

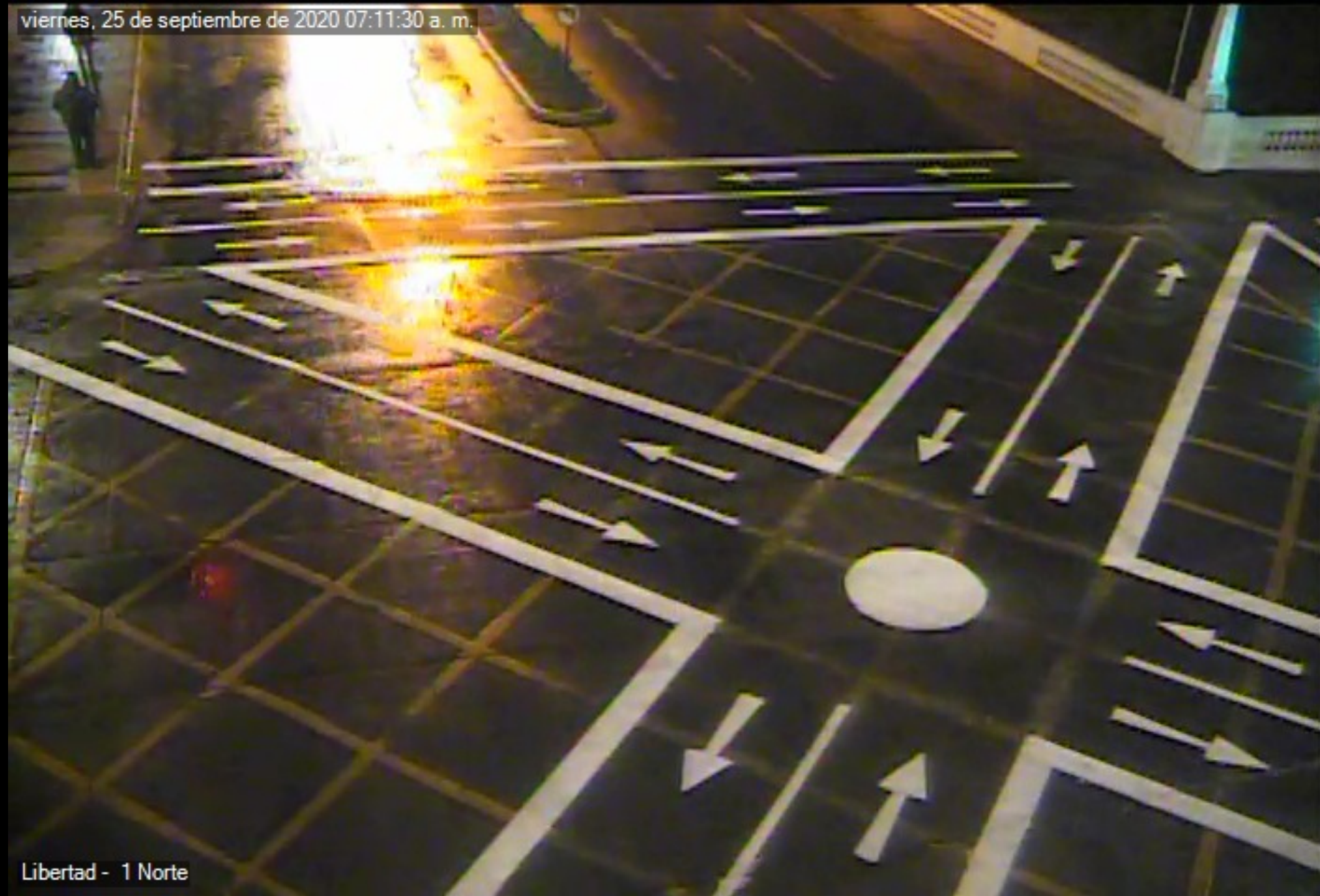
THIU2020

1 de octubre de septiembre

PROYECTO FASE URBANA

urbanismo táctico

viernes, 25 de septiembre de 2020 07:11:30 a. m.



