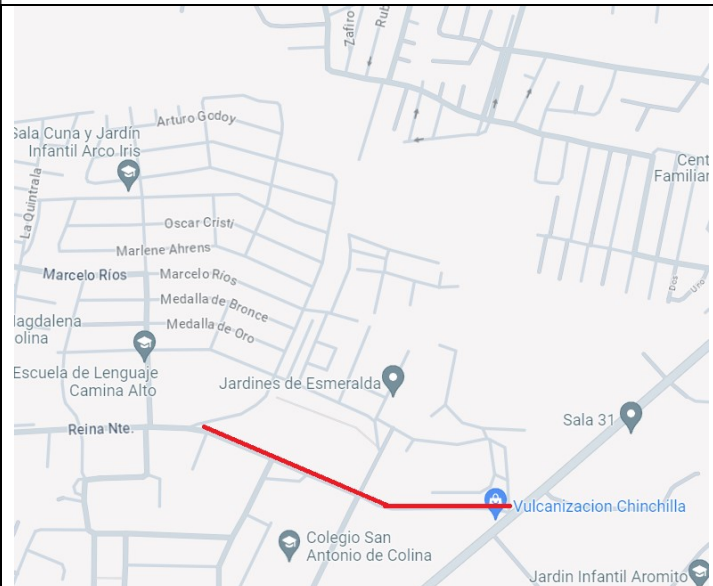


ANEXO N°1
(RES EX N°5921/2024, de SEREMITT RM)

MEMORIA Y PLANOS
CICLOVÍA CONJUNTO HABITACIONAL
JARDINES DE ESMERALDA – TRAMO
REINA NORTE

FICHA DE PROYECTO

CICLOVÍA JARDINES DE ESMERALDA	
Nombre del Formulator del Proyecto:	I. Municipalidad de Colina
Comuna:	Colina
Eje por los que se desarrolla el proyecto:	Reina Norte
Tipología de Proyecto:	Nuevo
Longitud:	0.8 km
Característica funcional:	Bidireccional
Emplazamiento:	

MEMORIA

**PROYECTO CICLOVÍA
REINA NORTE
CONJUNTO HABITACIONAL
JARDINES DE ESMERALDA
EX SAN ANTONIO DE COMAICO**

COMUNA DE COLINA

SANTIAGO, CHILE

SEPTIEMBRE DE 2024

Preparado por:

Juan Carlos Díaz
Ingeniero Civil
KH INGENIERIA URBANA
Napoleon N° 3565 Of.1301 Las Condes
Fono: 2964 97 60

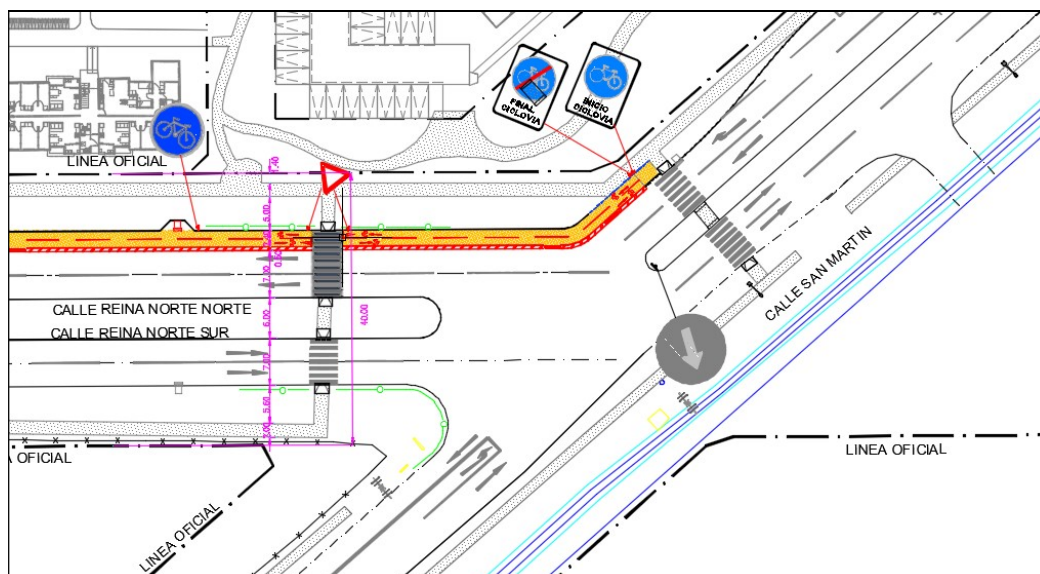
DESCRIPCIÓN DETALLADA DISEÑO OPERATIVO DE LA CICLOVÍA

La ubicación de la ciclovía obedece a una medida de mitigación del EISTU Aprobado para el Conjunto Habitacional Jardines de Esmeralda que se encuentra en actual ejecución, y a la Resolución exenta N°3600/2024 que Aprueba el Anteproyecto de la misma.

