

ANEXO N°2
(RES EX N°3428/2024, DE SEREMITT RM)

**ASPECTOS GENERALES Y LISTADO DE MEDIDAS DE GESTIÓN Y OBRAS
HABILITANTES PARA LA CORRECTA OPERACIÓN DE
"CICLOVÍA EN PUNTA MOCHA – LAS TORRES – JUAN CRISTÓBAL"
COMUNA DE HUECHURABA**

**I. ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO APROBADO CONFORME MEMORIA
EXPLICATIVA (ART. 10 N°3 DS 102/2019 MTT)**

El proyecto considera la implementación de una ciclovía unidireccional por el costado derecho de la calzada en los siguientes ejes: Punta Mocha, entre José Joaquín Aguirre Luco y Av. Las Torres, Av. Las Torres (ambas calzadas), entre Punta Mocha y Juan Cristóbal, y Juan Cristóbal, entre Av. Las Torres y Guillermo Subiabre, en la comuna de Huechuraba. Dicha infraestructura es una medida de mitigación del EISTU "Conjunto Habitacional Punta Nogales", aprobado por esta Secretaría Regional Ministerial a través de ORD.SM/AGD/N°3467 de 24 de mayo de 2007, y sus modificaciones. El anteproyecto de esta ciclovía fue aprobado mediante Resolución Exenta N°3527, de 28 de agosto de 2023.

a) Singularidades

Presenta ocho (8) singularidades, correspondiente a paraderos de transporte público, en los cuales se dispondrá un ancho de 1,2 metros, que representa un total de 3,5% del total de la ciclovía. El ancho de la ciclovía se mantiene de 1,5 metros en el resto del trazado.

b) Superficie de desplazamiento

En todo el tramo, que comprende 1.625 metros, la superficie de desplazamiento es de hormigón. Se consideran bacheos en las zonas que se encuentran en mal estado. Además, se considera acortar los resaltos reductores de velocidad en las zonas donde se emplaza la ciclovía, considerando modificar la ubicación del resalto de calle Punta Mocha. También, se agregan cuatro (4) resaltos reductores de velocidad en Av. Las Torres, dos en cada sentido de circulación, y uno (1) en calle Juan Cristóbal.

c) Emplazamiento

El proyecto se emplazará por el costado derecho de la calzada de las calles Punta Mocha, Av. Las Torres (ambas calzadas) y Juan Cristóbal, de modo que estas vías quedaran con una pista para la circulación de vehículos motorizados según sentido de circulación, manteniendo la bidireccionalidad en todos los ejes.

d) Segregación

La segregación de la ciclovía se dará mediante elementos de Hormigón pintados de color amarillo, los que se dispondrán de manera paralela a la trayectoria de la ciclovía, de modo de generar un espacio de segregación de 0,5 metros en Av. Las Torres, de 0,35 metros en calle Punta Mocha y de 0,35 metros en calle Juan Cristóbal en el costado poniente, mientras que, en el costado oriente se dispondrá una segregación de 0,7 metros, de manera de generar un espacio para la apertura de puertas de vehículos que se estacionan en este costado de la calzada.

e) Conectividad

Está considerado que, la ciclovía se extienda por las calles Punta Mocha, Av. Las Torres y Juan Cristóbal, de tal forma de generar un circuito ciclovial, con lo que el proyecto tendrá conectividad de poniente a oriente, y viceversa.

f) Beneficios del perfil

- Mantener la bidireccionalidad de circulación vehicular en todas las vías.
- Ordenamiento entre los vehículos y ciclos en la calzada.
- Generar un circuito conectado de ciclovías.
- Genera la menor cantidad de conflictos viales.

g) Intersecciones con Vías Relevantes.

Ello se detalla en el siguiente punto II del presente Anexo.

h) Paraderos de Transporte Público.

El diseño contempla nueve (9) paraderos de transporte público, en los cuales se implementará una solución con plataforma elevada a nivel de acera. También, se considera en Av. Las Torres generar el ensanche de 1 metro de la calzada mediante el realineamiento de las soleras frente a los seis (6) paraderos de transporte público ubicados en esta vía, generando siempre en estos puntos un ancho de calzada disponible de 6 metros.

i) Conexión con estaciones de transporte masivo o hitos urbanos relevantes

No existen estaciones de transporte masivo en el área de influencia directa de la ciclovía.

