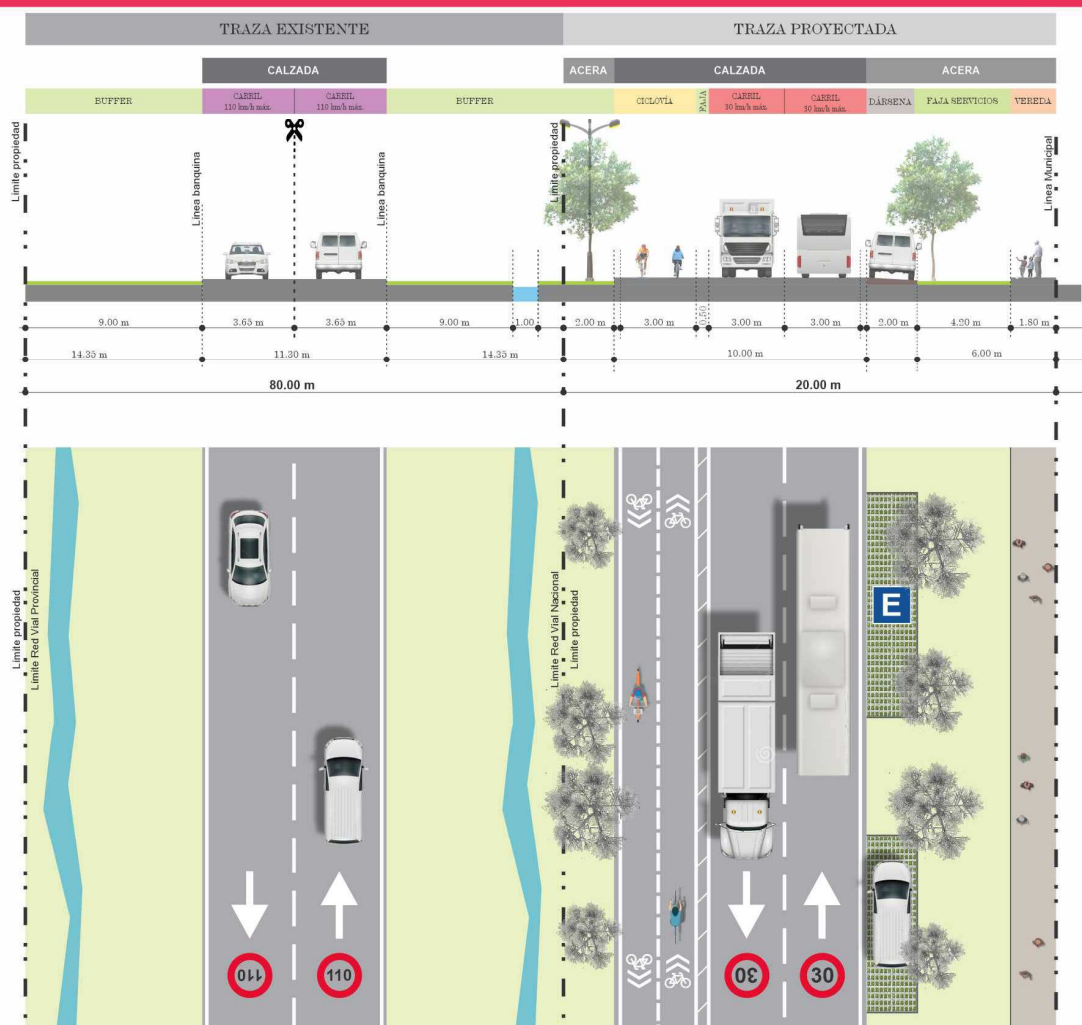
Vía Colectora Ruta Nacional N° 9 Tramo Central