Libertad - 1 Norte





GAES

GAES

LA REBELIÓN

NOVA DELICIA

OPUSALDO

JAC

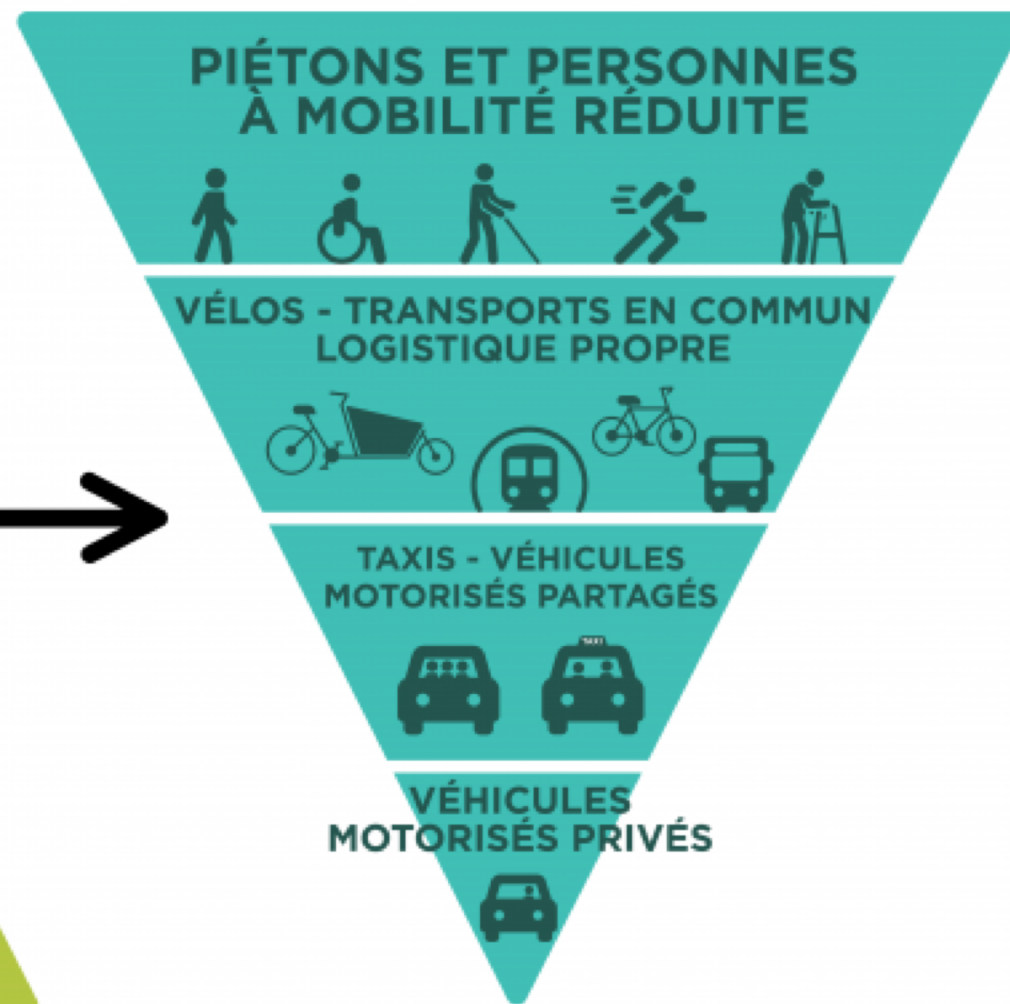
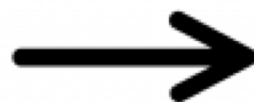
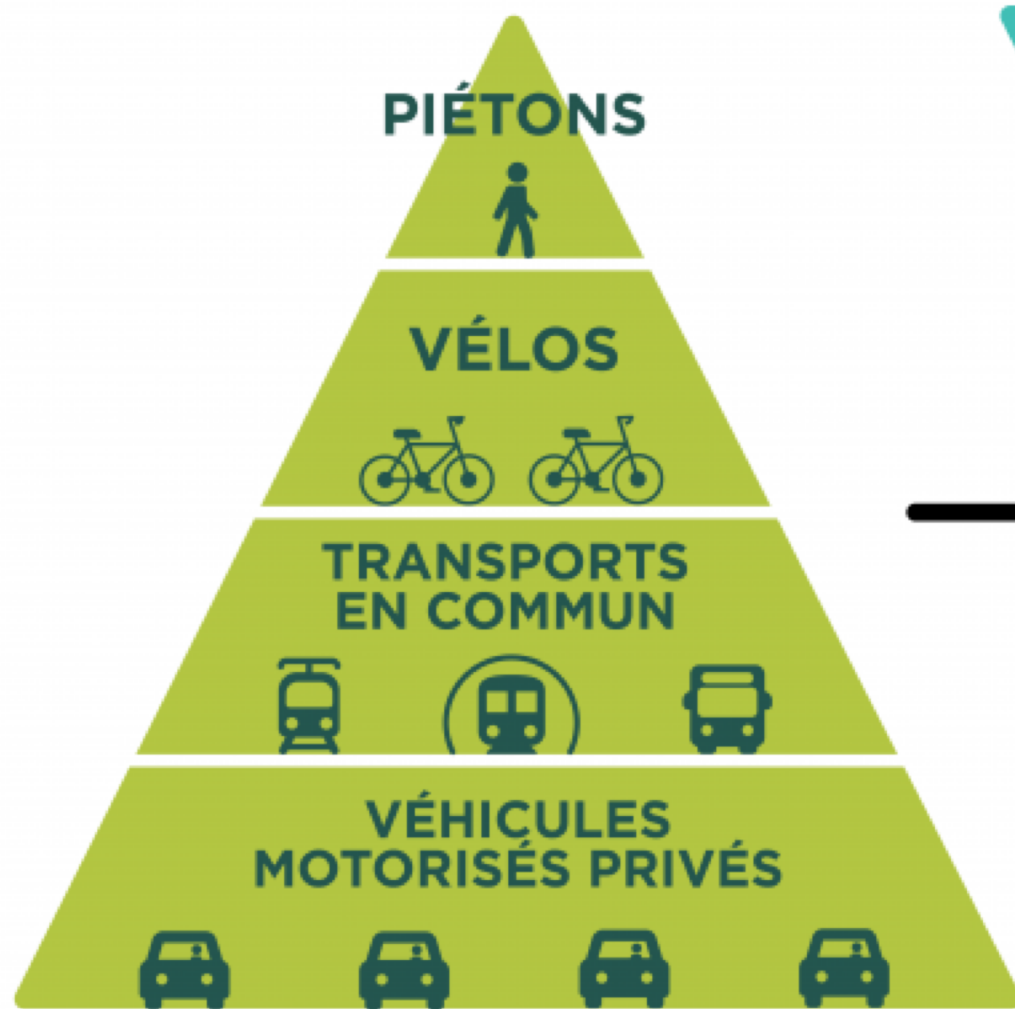


