

Se trabaja el tramo que va desde la rotonda de Con-Con hasta el Humedal Mantagua, tramo de 6.3 kilómetros de longitud. Se elige este tramo en una primera instancia con la idea de generar una continuidad entre el eje litoral que va desde Valparaíso hasta la playa de Ritoque y el eje interior de la cuenca del Aconcagua que va desde su desembocadura hasta Los Andes y Portillo en su última instancia. Generando una complementación entre estos dos. Un complemento que reside en las riquezas territoriales y de producción que cada uno de los ejes posee. La construcción de estos dos ejes se trabajó en la isla de Con-Con, pensándolo como un centro turístico para la Región en cuanto a la convergencia de sus riquezas turísticas y productivas. Desde este primer punto se despliega el tramo a trabajar tomando en cuenta el vínculo con el eje Aconcagua, en cuanto a la conectividad vial que se quiere realizar.

río Aconcagua islote pinguinos estero Mantagua (proyección a Ritoque) **eje litoral**

El tramo entonces va desde la desembocadura del Río Aconcagua (Isla de Con-Con) hasta la desembocadura del estero Mantagua en los terrenos de la Ciudad Abierta, desde donde se despliega hacia el Norte el campo dunar. Este tramo de la carretera F30-E se proyecta bajo las reglamentaciones de una Vía Troncal Menor y reconoce cinco sectores ligados a extensiones naturales como límites territoriales a trabajar, que son:

- La desembocadura del Río Aconcagua y su proyección al interior (mencionado anteriormente como primera partida). En este primer tramo se propone un recorrido de paseo peatonal y ciclo vía que da continuidad a los senderos del Parque Ecológico la Isla en conjunto con el sector turístico y deportivo del lugar.
- La zona entre la línea del tren y Santa Luisa que se trabaja hacia el interior. Consolidándose como un tramo de continuidad vial y que da cabida a accesos y pistas de seguridad para camiones provenientes de las industrias aledañas.
- El mar y borde litoral en el tramo Santa Luisa - Ciudad Abierta como gran espesor que se muestra desde el Islote Pingüinos, proyectando un eje turístico hasta la playa de Ritoque. Este tramo tiene una fuerte relación transversal entre el interior y la costa desde sus quebradas.
- El tercer tramo trata la conservación de los terrenos de la Ciudad Abierta y el Humedal Mantagua. Tramo que se quiere establecer como mirador durante el viaje, a partir de una vialidad continua y segura que adhiere la ciclovía al Oeste del troncal como un paseo mirador.
- Por último el tramo alcanza a reconocer el Gran Campo Dunar. Este sector tendría un gran crecimiento hacia el Este, y hacia el Oeste es contenido por el campo Dunar. De este modo se quiere por un lado generar crecimiento a partir del reconocimiento de estas extensiones, y por otro lado generar una unidad de elemento urbano al sector a partir de la relación de complementos. En este punto la idea es generar un recorrido alternado donde los elementos de la carretera como la ciclovía y los paseos peatonales, en su posición, generan un límite que abre el campo visual hacia el Este o el Oeste, según se desee. Y estos elementos de la carretera en su holgura podrían dar lugar a futuro a calles comerciales o zonas libres de construcciones respetando el horizonte del paseo.

A continuación se presentan las características y restricciones de la Vía Troncal Menor:

ATRIBUTOS Y RESTRICCIONES	VÍAS DESPLAZADAS / VÍAS TROCALES MENORES
Rol	Su rol es establecer conexión entre diferentes zonas urbanas de una intercomuna.
Velocidad de Diseño	Entre 40 y 60 km/h.
Sección Tipo (1)	2-2+2
Continuidad Funcional	En distancia del orden de 3 Km. o superiores.
Características de flujo	Flujo predominante de automóviles y locomoción colectiva.
Tracción no Motorizada	Tracción no motorizada restringida en calzadas. Apta para ciclovías.
Transporte Colectivo	
Paraderos	Cualquiera
Volumen (v/día)	En Bahías o libres 10.000 - 20.000
Estacionamientos y Detenciones	Estacionamientos permitidos en barandas normalizadas.
Segregación del Entorno y Accesibilidad a los Márgenes	Sin segregación funcional ni física con el entorno. Accesibilidad a través de vías locales.
Control de Accesos, relaciones con otras Vías y Sistemas de Control	Relación con vías expresas excepcionales, y sus intersecciones desniveladas. Semáforos dependientes sincronizados en intersecciones con otras troncales. Relación con vías locales mediante intersecciones de prioridad con preferencia para troncal.
Actividad Peatonal	Actividad peatonal escasa.
Características Perfil Tipo y Elementos Urbanísticos	Con calzadas independientes o únicas, unidireccionales o bidireccionales.
Servicios Anexos	Sólo con accesos especiales.
Cruces y Paraderos de locomoción colectiva	Deben estar distanciados a una distancia (preferentemente de 500 m) que no ocasionen un perjuicio.
Distancia líneas oficiales	Su ancho no debe ser menor a 30 m.
Distancia de calzada pavimentada	No debe ser inferior a 14 m.
Ancho Aceras	Deberán existir aceras a ambos costados, cada una de ellas de 3,5 m de ancho mínimo