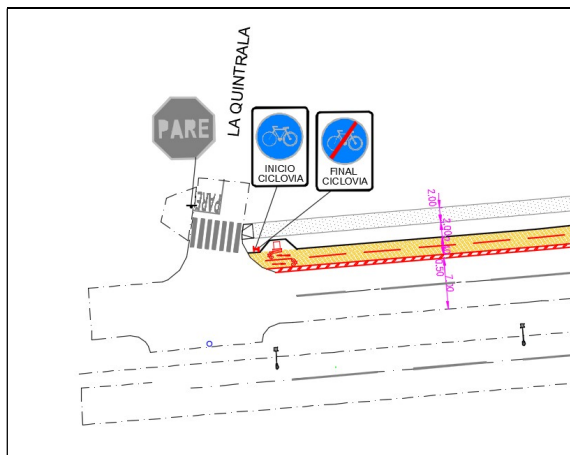
Esta ciclovía se extiende por Calle Reina Norte desde General San Martín por el Oriente hasta Calle La Quintrala por el poniente. Esta se emplaza por calzada al costado norte de la acera de Reina Norte separada a través de demarcación horizontal y vertical del flujo vehicular y se proyecta de forma bidireccional por dicho costado.

- Puntos de Inicio y Fin de la ciclovía

Tal como fue señalado, la ciclovía que se proyecta por calzada se inicia en la intersección de calle General San Martín, donde se conectan ambos lados de la ciclovía a través de un cruce de la calzada de Calle Padre Soto claramente señalizado y demarcado.



La ciclovía se extiende por toda Reina Norte de forma bidireccional por el costado norte de dicha vía, hasta calle La Quintrala.

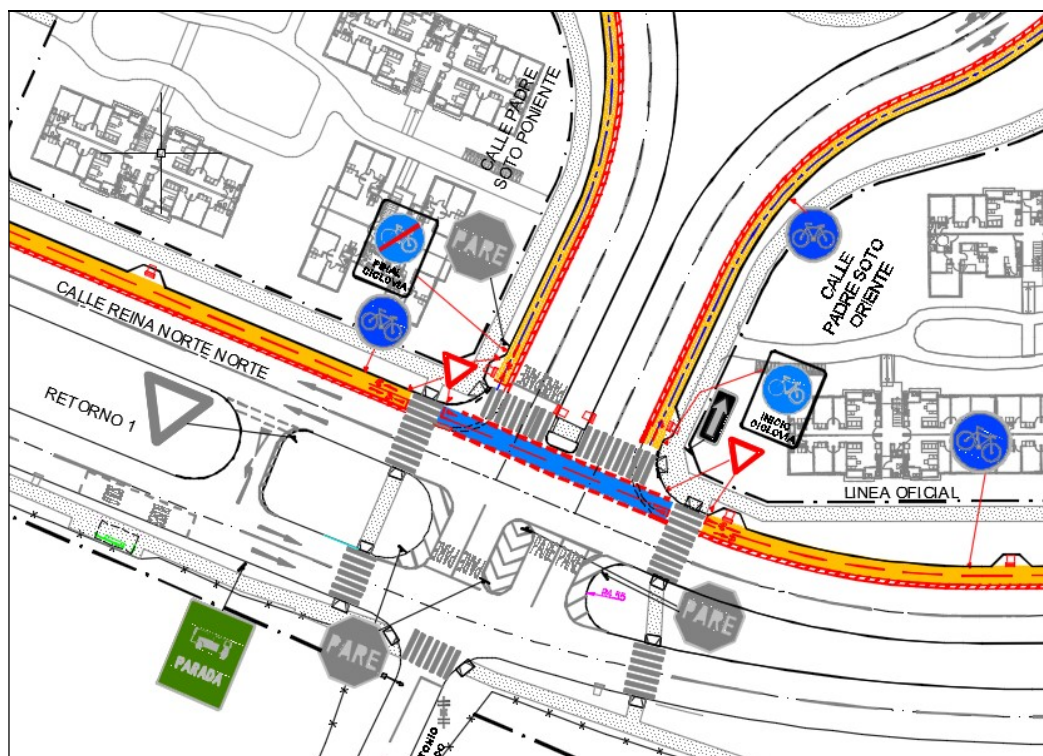


Es importante señalar que tanto en el inicio como en el fin de la ciclovía que se proyecta, no existe conexión con alguna ciclovía existente o protegida, lo anterior dado que la zona en que se emplaza está en reciente urbanización.