PERFIL D RED VIAL PRIMARIA

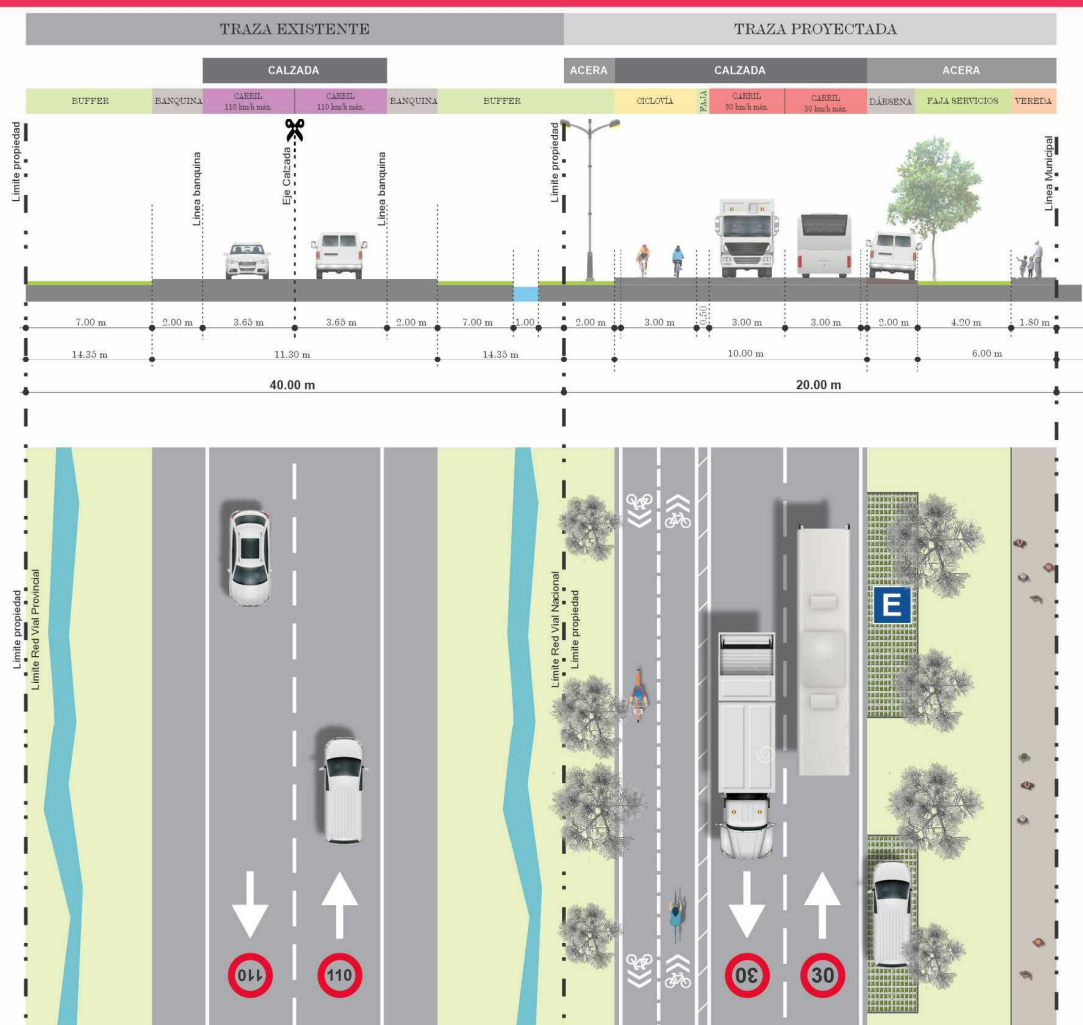
Vía Troncal Ruta Provincial N°3





PERFIL E RED VIAL PRIMARIA

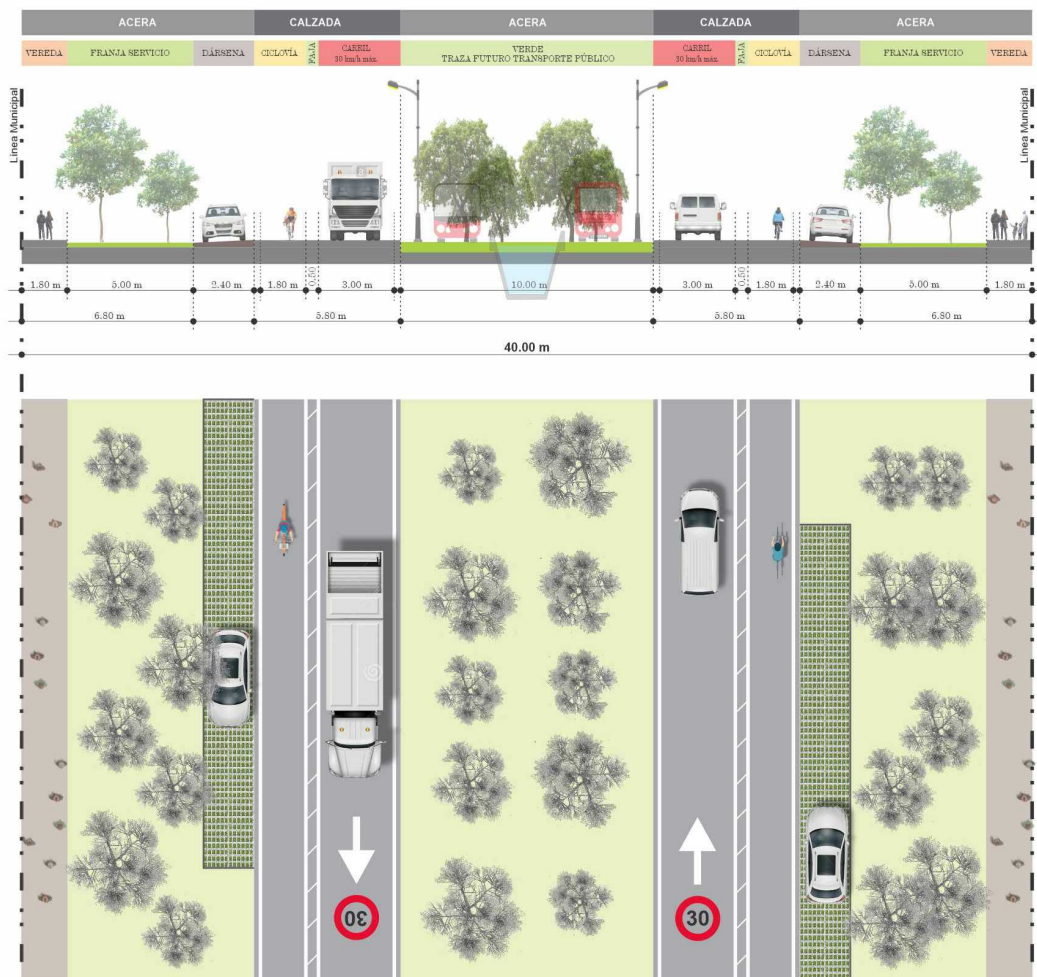
Vía Troncal Carretera de Acceso Av. N. Kirchner