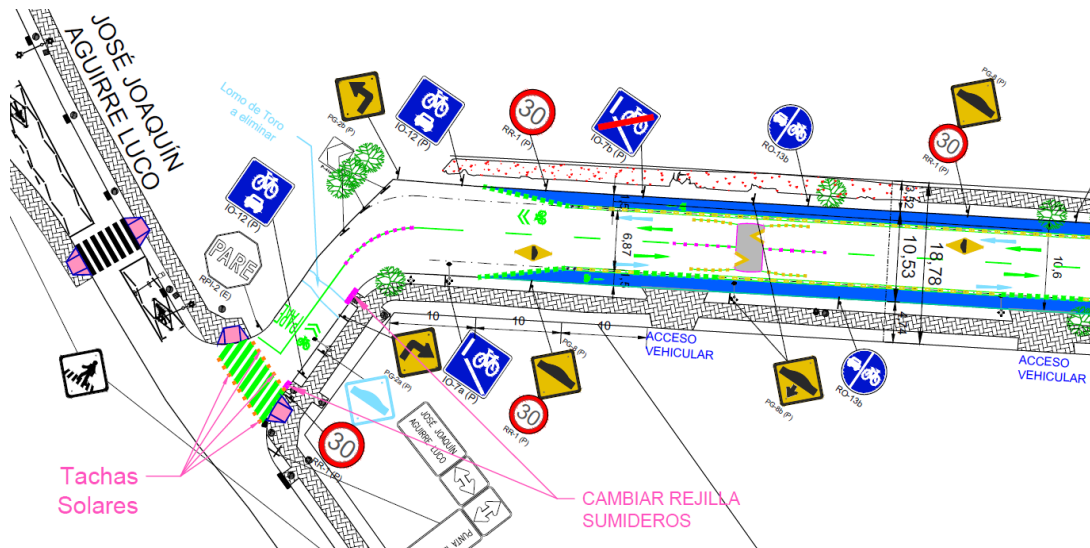
II. DEL LISTADO DE MEDIDAS DE GESTIÓN Y OBRAS HABILITANTES PARA CORRECTA OPERACIÓN DE LA CICLOVÍA

El proyecto contempla 3 intersecciones con vías importantes, en las cuales se deben implementar las siguientes medidas de gestión y obras de habilitación.

1) Inicio de la Ciclovía – Intersección de calle Punta Mocha con José Joaquín Aguirre Luco/Av. El Guanaco

- Se modifica la ubicación del resalto reductor de velocidad al oriente en calle Punta Mocha.
- Se proyecta la incorporación de tachas solares en cruce peatonal.
- Se consideras dos señales IO-12 en inicio de calle Punta Mocha, una en cada costado de la vía.
- Se considera la señal IO-7a en inicio de la ciclovía.
- Se considera una señal IO-7b y una señal IO-7c en fin de la ciclovía.
- Se agregan tachas rojas en eje de la calzada en la zona de curva de calle Punta Mocha.
- Se cambian dos tapas de sumideros, por tapas ciclo inclusivas.
- Se considerar dos señales RR-1, una en cada costado de la calzada, con la finalidad de generar un tramo de zona 30.
- Se demarca señal de ciclo en calzada en ambas pistas, según sentido de circulación.
- Se agregan dos señales PG-8 y una señal PG-8b para informar presencia de resalto reductor de velocidad.
- Se agregan una señal PG-2a y una señal PG-2b, para informar de la curva presente en calle Punta Mocha.

Lo anterior se puede ver en la siguiente figura:



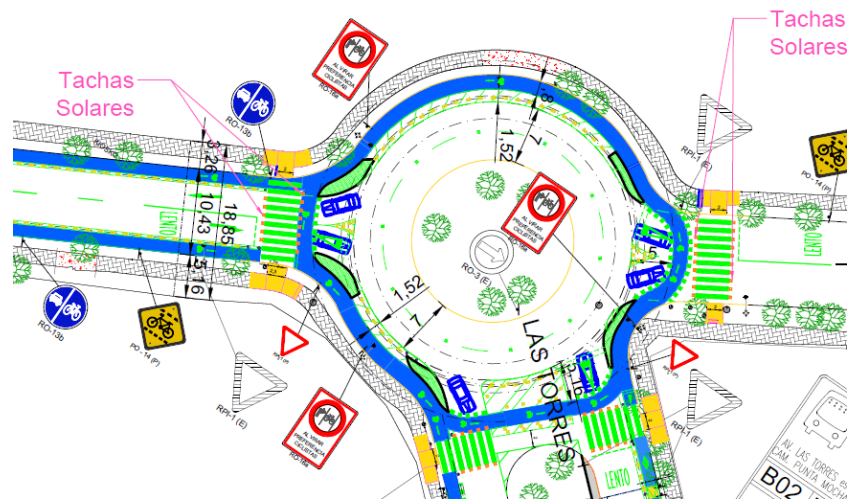
2) Intersección de calle Punta Mocha con Av. Las Torres (rotonda)

- Se incorporan tres señales RO-16a al interior de la rotonda para informar a los usuarios de vehículos de la preferencia al ciclista en las maniobras de viraje.
- Se proyecta la incorporación de tachas solares en todos los cruces peatonales

ubicados en las intersecciones con la rotonda.