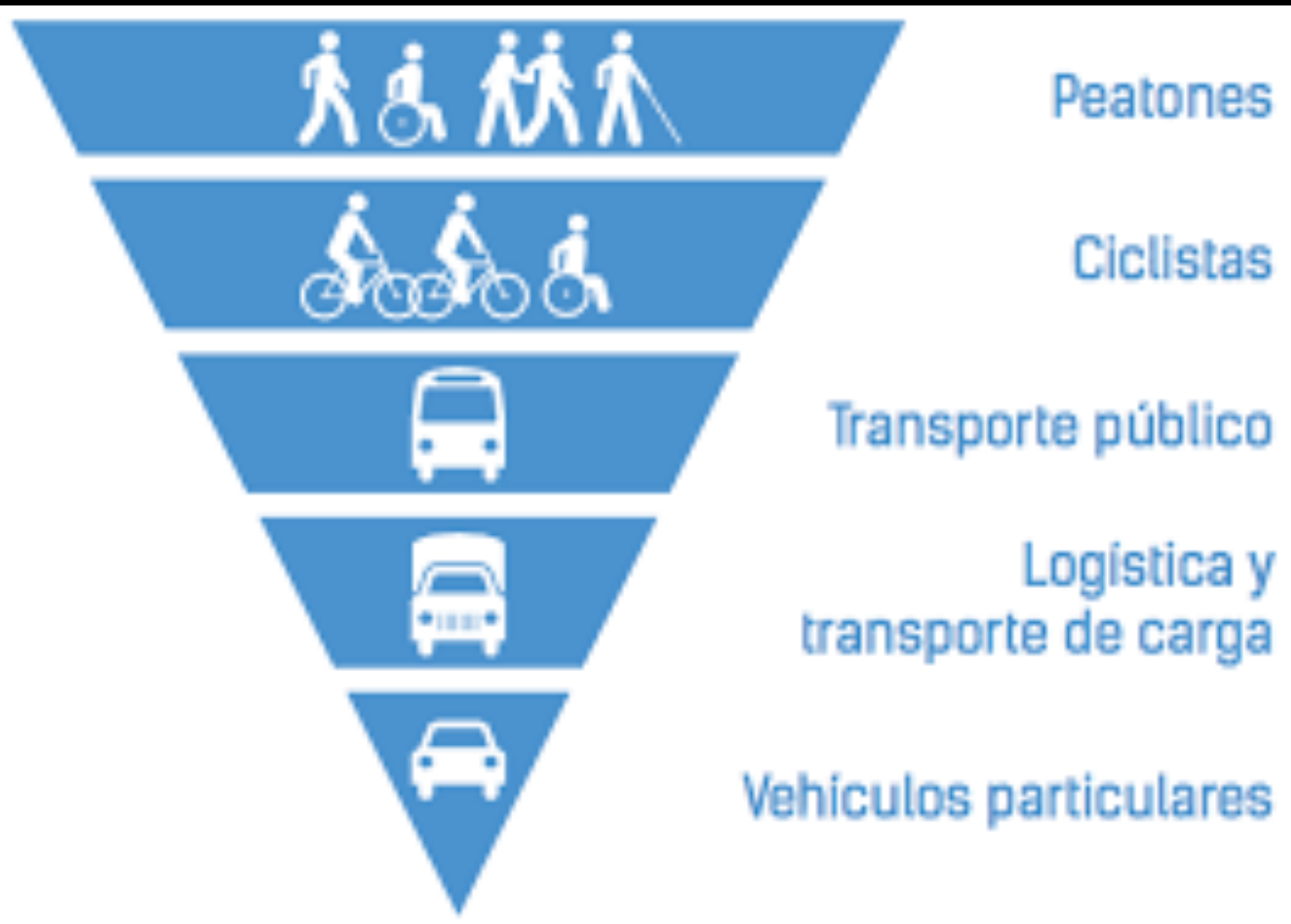
Propuesta de Circuito de Ciclovía por etapas

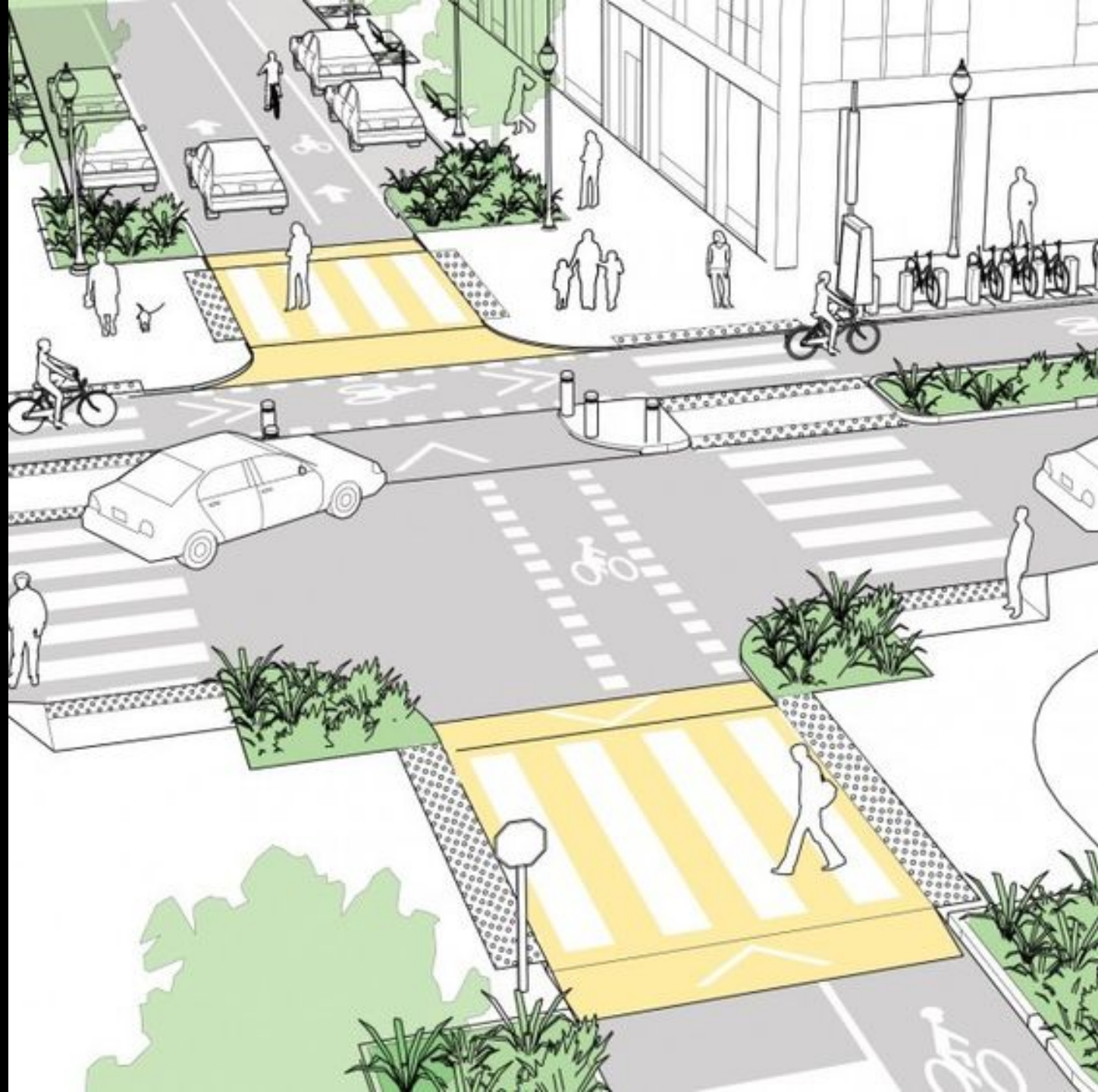
Propuesta Ciclovías por etapas:

