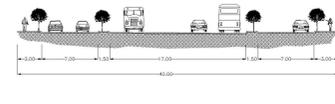


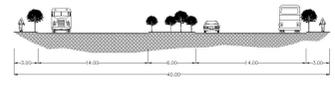
SECCION DE VIALIDADES FUTURAS

SECTORIZACION

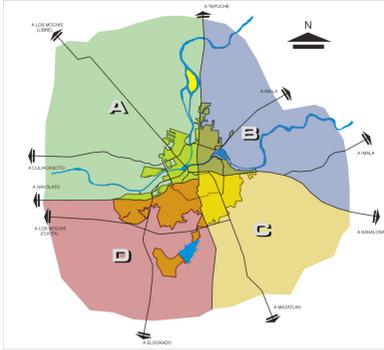
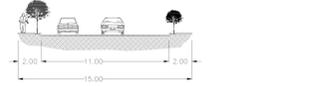
VIALIDAD DE ACCESO Ejemplo de Derecho de Via Mínimo



VIALIDAD PRIMARIA Ejemplo de Derecho de Via Mínimo



VIALIDAD SECUNDARIA Ejemplo de Derecho de Via Mínimo

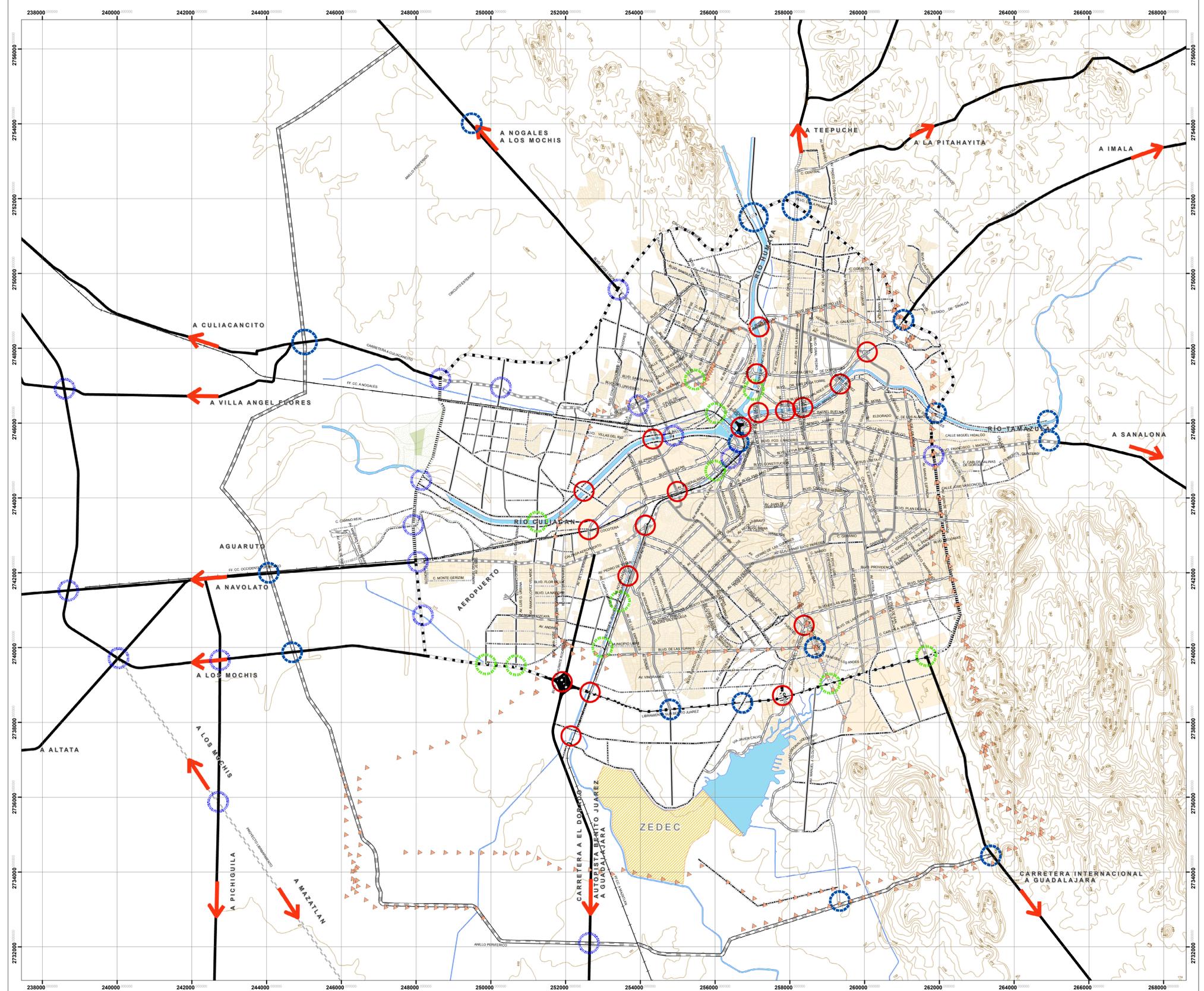


Nota: Las secciones propuestas se encuentran dentro del documento del Plan Parcial de Movilidad para el Desarrollo Urbano de la Ciudad de Culiacán Rosales, Sinaloa.