- Se consideran tres islas de canalización en cada intersección de la rotonda, mediante demarcación reforzadas con tachones amarillos, moviendo la ciclovía detrás de estas, de tal forma de generar el espacio de almacenamiento de un vehículo al interior de la rotonda, según el sentido de circulación de cada vía.
- Se consideran tachas blancas en línea de demarcación de pistas.
- Se considera pintura azul en ciclovía al interior de rotonda.
- Se consideran tres señales RPI-1 con su respectiva demarcación, una en cada vía que accede a rotonda.
- Se incorporan soleras ancladas tanto al ingreso y egreso de vehículos a la rotonda, de modo de dar una protección física para los ciclistas.
- Se proyectan seis dispositivos de rodados en los cruces peatonales.

Lo anterior se puede ver en la siguiente figura:



3) Intersección de Av. Las Torres con calle Juan Cristóbal

- Se proyecta resalto reductor de velocidad en calle Juan Cristóbal, al sur de la intersección.
- Se considera una isla de canalización al inicio de la ciclovía, al sur de la intersección, mediante tachas amarillas y demarcación, con la finalidad de encausar los vehículos por la pista de circulación vehicular.
- Se incorpora dos señales PG-8b y dos señales PG-8, reforzadas con demarcación de resalto reductor de velocidad, según sentido de circulación.
- Se incorporar una señal RR-1 en calle Juan Cristóbal al sur.
- Se incorporan tachas rojas en el eje de calzada en la zona donde se ubica el resalto reductor de velocidad.
- Se consideran tachas solares en los cruces peatonales de la intersección.
- Se considera demarcación azul en cruce de ciclovía, considerando una isla de

- canalización al sur de la intersección, mediante tachas amarillas y demarcación.
- Se incorpora señal RPO-14 con leyenda "Sobre ciclovía".
- Se incorporan dos señales PO-14.
- Se considera una señal 7a.
- Se normalizan los dispositivos de rodados ubicados en los cruces peatonales de la intersección.
- Se incluyen señales RO-13b, para informar de la presencia de la ciclovía.

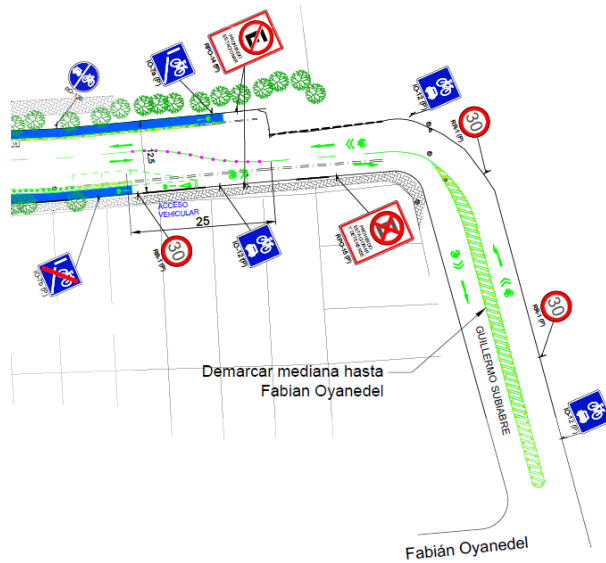
Lo anterior se puede ver en la siguiente figura:



4) Fin Ciclovía – Intersección de calles Juan Cristóbal con Guillermo Subiabre

- Se genera mediana mediante demarcación y tachas amarillas en calle Guillermo Subiabre, entre calles Juan Cristóbal y Fabián Oyanedel.
- Se incorporan tres señales IO-12.
- Se genera zona 30 mediante tres señales RR-1, desde calle Fabián Oyanedel hasta el inicio/fin de la ciclovía.
- Se demarca señal de ciclo en calzada en ambas pistas, dos en cada sentido de circulación.
- Se incorpora una señal RPO-15.
- Se incorpora una señal RPO-14.
- Se incorpora una señal IO-7a.
- Se incorpora una señal IO-7b.
- Se incorpora una señal IO-7c con leyenda "a 50m".
- Se consideran tachas rojas en eje de la calzada antes del inicio/fin de la ciclovía.

Lo anterior se puede ver en la siguiente figura:



III. SOBRE MEDIDAS DE GESTIÓN ASOCIADAS A DESVÍOS DE TRÁNSITO EN FASE DE CONSTRUCCIÓN

Con respecto a los desvíos de tránsito y otras medidas que fuere necesario implementar en etapa de construcción, estos serán definidos por esta Secretaría Regional una vez que la empresa o entidad ejecutora presente los antecedentes respectivos.