PERFIL F y G RED VIAL SECUNDARIA

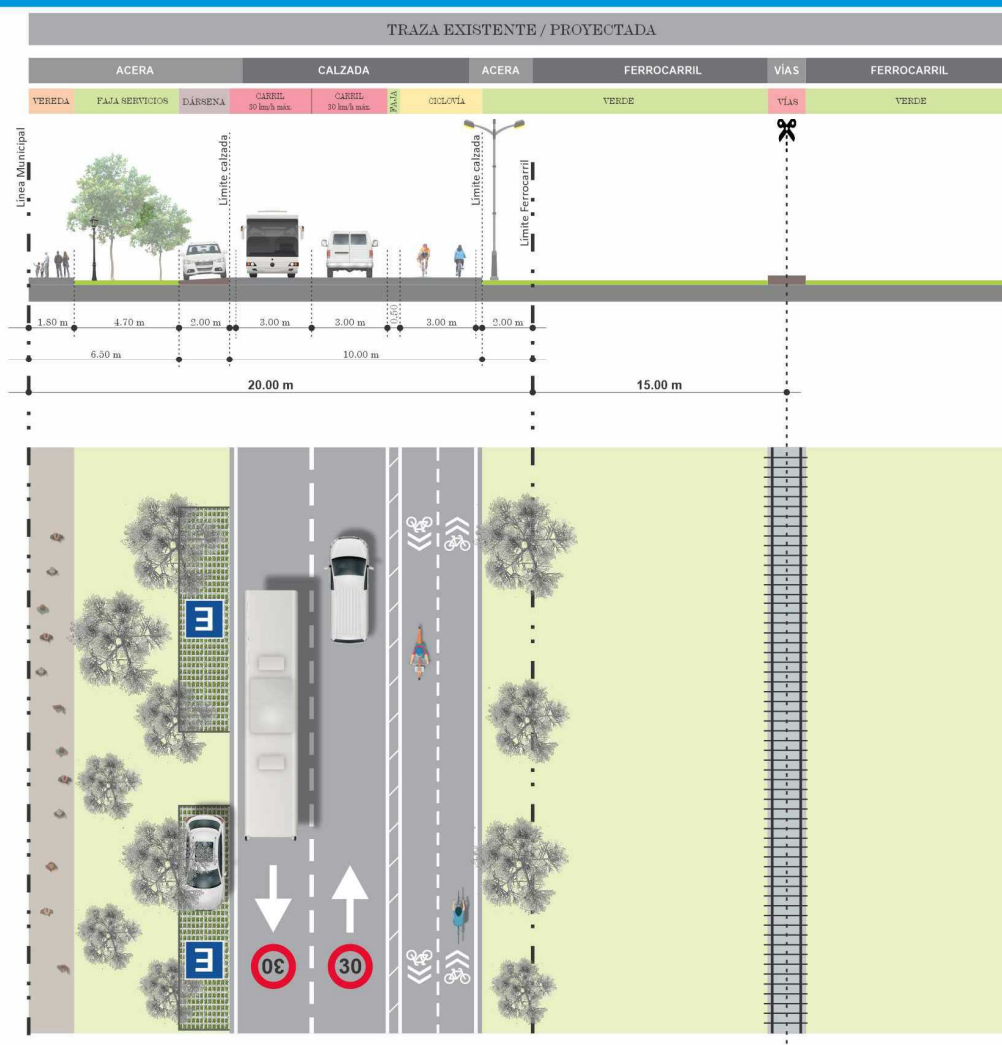
Vía Colectora Avenida Circunvalar Periurbana y de Ingreso - Corredor Ambiental

TRAZA PROYECTADA



PERFIL H RED VIAL SECUNDARIA

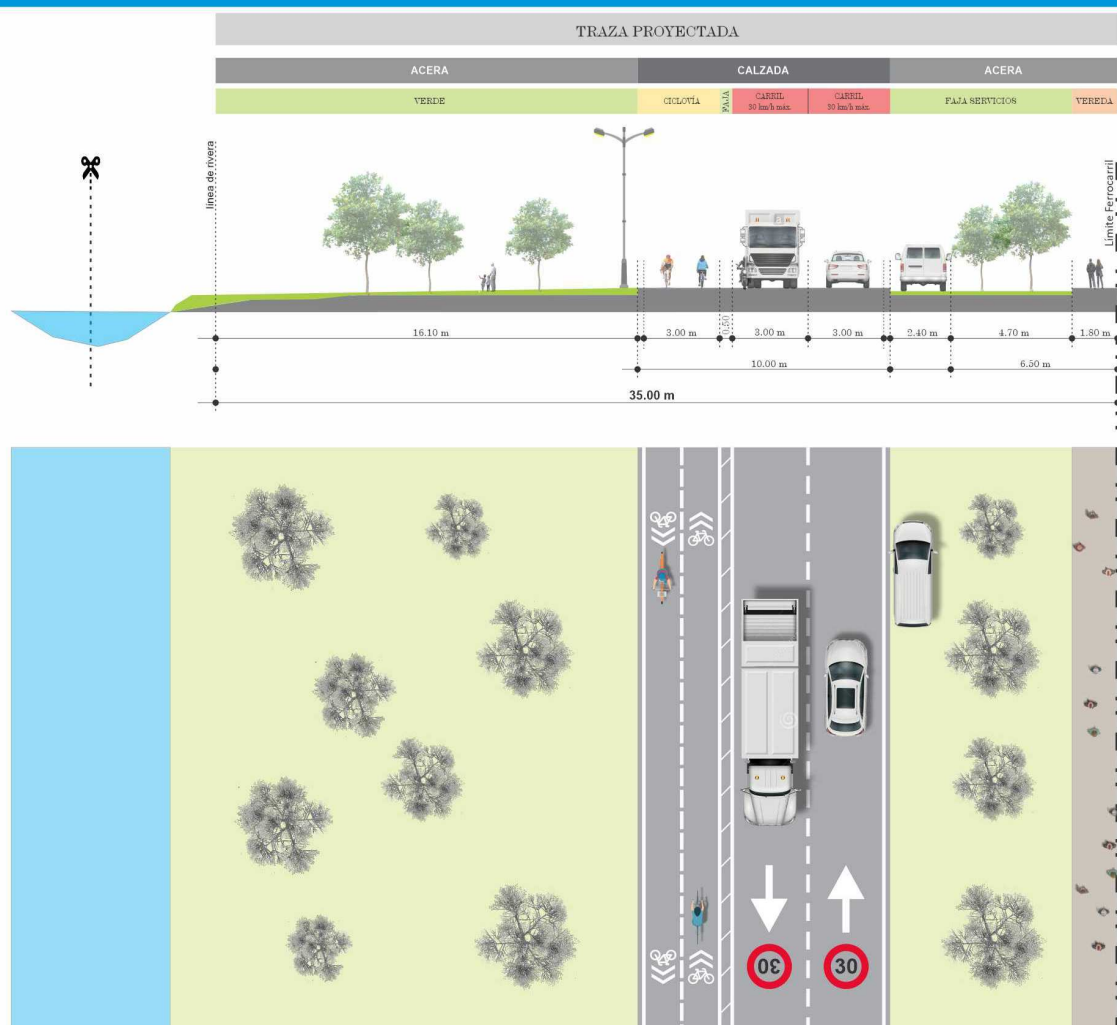
Vía Colectora Avenida Ferrocarril - Corredor Ambiental





