



ANEXO 2 (RES EX N°3612/2023, DE SEREMITT RM)

ASPECTOS GENERALES Y LISTADO DE MEDIDAS DE GESTIÓN Y OBRAS HABILITANTES PARA LA CORRECTA OPERACIÓN DE "CICLOVÍA SAN EUGENIO, TRAMO AV. SUR – AV. CARLOS DITTBORN" COMUNA DE ÑUÑO A

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

El proyecto considera la implementación de una ciclovia unidireccional por ambos costados de la calzada en el eje Av. San Eugenio, entre Av. Sur y Av. Carlos Dittborn, en la comuna de Ñuñoa. Dicha infraestructura es una medida de mitigación del EISTU "Edificio San Eugenio N°1445-1501", aprobado por esta Secretaría Regional Ministerial a través de ORD.SM/AGD/N°2671, de fecha 15 de marzo de 2019. El anteproyecto de esta ciclovia fue aprobado mediante Resolución Exenta N°5195, de 04 de noviembre de 2022.

a) Singularidades

Presenta 2 singularidades, correspondientes a 2 paraderos de transporte público. En ellos, el ancho de la ciclovia se reduce de 1,8 a 1,2 metros de ancho. Estas singularidades corresponden a un 5,8% del largo total de la ciclovia.

b) Superficie de desplazamiento

En todo el tramo, que comprende 620 metros, la superficie de desplazamiento es de asfalto, dado que se emplaza en la calzada existente de Av. San Eugenio que es de ese material. Además, considera rejillas de sumideros con aberturas diagonales al sentido de la rueda.

c) Emplazamiento

El proyecto se emplazará por ambos costados de Av. San Eugenio, de modo que esta vía quedará con sólo 2 pistas para circulación de vehículos motorizados por sentido.

d) Segregación

La segregación de la ciclovia se dará mediante elementos tipo Zebra 13, los que se dispondrán de manera diagonal a la trayectoria de la ciclovia, de modo de generar un espacio de separación de 0.5 metros.





e) Conectividad

Está considerado que, a futuro, la ciclovía se extienda por Av. San Eugenio hacia el sur, donde conectará con ciclovía existente de Av. Vicuña Mackenna, constituyéndose así en la continuación hacia el norte de ésta. Además, está proyectado también que se conecte con ciclovía planificada en Av. Guillermo Mann, con lo que el proyecto tendrá conectividad hacia el oriente.

f) Beneficios del perfil

- Continuidad en línea recta, por ser considerada una vía de transporte y no recreacional.
- Ordenamiento entre vehículos, ciclos y peatones.

g) Intersecciones con Vías Relevantes.

Ello se detalla en el siguiente punto 2 del presente Anexo.

h) Paraderos de Transporte Público.

El diseño contempla 2 paraderos de transporte público, en los cuales se implementará una solución con plataforma elevada a nivel de refugio, las cuales tendrán una longitud de 18 metros para así permitir la parada de los buses más largos que contempla el transporte público de la ciudad.

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. En tanto, como hitos urbanos relevantes a señalar se encuentran los siguientes:

- Liceo Brígida Walker, que se encuentra en el costado oriente de Av. San Eugenio llegando a Av. Sur
- Parque San Eugenio, el que se emplaza en casi todo el costado oriente por San Eugenio entre Av. Sur y Carlos Dittborn.

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

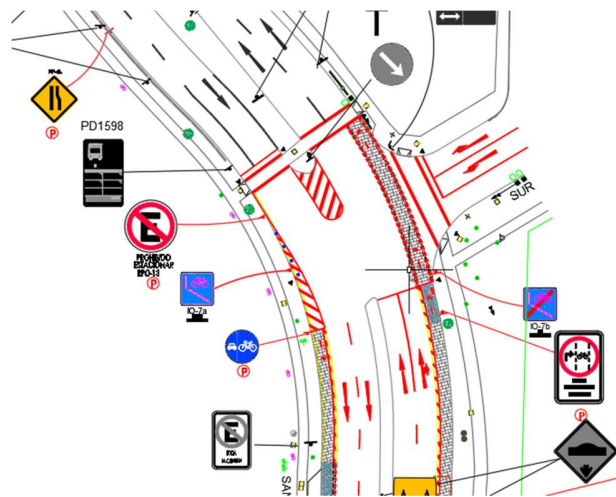
El proyecto contempla 3 intersecciones con vías importantes, en las cuales se deben implementar las siguientes medidas de gestión y obras de habilitación.