Estas intersecciones no debieran presentar algún grado de complejidad ya que las señales de prioridad que se proyectan en ellas generan que los vehículos tengan que detenerse, dando prioridad a los peatones.

- Intersecciones con otras ciclovías

La ciclovía que se proyecta solo se intersecta con la ciclovía que se proyecta por Calle Padre Soto. Su conexión está claramente señalizada y demarcada de forma que los movimientos sean claramente definidos para los ciclistas, peatones y automovilistas que circularán por el lugar.

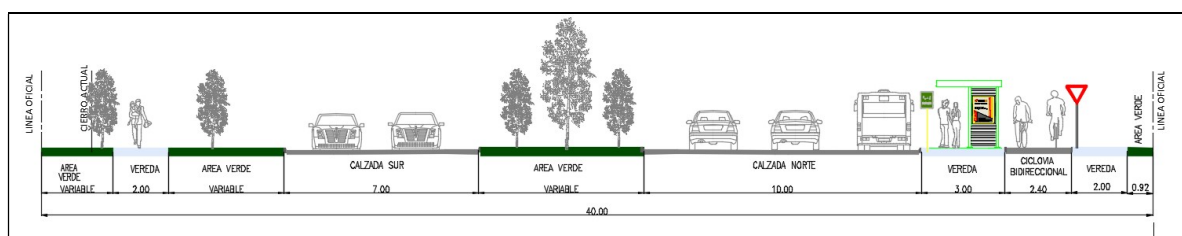
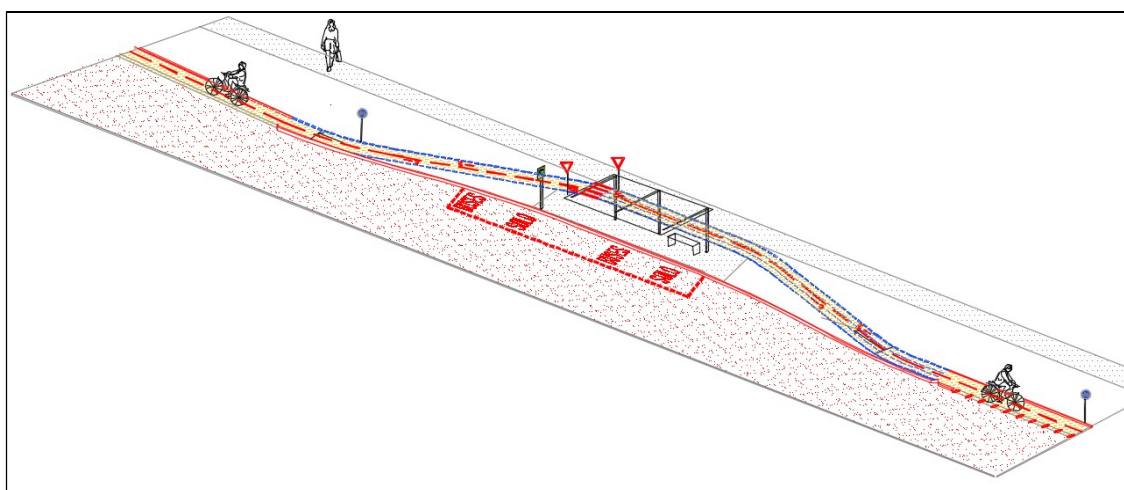


- Intersecciones con vías relevantes

La ciclovía que se proyecta NO intercepta alguna vía principal diferente a Padre Soto, es decir, cuya categoría vial sea superior a una vía Local. Debido a lo anterior, la ciclovía atraviesa las calles Nicolas Massú y Jaime Fillol, las cuales no poseen continuidad y por tanto la ciclovía las atraviesa en el final de estas vías, por lo que no debiera presentar algún grado de complejidad en la operación ya que estas poseen señalización vertical normativa que hace detener a los vehículos, dando prioridad a los peatones y ciclistas.