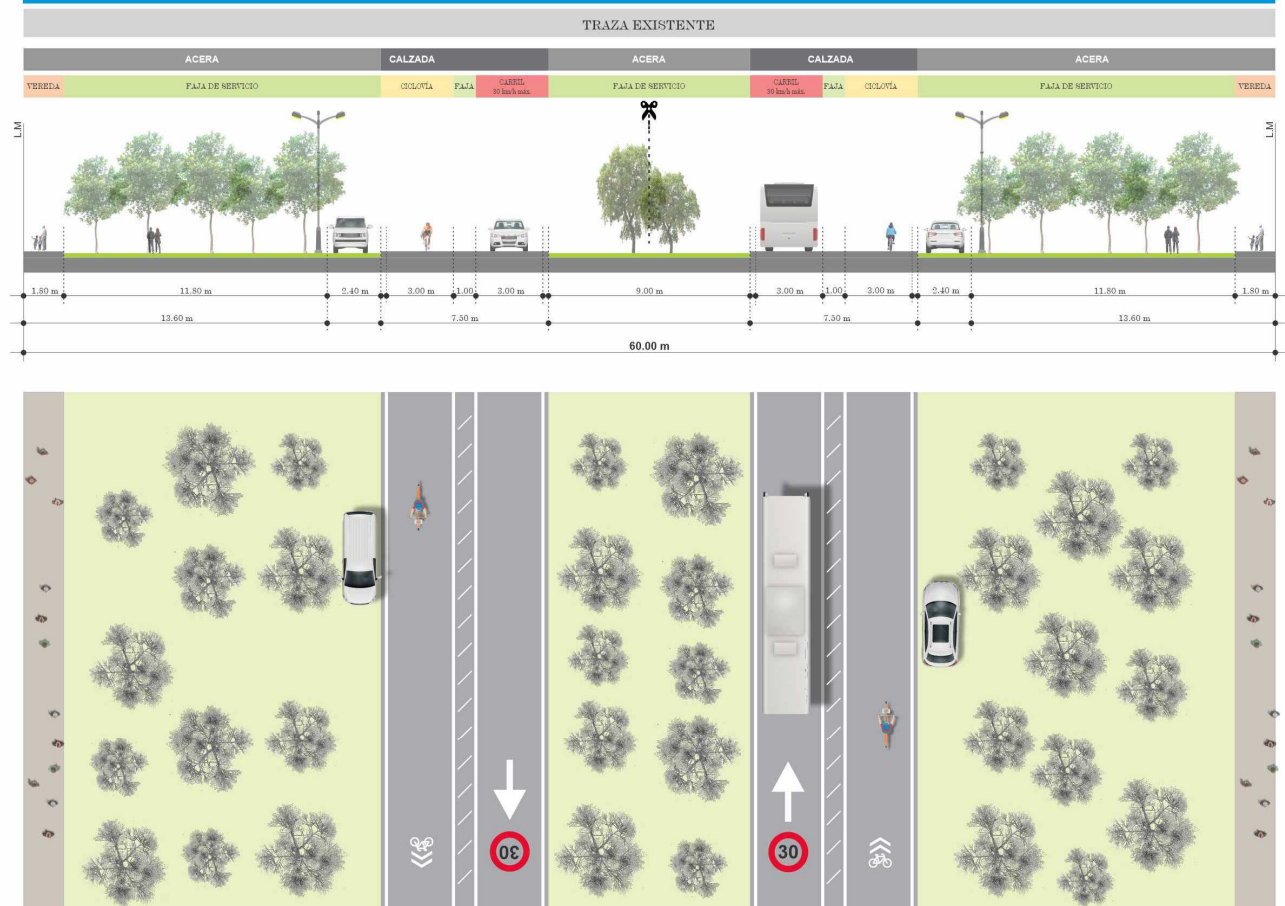
PERFIL I RED VIAL SECUNDARIA

Vía Colectora Avenida Costanera Río Ctalamochita - Corredor Ambiental



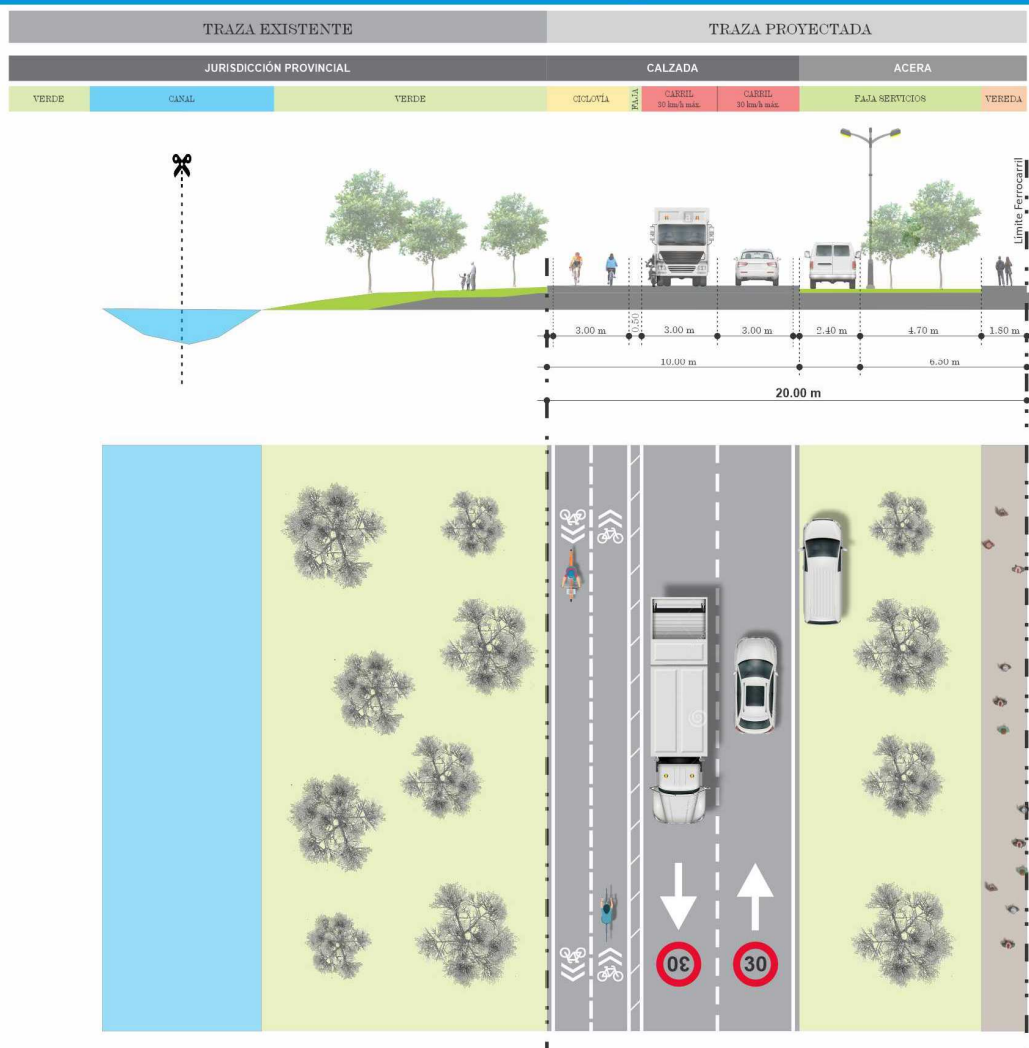
PERFIL J RED VIAL SECUNDARIA