Propuestas de equipamiento para los sectores

- El primer tramo de la Isla de Con-con se consolida como centro turístico - deportivo y reserva ecológica a partir de dos paseos peatonales y una ciclovía que generan un recorrido que involucra el sendero del parque ecológico. Se hace un ordenamiento de dos vías por lado, una rápida y una lenta se paradas entre ellas por una altura de 20 cm y un pequeño bandejón. Este tramo tiene una extensión de 718 mts. lineales, por lo que se optó por generar un retorno en cada extremo, consolidando una circulación por las vías lentas que es circular, pues para girar desde las vías rápidas hay que acceder a las lentas. En un principio se colocaron estacionamientos en las vías lentas, pero se cambiaron por lugares de detención para el automóvil pero sin la posibilidad de dejar el auto estacionado. Igualmente se equipó el parque con un estacionamiento que se abre hacia la media luna y las canchas, y otro estacionamiento con capacidad de 24 vehículos al otro extremo de la isla, que está sujeto a un posible segundo acceso al parque por el lado Norte (para continuar el sendero). El paseo hacia el poniente con ciclovía se repite luego en los tramos (iii) y (iv) consolidando estos como lugares de contemplación del borde y posible acceso a este. Hacia el oriente se proyecta el paseo con el Mobiliario Urbano expuesto en la lámina siguiente.
- Este segundo tramo, como se dijo anteriormente, pretende ser de paso entre la Isla de Con-Con y el tramo de Santa Luisa, desplazando la ciclovía hacia el oriente con la idea de acercarla al crecimiento urbano futuro que albergaría este sector. Desde este punto, el troncal crece a dos pistas por lado. Hacia el Poniente bermas de seguridad y se proyectan terceras vías para el giro de los camiones.
- Este tercer tramo se presenta como uno de los que albergaría mayor crecimiento urbano a corto plazo. En este, se genera una gran explanada que se convierte en playa hacia el poniente y hacia el oriente, aparecen pequeños valles que surgen de grandes quebradas que más arriba se convierten en lomas. El sector alto es un sector ganadero y alberga creciente agricultura, pero su mayor potencial es el inmobiliario. Por esto, en este tramo se opta por un bandejón central mayor y veredas que alberguen futuramente el flujo de las urbanizaciones a partir del reconocimiento del borde y su cuidado, desde ejes transversales que van desde las lomas al borde.
- En este tramo se trabajan dos cruces con la idea de generar allí accesos a la playa. La ciclovía vuelve al poniente. Este sector corresponde a la Ciudad Abierta, donde el principal énfasis está dado en generar seguridad a los vehículos, por lo peligrosas que son sus curvas. Aquí se presenta el problema de los dos accesos a la Ciudad Abierta. Entre los tramos (iv) y (v) se presenta la problemática de la protección ambiental muy fuertemente. Por el caso del Humedal Mantagua y el Campo Dunar. Se generó entonces una ciclovía continua hacia el poniente, acompañada (luego de las curvas de Punta Piedra) por un paseo peatonal, que en el tramo de las dunas se proyecta en pequeños muelles, como miradores hacia este y el Humedal. De este modo se pretende generar un último límite de urbanización con el troncal. Reconocimiento y cuidado de la extensión. Entonces desde este límite último se despliega el crecimiento urbano hacia el oriente a partir de un cruce planteado a un costado del Hotel.