- Ciclovías existentes
- Ciclovías unidireccionales Norte - Sur
- Ciclovías unidireccional Oriente – poniente
- Ciclovía bidireccional propuesta









Cuadro N° 5-1: Factibilidad de fajas y dispositivos según categoría

CATEGORÍA DE ACERAS	RANGO ANCHO ACERA (m)	FAJAS						DISPOSITIVOS PRINCIPALES	
		SEGURIDAD	CAMINATA	SERVICIOS Y/O PAISAJISMO	AJUSTE O SEPARACIÓN	CONCESIÓN O COMERCIO	CICLOVÍA	PARADERO CON REFUGIO	ESTAC. VEHICULAR
1. MÍNIMA	≥0,6 a ≤1								
2. PEQUEÑA	>1 a ≤ 3							NOTA (1)	
3. NORMAL	>3 a ≤ 5								
4. INTERMEDIA	>5 a ≤ 7								
5. GRANDE	>7 a ≤ 10								
6. ESPECIAL	> 10								

	Posible
	Opcional
	No recomendada

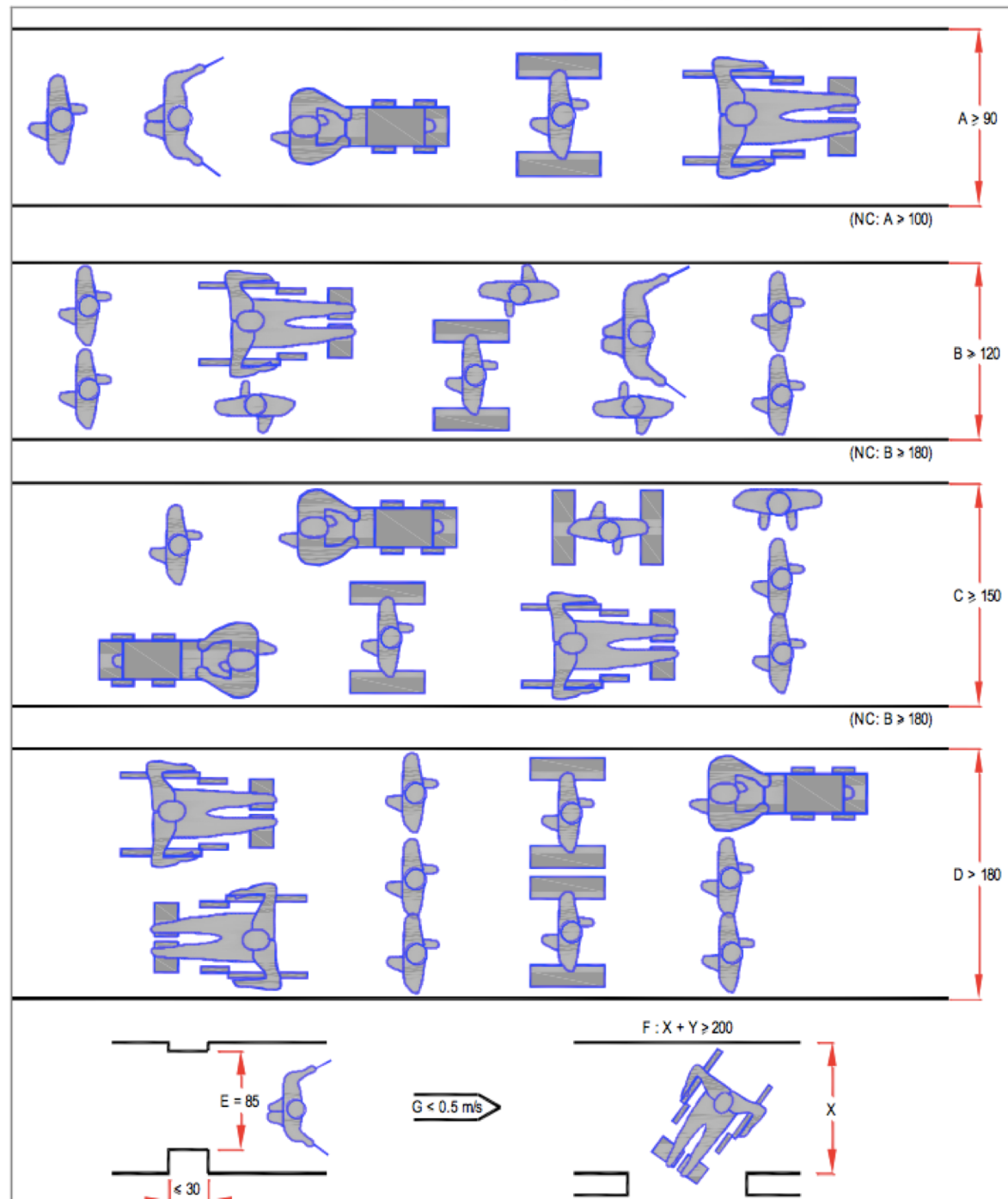
NOTA (1): Según Capítulo 10: Facilidades para el transporte público por buses, ancho mínimo de acera con refugio 3,0m. Para anchos menores revisar recomendaciones especiales del capítulo.