Vía Colectora Avenida Sabatini - Corredor Ambiental



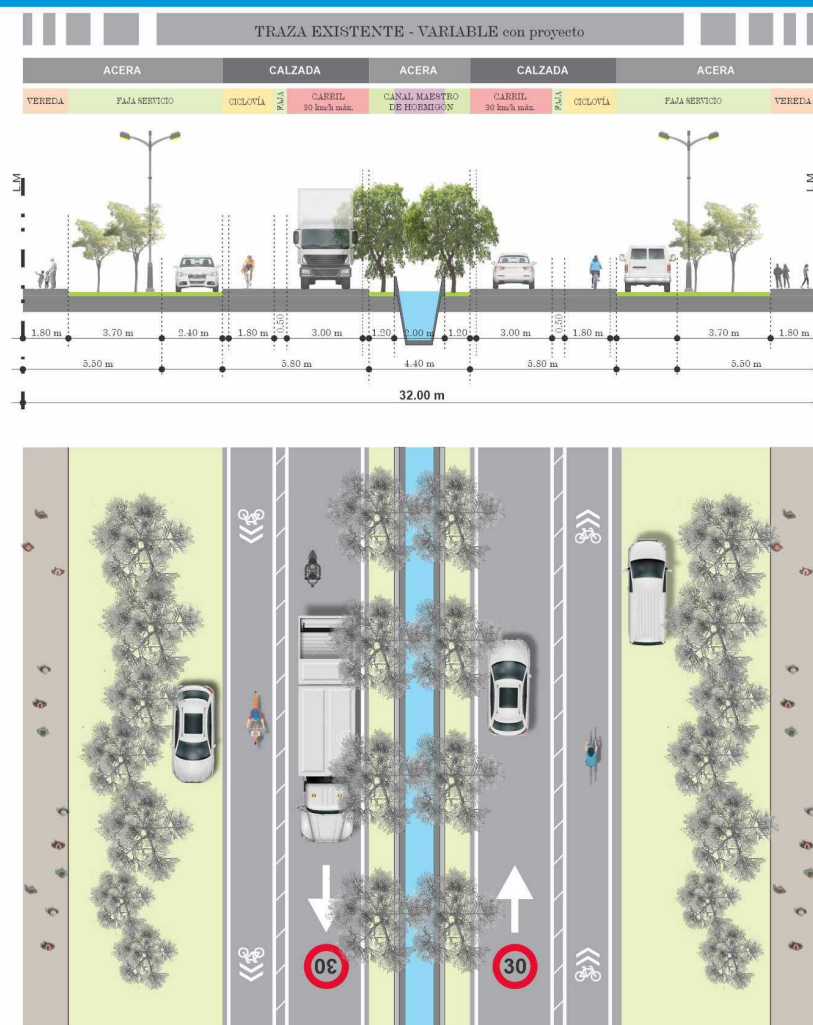
PERFIL K RED VIAL SECUNDARIA

Vía Colectora Canal de Riego Aliviador Norte - Corredor Ambiental



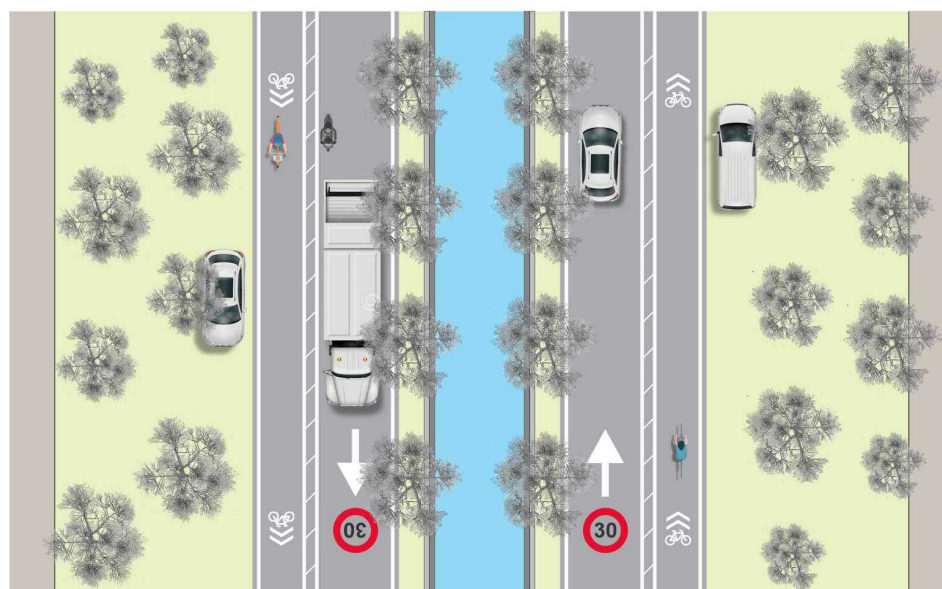