Normatividad de la Red Vial de Culiacán			
Tipología de Vía	Características Técnicas y Funcionales	Restricciones	Derecho de Via* La que se indica para cada tipo de vía
Red Vial Estratégica	Son el conjunto de vías, arteriales, acceso carretero, ferrocarril, vías de acceso controlado, y vías primarias que permitan de manera estratégica la movilidad sustentable de una ciudad.	No se permite el estacionamiento en vía pública. No se permite la instalación de terrazas, marquesinas, vallas, ni otros elementos que obstruyan la visibilidad. No se permite la instalación de Reductores de Velocidad.	60 a 100 ms
Vías de Acceso Regional	Son el enlace entre una autopista o vía de acceso controlado de la ciudad con el Sistema Nacional de Carreteras. Se recomienda la implementación de cinturones verdes en los camellones que operen como cortinas para evitar el efecto de túnel.	Comercio en la vía pública Prohibido. Instalación de Reductores de Velocidad Prohibido.	40 - 60 ms
Vías de Acceso Subregionales	Proveen enlace entre el sistema de vías primarias y las principales generadoras de viajes por un lado y el sistema regional por el otro. Los principales generadores de viajes incluyen la zona comercial central, otros subcentros mayores y las principales terminales para camiones, autobuses, carga enlizada por carretera, trenes con carga. Las vías subregionales están caracterizadas por la presencia de accesos locales. Las intersecciones pueden estar a nivel o desnivel.	Comercio en la vía pública Prohibido. Instalación de Reductores de Velocidad Prohibido.	40 a 60 ms
Vías de Acceso Controlado o de Circulación Continua	Se autoriza la implementación de cinturones verdes en los camellones que operen como cortinas para disminuir los efectos de túnel y punto. Las entradas y salidas están situadas en puntos específicos (accesos controlados). Cuentan con carriles de aceleración y desaceleración. En algunos casos, cuentan con calles laterales de servicio a ambos lados de las arroyas centrales separados por camellones. Espacio vehicular continuo. Se recomienda la implementación de cinturones verdes en los camellones que operen como cortinas para disminuir los efectos de túnel y punto.	Comercio en la vía pública Prohibido. Instalación de Reductores de Velocidad Prohibido.	60 ms
Catada	Vía Anular o Periférica: Vías de circulación continua que parten de una zona central hacia la periferia y están unidas entre sí, por enlaces concéntricos. Vía Real: Vías de circulación continua que parten de una zona central hacia la periferia y están unidas entre sí, por enlaces concéntricos. Vía de circulación continua de doble circulación, independiente una de otra sin cruces desnivel.	Comercio en la vía pública Prohibido. Instalación de Reductores de Velocidad Prohibido.	40 - 60 ms
Vialidad Primaria	Arteria principal que al salir del perímetro urbano, se transforma en carretera o camino, o que liga la zona central con la periferia. Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por señalamiento, entre otras zonas de la ciudad, con la posibilidad de reserva para cambios excluyentes, destinados a la operación de vehículos de emergencia.	Comercio en la vía pública Prohibido. Instalación de Reductores de Velocidad Prohibido.	Un solo sentido de circulación 40-60 ms
Vialidad Secundaria	Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular no continuo, generalmente controlado por señalamiento entre distantes zonas de la ciudad.	Comercio en la vía pública regulado. Instalación de Reductores de Velocidad Prohibido.	Un solo sentido de circulación 30-40 ms
Calle Locales	Vía secundaria que se utiliza para el acceso directo a las propiedades y está ligada a las calles colectoras. Los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes son bajos; generalmente son de doble sentido.	Comercio en la vía pública regulado. Instalación de Reductores de Velocidad Regulado.	Un solo sentido de circulación 15-20 ms
Calle Peatonal	Las vías de tránsito peatonal tienen como función el permitir el desplazamiento libre y autónomo de las personas. Cuando el acceso directo a las propiedades colindantes, a espacios abiertos, a sitios de recreación, a parques, a zonas de recreación, establecimientos comerciales, centros de transferencia de transporte público, entre otros, pueden ser excluyentes de una zona de interés histórico o turístico.	Comercio en la vía pública regulado. Instalación de Reductores de Velocidad regulado. Estacionamiento de vehículos prohibido.	Un solo sentido de circulación 15-20 ms
Ciudad	Es la vía destinada para el uso y circulación exclusiva en ciudad: 1. Ciclo vías controladas: Ciclo vía controlada en las líneas separadoras de las vías primarias; y 2. Ciclo vías secundarias: Ciclo vía diseñada en cualquier vía pública, sin estar controlada previamente.	Comercio en la vía pública Prohibido. Estacionamiento de vehículos en la vía pública Prohibido.	Un solo sentido de circulación 15-20 ms
Acera	Vía peatonal de la corona de una calle destinada al tránsito de personas, generalmente comprendida entre la circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades.	Comercio en la vía pública Prohibido.	Un solo sentido de circulación 15-20 ms
Camellón	Espacio construido para dividir dos vialidades, sean o no del mismo sentido de circulación. El derecho de vía es superior o deberán hacerse los trabajos de campo necesarios para definir el espacio disponible y las afectaciones requeridas.	Comercio en camellón Prohibido. Aforización y vegetación regulada y controlada permitiendo la máxima visibilidad para conductores y peatones.	Un solo sentido de circulación 15-20 ms