1) Extremo norte de la Ciclovía – Intersección de Av. San Eugenio con Av. Sur

- Se incorpora una senda longitudinal de ciclistas en la rama oriente de la intersección de San Eugenio con Av. Sur, la que permite guiar el cruce de los ciclistas por la intersección.
- Se proyecta la incorporación de tachas reflectantes blancas entre cada bastón de los cruces de ciclovías.
- En ambos costados de Avenida San Eugenio se proyecta la instalación de señales "Prohibido Estacionar" (RPO-13) y las señales "Superficie segregada motorizados biclos" (RO-13b), además de la instalación de las soleras en color amarillo.
- La señal "Inicio Ciclopista" (IO-7a) se emplaza al costado norponiente de San Eugenio con Av. Sur, al igual que la señal "Fin Ciclopista" (IO-7b) se sitúa al suroriente de dicho cruce.
- Se propone la señal "Angostamiento a la Derecha" (PF-1b) al costado norponiente de San Eugenio con Av. Sur, debido al angostamiento de la calzada por la incorporación de la ciclovía.
- Para resguardar el tránsito de los ciclistas del viraje nororiente en el cruce de San Eugenio Con Av. Sur se propone la señal "Preferencias ciclistas al virar derecha" (RO-16a) al costado sur oriente del cruce.

Lo anterior se puede ver en la siguiente figura:



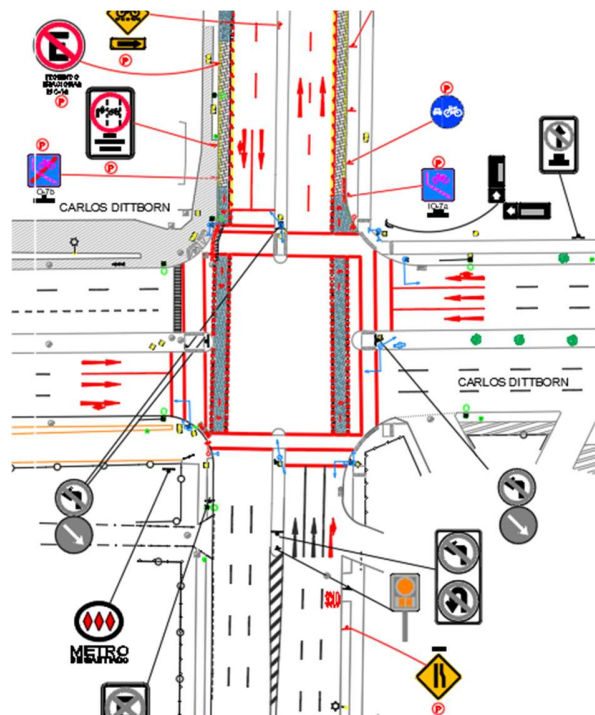
2) Extremo Sur de la Ciclovía – Intersección de Av. San Eugenio con Av. Carlos Dittborn

- Se incorpora una senda longitudinal de ciclistas en la rama oriente y poniente de la intersección de San Eugenio con Carlos Dittborn, la que permite guiar el

cruce de los ciclistas por la intersección.

- Se proyecta la incorporación de tachas reflectantes blancas entre cada bastón de los cruces de ciclovías.
- Se modifican las rejillas de los sumideros existentes en las esquinas surponiente y norponiente de San Eugenio con Carlos Dittborn.
- En ambos costados de Av. San Eugenio se proyecta la instalación de señales "Prohibido Estacionar" (RPO-13) y las señales "Superficie Segregada Motorizados Biciclos" (RO-13b), además de la instalación de las soleras en color amarillo.
- La señal "Inicio Ciclopista" (IO-7a) se emplaza al costado nororiente de San Eugenio con Av. Carlos Dittborn, al igual que la señal "Fin Ciclopista" (IO-7b) se sitúa al norponiente de dicho cruce.
- Se propone la señal "Angostamiento a la Derecha" (PF-1b) al costado suroriente de San Eugenio con Carlos Dittborn, debido al angostamiento de la calzada por la incorporación de la ciclovía.
- Para resguardar el tránsito de los ciclistas del viraje vehicular dirección surponiente en el cruce de San Eugenio Con Carlos Dittborn se propone la señal "Preferencias ciclistas al virar derecha" (RO-16a) al costado norponiente del cruce.

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.

DML / SGV / sgv