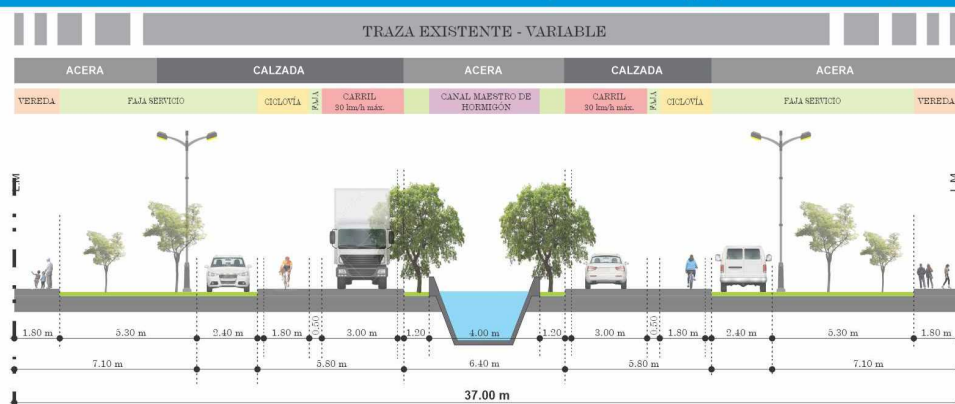
PERFIL L RED VIAL SECUNDARIA

Vía Colectora
Av. Unión



PERFIL M RED VIAL SECUNDARIA

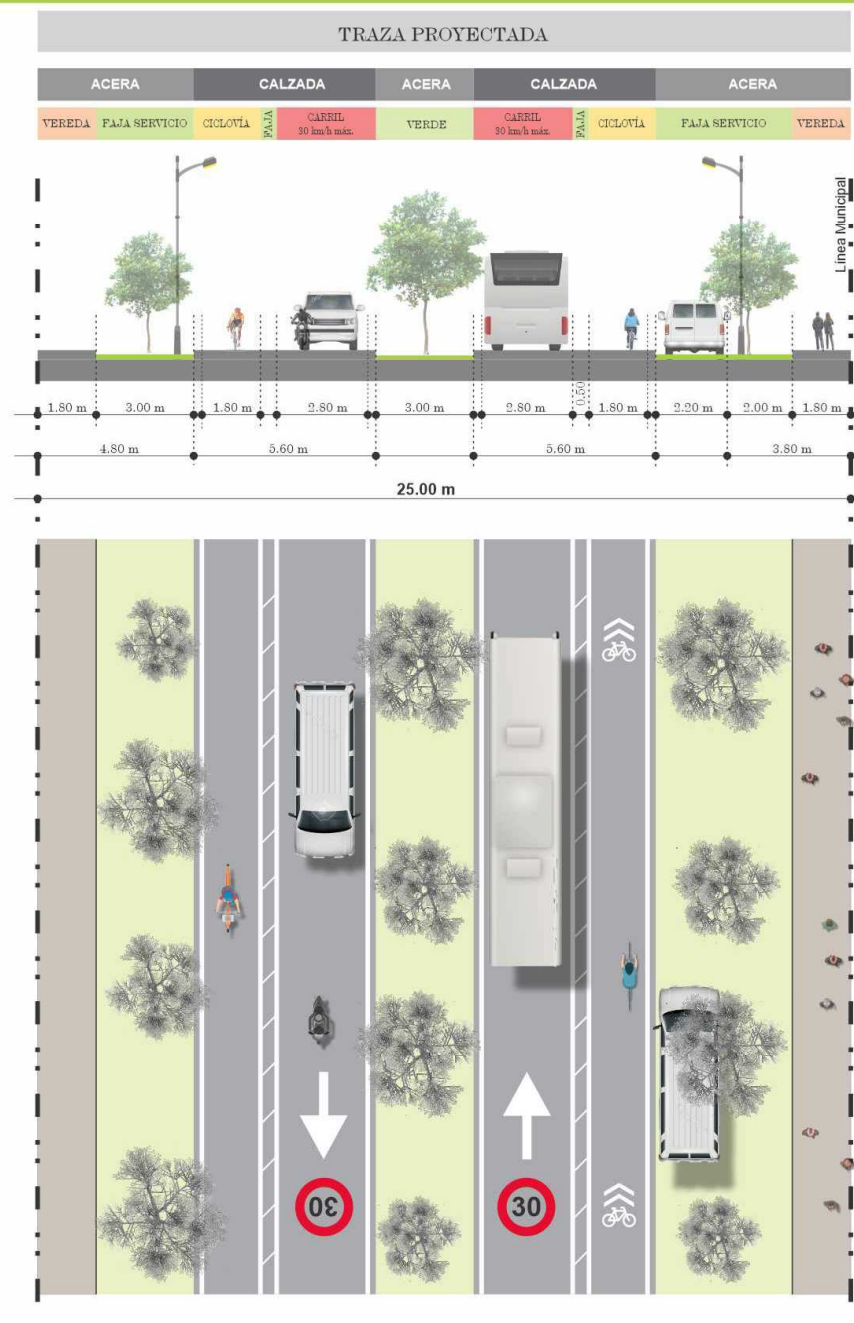
Vía Colectora
Av. Ombú; Av. Ituzaingó; Av. P. Moreno; Av. M. Malharro