Características Generales de la Vialidad				Parametros de Diseño de Camellones Separadores				
Clasificación Funcional de la Vialidad	Grados de Acceso	Interrupciones	Estacionamiento	Comercio en Vía Pública	Instalación de Reductores de Velocidad	Elemento	Valor Mínimo	Valor Desable
Acceso Regional	Ninguno	Desnivel	Prohibido	Prohibido	Prohibida	Ancho de Camellones	3.2m	3.2m
Subregional	Controlado	Desnivel o Nivel	Prohibido	Prohibido	Prohibida	Estacionamiento de ferre y de vueltas	3.2m	3.2m
Primaria	Controlado	Desnivel o Nivel	Prohibido	Prohibido	Prohibida	Ancho de Arroyo	5.0m	6.4m
Secundaria	Regulado	Nivel	Regulado	Prohibido	Regulada	Sentido Libre	7.0m	7.0m
Local	Limitado	Nivel	Permitido	Regulado	Permitida	sin estacionamiento	6.4m	10.5m
						con estacionamiento un lado	9.6m	7.0m
						con estacionamiento ambos lados	12.8m	15.6m
						Doble sentido	6.4m	7.0m
						con estacionamiento un lado	9.6m	7.0m
						con estacionamiento ambos lados	12.8m	15.6m
						Ancho de Camellones Centrales	15.0	20.0m
						Con Reductores en la Intersección	15.0	18.0m
						Con Reductores en la Intersección	18.0	21.0m
						Vehículo de proyecto DE 120 - 2	3.7m	4.0m
						sin Reductores y Vallas	0.9m	1.0m
						Pendiente de Bombeo	1.5 a 2.0	2.0
						Concreto asfáltico y hidráulico	2.0 a 2.5	2.0
						Tratamiento y regla de sello	3.0 a 4.0	3.0
						Revestimiento de grava	0.5m	0.7m
						Espacio Libre Lateral	6.0m	10.0m
						de todo tipo: obstáculo físico o visual de obstáculo con diámetro=10cm		
						* ver Tabla 3.1.1. Características de los Vehículos de Proyecto.		

Ancho de Banquetas			
Zona	Mínimo	Desable	
Centro	1.5m	2.0m o más	
Subcentro	1.2m	1.75m	
Áreas periféricas y suburbanas	1.0m	1.5m	



SIMBOLOGÍA

- TORES DE CFE
- PLANTA NORTE
- ZONA DE AMORTIGUAMIENTO
- PASO A DESNIVEL ACTUAL
- CORTO
- MEDIANO
- LARGO
- FFCC

ESTRUCTURA VIAL

- Accesos Carreteros
- Libramiento Poniente
- Circuito Exterior
- Circuito Exterior (Tramo Propuesto)
- Circuito Interior
- Ejes Troncales
- Ejes Troncales (Tramo Propuesto)
- Libramiento
- Vialidad Primaria Existente
- Vialidad Primaria Propuesta
- Vialidad Secundaria Existente
- Vialidad Secundaria Propuesta
- CURVAS DE NIVEL
- RIOS
- ZEDEC
- MANZANAS

PROYECTO:
PLAN PARCIAL DE MOVILIDAD PARA EL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE CULIACÁN ROSALES, SINALOA.

PLANO
RED VIAL PROPUESTA

ESCALA: 1=50,000 FECHA: JUNIO 2008
ESCALA GRAFICA:

CLAVE
PMC-05