Cuadro N° 2-1: Componentes de vías urbanas

UNIDADES		FAJAS	DISPOSITIVOS	ELEMENTOS	ELEMENTOS MAYORES	
CALZADAS	Mixtas Especializadas Centrales Laterales	Tramo	Pistas comunes Pistas para buses Pistas para bicicletas Pistas cambio de velocidad Fajas de estacionamientos Otras	De estacionamiento De intercambio De advertencia o alerta De transición De cruce peatonal De control de velocidad Otros	Barreras - Defensas Tachas Alertadores Cebras Demarcaciones Semáforos Otros	Puentes Pasos desnivelados Pórticos Estructuras de señalización Peajes Otros
		Intersección				
ACERAS	Mínimas Pequeñas Normales Intermedias Grandes Especiales	Tramo	Faja de caminata o circulación (vereda) Faja de servicios Faja de paisajismo Faja de seguridad Faja de concesión y comercio Faja de ajuste o separación Ciclovías Otras	De desplazamiento De intercambio modal De transición o advertencia De intersección o cruce De detención o permanencia De movilidad universal De estacionamiento de bicicletas Otros	Señalizaciones Refugios paraderos Topes - Bolardos Postes - Tapas Iluminación Mobiliario Paisajismo Vallas Pavimentos Otros	Ascensores Escaleras mecánicas Pasos a desnivel Túneles Puentes Zonas pagas Intercambio modal Otros
		Intersección				
SEPARADORES	Medianas/Bandejones - Mínimos - Pequeños - Normales - Intermedios - Grandes - Especiales Islas	Tramo	Faja de caminata o circulación (vereda) Faja de servicios Faja de paisajismo Faja de seguridad Faja de ajuste o separación Ciclovías Otras	De movilidad universal De intersección o cruce De transición o advertencia Otros	Paisajismo Iluminación Vallas Pavimentos Otros	Pasos a desnivel Ventilaciones Intercambio modal Zonas pagas Otros
		Intersección				
ZONAS MIXTAS	Pasajes Calle-vereda Calle peatonal	Tramo	Faja mixta (caminata - vehicular) Faja de servicios Faja de paisajismo Faja de seguridad Faja de ajuste o separación Otras	De transición o advertencia De intersección o cruce Otros	Postes Tapas Iluminación Mobiliario Paisajismo Otros	Ascensores Escaleras mecánicas Ventilaciones Otros
		Intersección				
ESPECIALES	Puentes Túneles Otras	Tramo especial	Faja de caminata o circulación (vereda) Faja de seguridad Pistas comunes Ciclovías Otras		Barreras Tachas Alertadores Demarcaciones Otros	Pórticos Estructuras de señalización Otros

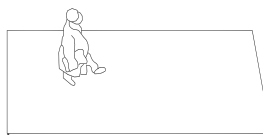
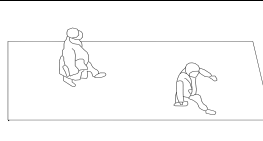
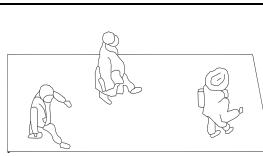
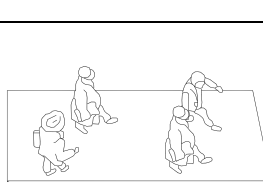
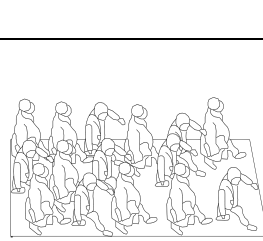
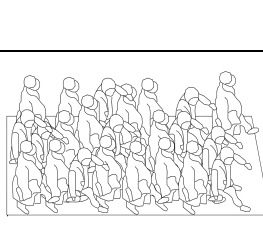
Lámina N° 2-4: Ancho

- A Cuando las personas nunca tienen que cruzarse
- B Cuando las personas se cruzan ocasionalmente
- C Cuando las personas tienen que cruzarse regularmente
- D Cuando las personas se encuentran y cruzan continuamente
- E Cuando hay un estrechamiento ocasional
- F Cuando hay que hacer un giro de 90° para entrar en un cobertizo o pasar a través de una puerta
- G Velocidad de desplazamiento de las personas, (este criterio es importante, por ejemplo, determinar cuánto tiempo deben mantenerse abiertas las puertas automáticas y la velocidad a la que cambian los semáforos en los pasos de peatones).