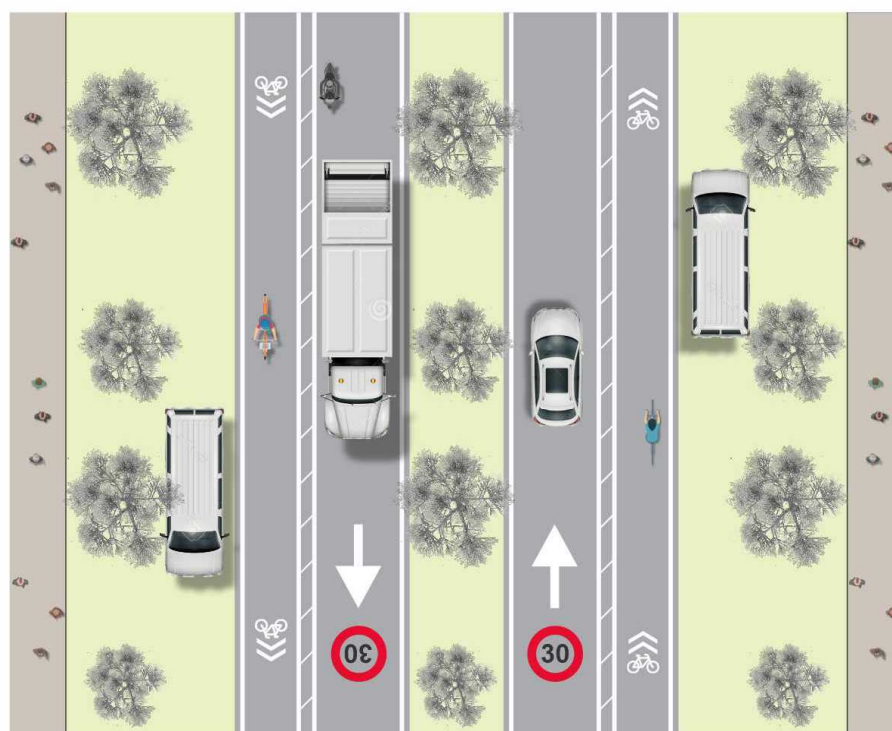
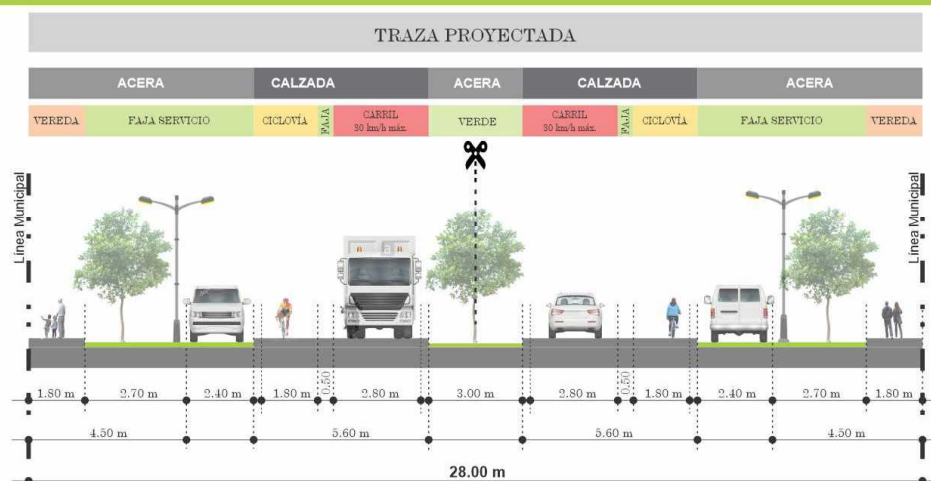
PERFIL O RED VIAL TERCIARIA

