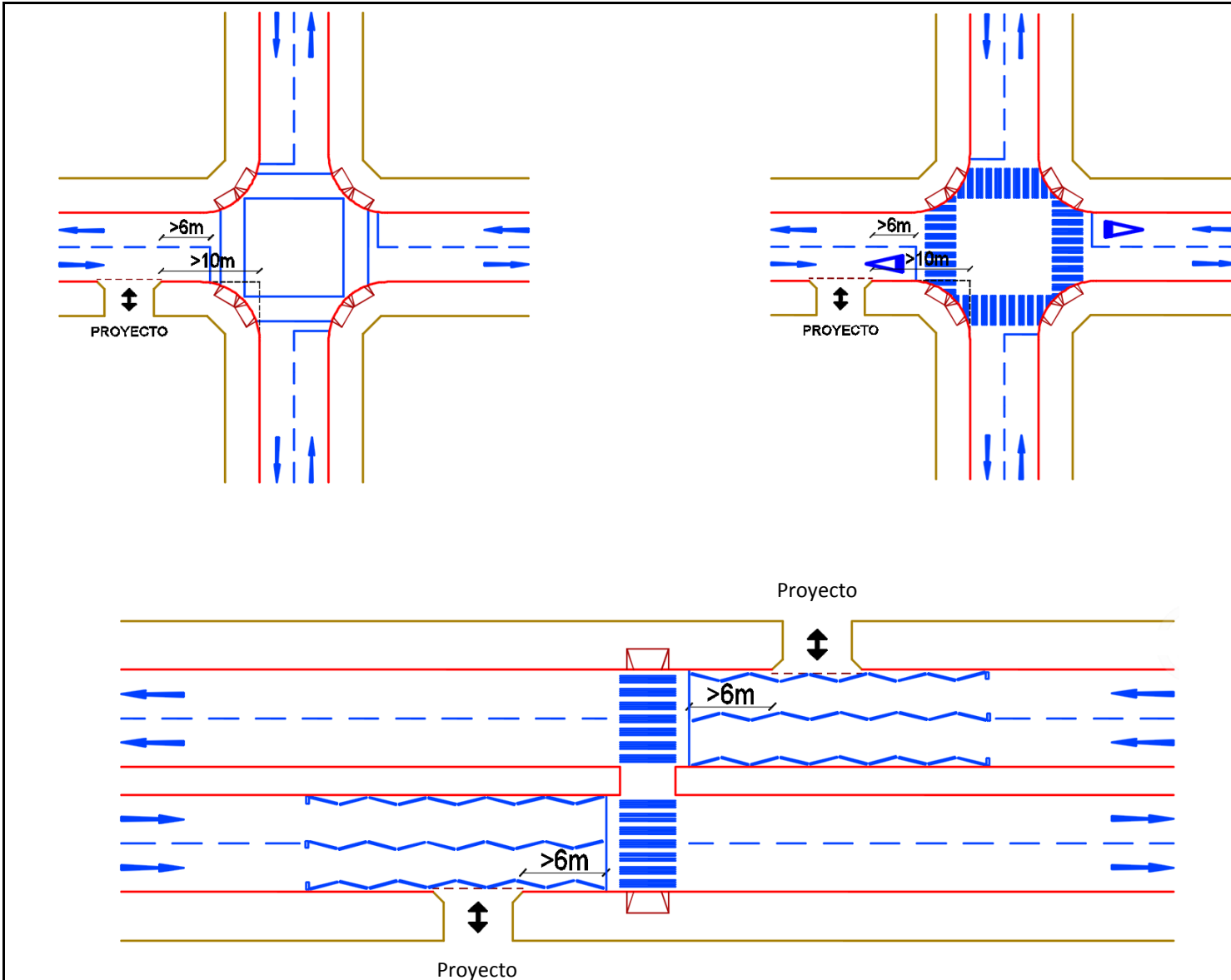


## **ANEXO 1**

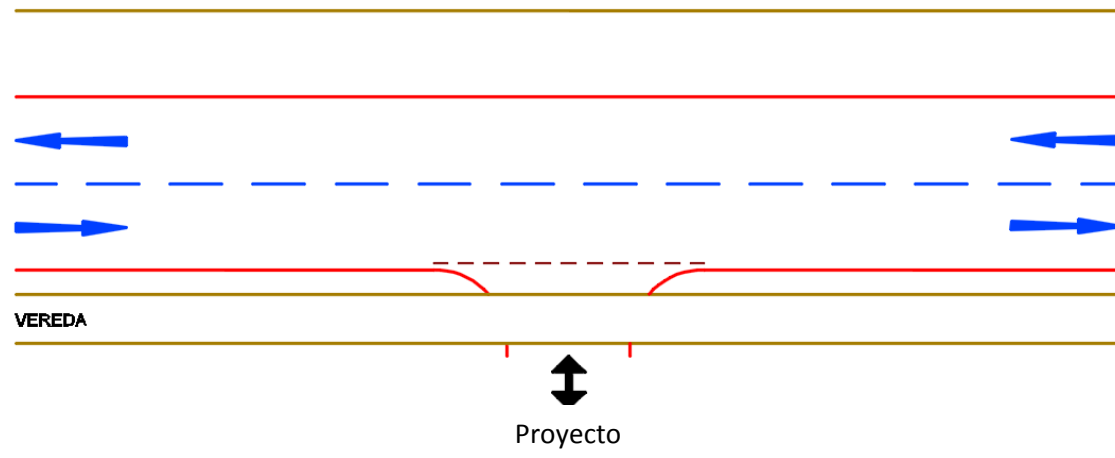
### **FICHAS ESQUEMATICAS**

<b>Ficha N° 1.1</b>	<b>Nombre:</b> Distancia mínima entre el acceso y una intersección	<b>IMIV Básico</b>
<b>Descripción:</b>	Las entradas y salidas vehiculares se deben ubicar a una distancia mínima de 10 metros de la esquina más cercana. Adicionalmente, las entradas y