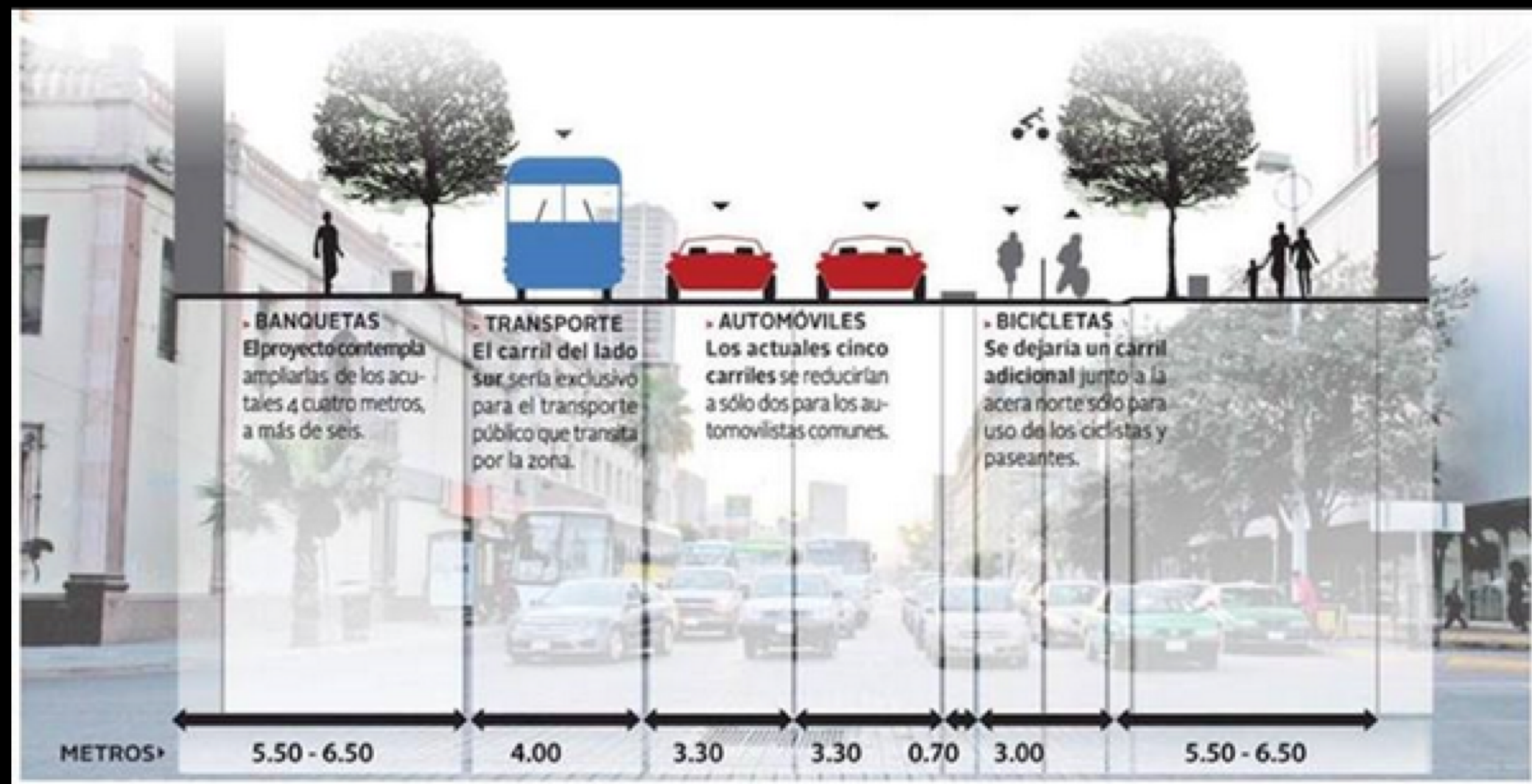


En base a estos criterios se han establecido niveles de servicio para la evaluación global de la calidad de una vía peatonal, cuya nomenclatura y funcionamiento es idéntico al ya visto para vehículos, ordenándose en seis niveles de la A a la F, como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 5-3: Nivel de servicio en faja de caminata

NS	DENSIDAD PEATÓNAL peatón/m ²	CARACTERÍSTICAS	REPRESENTACIÓN
A	< 0,1	<ul style="list-style-type: none"> Los peatones prácticamente caminan en la trayectoria que desean, sin verse obligados a modificarla por la presencia de otros peatones. Se elige libremente la velocidad de marcha, y los conflictos entre los peatones son poco frecuentes. Los cambios de sentido y detenciones no generan conflicto. 	
B	0,1 - 0,3	<ul style="list-style-type: none"> Proporciona la superficie suficiente para permitir que los peatones elijan libremente su velocidad de marcha, se adelanten unos a otros y eviten los conflictos al entrecruzarse entre sí. Los peatones comienzan a acusar la presencia del resto, hecho que manifiestan en la elección de sus trayectorias. 	
C	0,3 - 0,5	<ul style="list-style-type: none"> Existe la superficie suficiente para seleccionar una velocidad normal de marcha y permitir el adelantamiento, principalmente en corrientes de sentido único de circulación. En el caso de que también haya movimiento en sentido contrario o incluso entrecruzado se producirán ligeros conflictos esporádicos y las velocidades y el volumen serán un poco menores. 	
D	0,5 - 0,7	<ul style="list-style-type: none"> Se restringe la libertad individual de elegir la velocidad normal de marcha y el adelantamiento. En el caso de que haya movimientos de entrecruzado o en sentido contrario existe una alta probabilidad de que se presenten conflictos, siendo preciso frecuentes cambios de velocidad y de posición para eludirlos. Este nivel de servicio proporciona un flujo razonablemente fluido; no obstante, es probable que se produzca entre los peatones unas fricciones e interacciones notables. 	
E	0,7 - 1,9	<ul style="list-style-type: none"> Prácticamente todos los peatones verán restringida su velocidad normal de marcha, lo que les exigirá con frecuencia modificar y ajustar su paso. En la zona inferior de este nivel, el movimiento hacia delante sólo es posible mediante una forma de avance con "arrastre de pies". No se dispone de la superficie suficiente para el adelantamiento de los peatones más lentos. Los movimientos en sentido contrario o entrecruzados sólo son posibles con extrema dificultad. La intensidad de este nivel se identifica con la capacidad de la vía peatonal, lo que origina detenciones e interrupciones en el flujo. 	
F	> 1,9	<ul style="list-style-type: none"> Todas las velocidades de marcha se ven frecuentemente restringidas y el avance sólo se puede realizar mediante el paso de "arrastre de pies". Entre los peatones se producen frecuentes e inevitables contactos, y los movimientos en sentido contrario y entrecruzado son virtualmente imposibles de efectuar. El flujo es interrumpido e inestable, y se producen frecuentes colas y aglomeraciones. 	