Vía de Servicio Calle Dr. Pearson



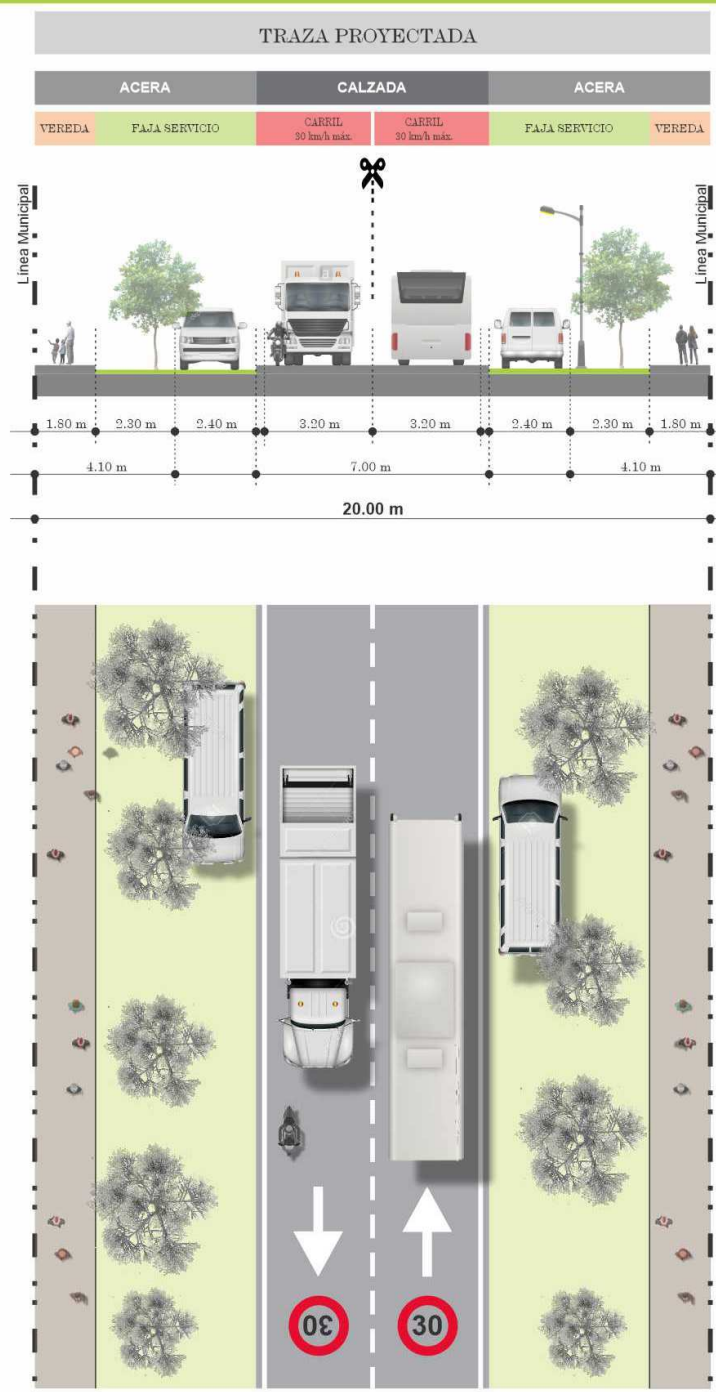
PERFIL AVENIDA TIPO RED VIAL TERCIARIA

Vía de Servicio



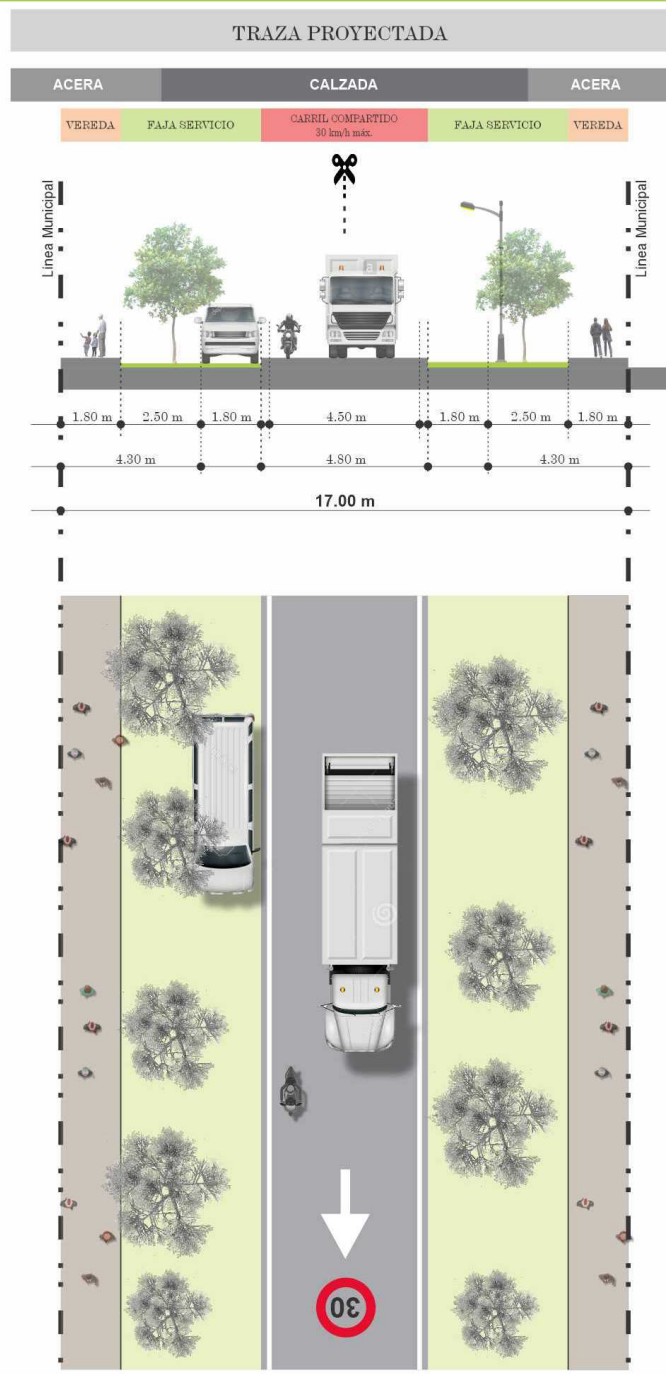
PERFIL CALLE BIDIRECCIONAL TIPO RED VIAL TERCIARIA

Vía Local



PERFIL CALLE UNIDIRECCIONAL TIPO RED VIAL TERCIARIA

Vía Local



PERFIL CALLE PEATONAL TIPO RED VIAL TERCIARIA

Vía Local