salidas vehiculares se deben ubicar a una distancia mínima de 6 metros de la línea de detención de los vehículos.	
<b>Referencia:</b>	OGUC Art. 2.4.4	



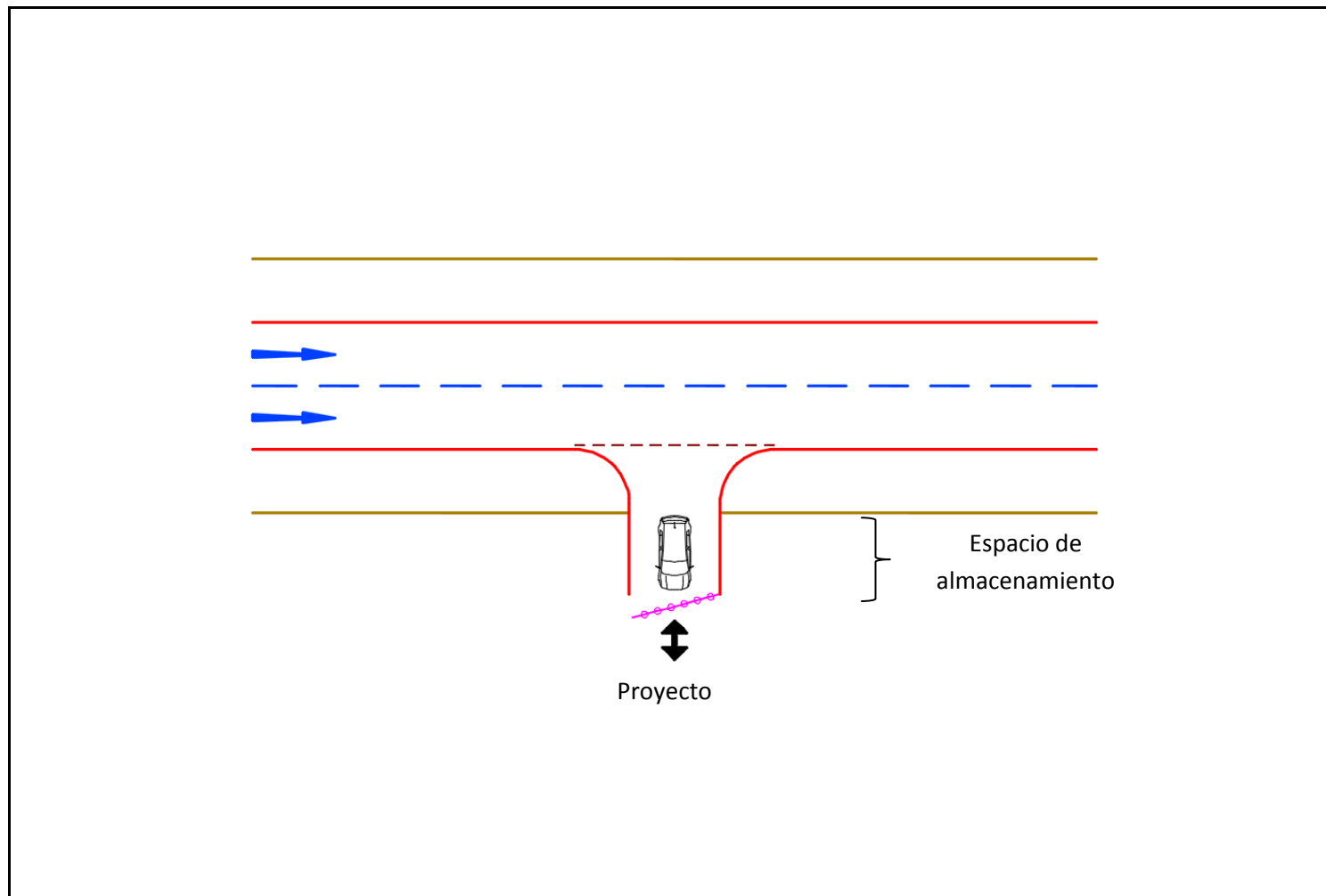
Nota: La distancia debe medirse a lo largo de la línea de la solera adyacente al acceso, desde el punto donde se intersectan las líneas de soleras hasta el punto donde comienza el rebaje de solera del acceso.