Probable primer calle completa

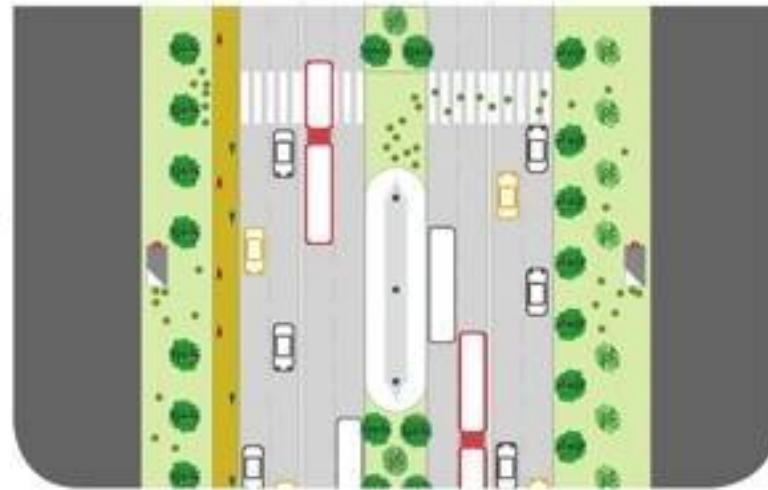


Secciones de calle completa

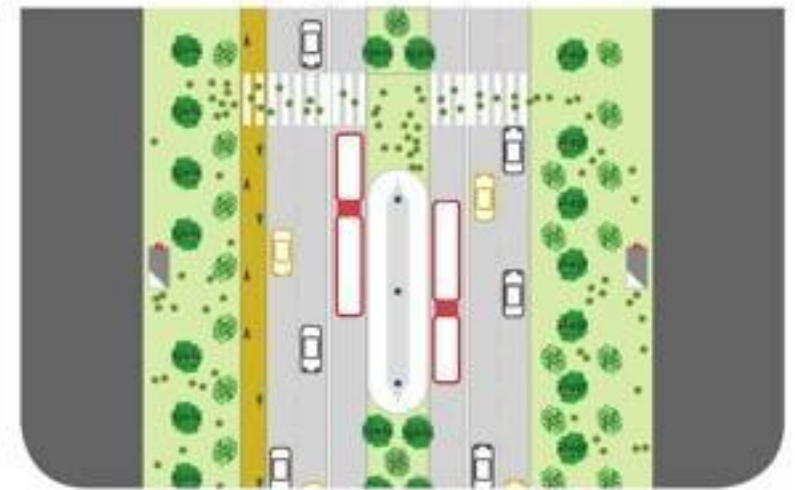
La propuesta permite una convivencia armónica entre los distintos usuarios del espacio público reordenando la priorización y obteniendo como resultado un espacio público completo.



Año 2015



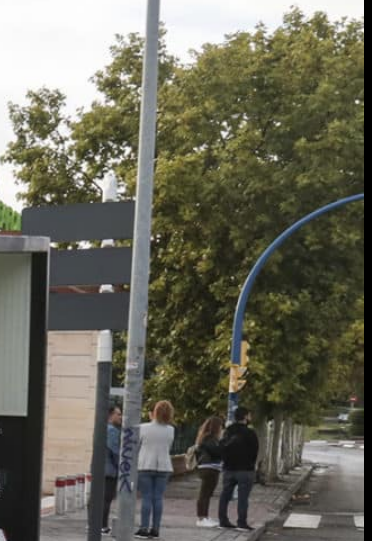
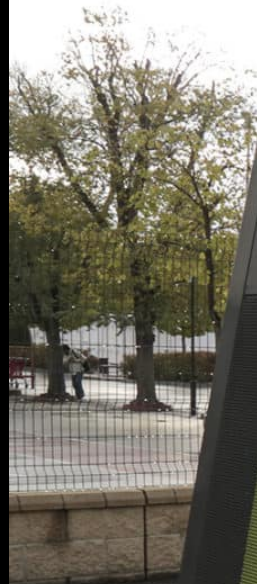
Año 2020