- Paraderos de Transporte Público

Uno de los sectores en que existe un grado de complejidad se refiere a una Parada de Buses en la calzada norte de Reina Norte, entre General San Martín y Padre Soto. En este se genera una bahía de buses con el refugio pertinente, lo cual interfiere con el trazado de la ciclovía, para ello se genera una solución en que la ciclovía no interfiera con el flujo peatonal y el propio de la toma de pasajeros, desviando la ciclovía por detrás del refugio eliminando por tanto este conflicto; dicha solución corresponde a una solución tipo dispuesta en el Manual de Pavimentación del SERVIU RM, la cual ha sido consensuada con el Municipio. A continuación se ilustra la solución y la ubicación de lo comentado:



- Conexión con estaciones de transporte masivo o hitos urbanos relevantes

La ciclovía que se proyecta no posee conexión con alguna estación de transporte masivo, ni con algún punto urbano relevante, ya que toda la zona que esta se emplaza corresponde a un sector completamente nuevo formando parte del conjunto habitacional en actual construcción.

- Singularidades

La ciclovía que se extiende desde General San Martín hasta La Quintrala NO presenta singularidades en que el ancho de la ciclovía presente una disminución de su ancho, por ende la ciclovía en toda su extensión se proyecta bidireccional con 2.4 m de ancho.

- Demarcación, señalización y materialidad de la Ciclovía.

La ciclovía se proyecta en asfalto, de la misma materialidad que la calzada por donde se emplaza.

Para la correcta operatividad de la ciclovía que se proyecta, esta se complementa con la correcta demarcación donde se especifica el sentido de circulación con pintura termoplástica de color blanco cumpliendo con el Manual de Señalización y Demarcación del MINTRATEL en su última versión; adicionalmente se complementa con señalización vertical respecto a señales y con separadores tipo zebra para separación de los carriles vehiculares respecto de la ciclovía propiamente tal.

Todo lo anteriormente expuesto se complementa con los planos del proyecto que se anexan como complemento a la presente memoria.

LISTADO DE MEDIDAS DE GESTIÓN Y OBRAS HABILITANTES PARA CORRECTA OPERACIÓN DE CICLOVÍA

Para la correcta instalación de la ciclovía se realizarán las siguientes medidas:

1. **Reina Norte con General San Martín:** Se refiere a la conexión de la ciclovía de Calle Reina Norte con Calle General San Martín. Se consideran las siguientes obras:

- a) Colocación de tachones tipo Zebra 13, en posición oblicua, antes del cruce de la vía.
- b) Demarcación continua con pintura blanca, entre los tachones, de 10 cm de ancho.
- c) Demarcación de paso de cebra o cruce semaforizado para atravesamiento peatonal, según sea el caso que aplique
- d) Colocación de islas de protección, antes de la llegada a la esquina.

2. **Reina Norte con Padre Soto:** Se refiere a la conexión de la ciclovía de Reina Norte con Calle Padre Soto. Se consideran las siguientes obras:

- a) Demarcación de senda para ciclistas de 2.4 m de ancho, de color azul, delimitado con línea discontinua de color blanco, de 50 cm x 50 cm, espaciadas por 50 cm.
- b) Demarcación de paso de cebra para el atravesamiento peatonal.
- c) Colocación de tachones tipo Zebra 13, en posición oblicua, antes del cruce de la vías.
- d) Demarcación continua con pintura blanca, entre los tachones, de 10 cm de ancho.
- e) Colocación de islas de protección, antes de la llegada a las esquinas.

3. **Reina Norte con Jaime Fillol:** Se refiere a los atravesamientos de la ciclovía con Calle Jaime Fillol. Se consideran las siguientes obras:

- a) Demarcación de senda para ciclistas de 2.4 m de ancho, de color azul, delimitado con línea discontinua de color blanco, de 50 cm x 50 cm, espaciadas por 50 cm.
- b) Demarcación de paso de cebra para el atravesamiento peatonal.
- c) Colocación de tachones tipo Zebra 13, en posición oblicua, antes y después del cruce.
- d) Demarcación continua con pintura blanca, entre los tachones, de 10 cm de ancho.
- e) Colocación de islas de protección, antes de la llegada a las esquinas.

4. Reina Norte con Calle Nicolás Massu: Se refiere a los atraviesos de la ciclovía con Calle Nicolás Massu. Se consideran las siguientes obras:

- a) Demarcación de senda para ciclistas de 2.4 m de ancho, de color azul, delimitado con línea discontinua de color blanco, de 50 cm x 50 cm, espaciadas por 50 cm.
- b) Demarcación de paso de cebra para el atravesio peatonal.
- c) Colocación de tachones tipo Zebra 13, en posición oblicua, antes y después del cruce.
- d) Demarcación continúa con pintura blanca, entre los tachones, de 10 cm de ancho.
- e) Colocación de islas de protección, antes de la llegada a las esquinas.

5. Reina Norte con La Quintrala: Se refiere a los atraviesos de la ciclovía con Calle La Quintrala. Se consideran las siguientes obras:

- a) Demarcación de paso de cebra para el atravesio peatonal.
- b) Colocación de tachones tipo Zebra 13, en posición oblicua, antes del cruce.
- c) Demarcación continúa con pintura blanca, entre los tachones, de 10 cm de ancho.
- d) Colocación de islas de protección, antes de la llegada a la esquina.

6. Cruce con viviendas unifamiliares: Se refiere a los atraviesos de la ciclovía con los accesos vehiculares a las viviendas. Se consideran las siguientes obras:

- a) Demarcación de senda para ciclistas de 2.4 m de ancho, delimitado con línea discontinua de color blanco, de 50 cm x 50 cm, espaciadas por 50 cm.
- b) Colocación de tachones tipo Zebra 13, en posición oblicua, antes y después del cruce.
- c) Demarcación continúa con pintura blanca, entre los tachones, de 10 cm de ancho.

7. Reina Norte con rebajes de vereda: Se refiere a los rebajes en la vereda. Se consideran las siguientes obras:

- a) Demarcación de senda para ciclistas de 2,40 m de ancho, de color azul, delimitado con línea discontinua de color blanco, de 50 cm x 50 cm, espaciadas por 50 cm.
- b) Demarcación de paso de cebra para el atravesio peatonal.
- c) Colocación de tachones tipo Zebra 13, en posición oblicua.
- d) Demarcación continúa con pintura blanca, entre los tachones, de 10 cm de ancho.
- e) Colocación de señalética según la tipología y ubicación indicada en

el plano de proyecto.

8. Resto de la ciclovía: Se refiere a los tramos continuos de la ciclovía, que no considera cruces:

- a) Demarcación de senda para ciclistas de 2.4 m de ancho, delimitado con línea continua de color blanco, de 50 cm x 50 cm, espaciadas por 50 cm.
- b) Colocación de tachones tipo Zebra 13, en posición oblicua.
- c) Demarcación continua con pintura blanca, entre los tachones, de 10 cm de ancho.

OTRAS MEDIDAS DE GESTIÓN Y HABILITACIÓN

9. Separación de movimientos de ciclos de los flujos peatonales: Con la propuesta seleccionada, se logra la separación de movimientos de ciclos respecto a los peatones. En el proyecto SEREMITT y en el proyecto de pavimentación en gestión de aprobación ante SERVIU RM muestra la separación de la ciclovía y la vereda en todo el trazado, por lo que los peatones podrán continuar por la vereda, mientras que los ciclos continúan por la ciclovía.

10. Incorporación de señalización y demarcación: Se proyecta la incorporación de señalización y demarcación en la nueva ciclovía, para mitigar el impacto producido por los vehículos que acceden al loteo. El detalle y tipo de demarcación es la que se indica en los planos del proyecto y se encuentran aprobadas por el departamento de Tránsito de la Ilustre Municipalidad de Colina.



Juan Carlos Díaz.
Ingeniero Civil
KH INGENIERIA URBANA

Distribución:

KAREN PAULINA ROBILLIARD - SECRETARIA(O) - GESTION Y DESARROLLO
SEBASTIÁN RODRIGO GENTA - ANALISTA DE EVALUACION TECNICA - GESTION Y DESARROLLO
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM – OFICINA DE PARTES
COMISION NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRANSITO - OFICINA DE PARTES
PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO SECTRA - OFICINA DE PARTES
DANIELA ALEJANDRA QUILHOT - ANALISTA DE EVALUACION TECNICA - GESTION Y DESARROLLO



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

1265719

E125971/2024