Año 2030



PARQUESUR



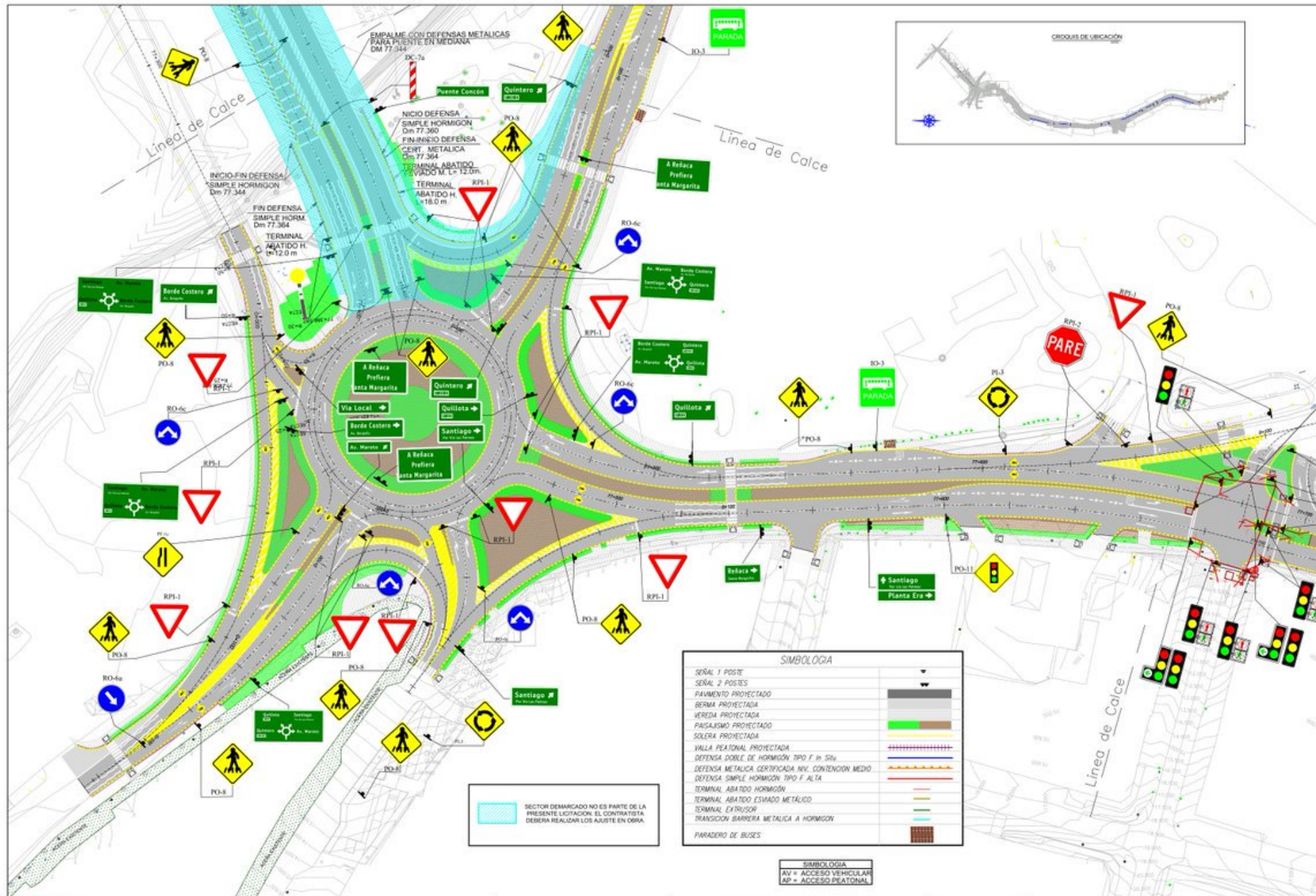












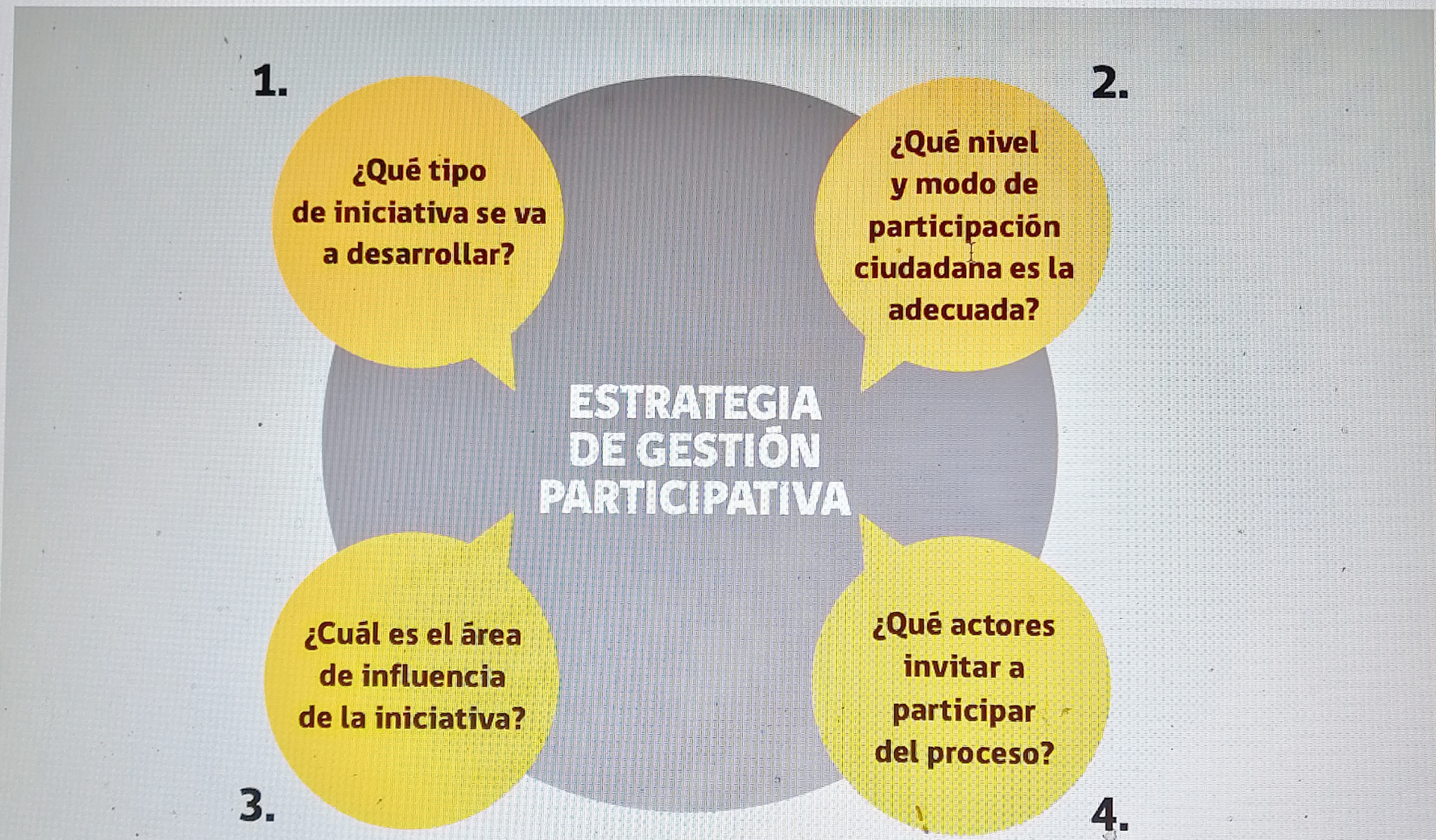
GUÍA PARA LA GESTIÓN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA



Figura N° 6



Elementos que componen la estrategia de gestión



Fuente: Elaboración propia.

Accesibilidad Universal



Accesibilidad
Física



Accesibilidad
Sensorial



Accesibilidad
Cognitiva

diseño inclusivo

IMPLEMENTACIÓN DE FACILIDADES EXPLÍCITAS PARA LA BICICLETA EN LA POBLACIÓN VERGARA DE VIÑA DEL MAR

Comisión de Movilidad,
Académicos de universidades regionales
Propuesta ETAPA I



Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías

Antecedentes para obtener la
aprobación operacional



A. MEMORIA EXPLICATIVA : que constate el nivel de cumplimiento de las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías en su respectiva comuna. La memoria deberá indicar el nivel de cumplimiento de los requisitos señalados en el reglamento y las medidas de adecuación necesarias para dar cumplimiento a dichos requisitos. Las medidas de adecuación podrán ser, entre otras, las siguientes:

a. Adecuación de intersecciones:

- i. Separación de movimientos de ciclos de los flujos peatonales.
- ii. Incorporación de señalización y demarcación.
- iii. Incorporación de fases adicionales en semáforos para uno o más movimientos.

b. Eliminación de obstáculos.

- c. Ensanchamiento de superficie de circulación.
- d. Mejoramiento de superficie de desplazamiento.
- 5. Mejoramiento de segregación.
- 6. Construcción de conexiones con otras ciclovías.

La memoria explicativa podrá ser complementada con figuras esquemáticas, fotos y planos de planta y perfil.

B. CARACTERIZACIÓN DE TRAMOS Y PERFILES



Implementar una red de ciclo vía en la población Vergara, implica nuevas condiciones para la movilidad urbana, se trata de implementar nuevas condiciones para los distintos medios de movilidad, pie y rueda, donde es necesario establecer **rutas y "lugares"** que permitan la convivencia de los modos y que **de lugar** a la contemplación, básicamente en el equipamiento de espacio público, (**bancas, sombras, estacionamiento, baños**)