<b>Ficha N° 1.2</b>	<b>Nombre:</b> Ruta accesible en accesos vehiculares	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	Las entradas y salidas vehiculares no pueden interrumpir ni disminuir el ancho de la ruta accesible, ni interrumpir las soleras.	
<b>Referencia:</b>	OGUC Art. 2.4.4 y Art.1.1.2 (Ruta Accesible)	



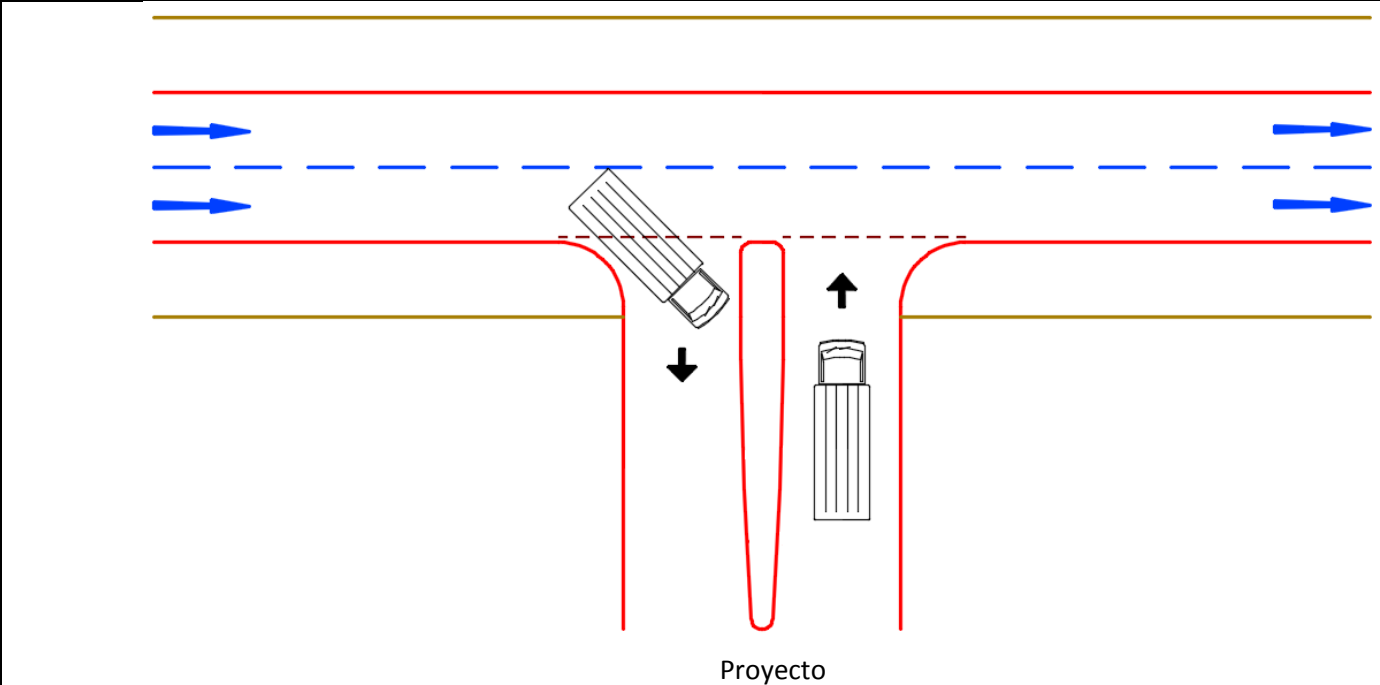
Nota: La solera frente al acceso debe ser rebajada y la vereda continua.

<b>Ficha N° 1.3</b>	<b>Nombre:</b> Espacio de almacenamiento de vehículos en los accesos	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	En conjuntos de viviendas u otras edificaciones que compartan accesos vehiculares, los vehículos no deben esperar ocupando la vereda al entrar o salir del proyecto. Si es necesario, se debe generar un espacio de almacenamiento para que los conductores esperen allí sin interferir la circulación de los peatones.	
<b>Referencia:</b>		



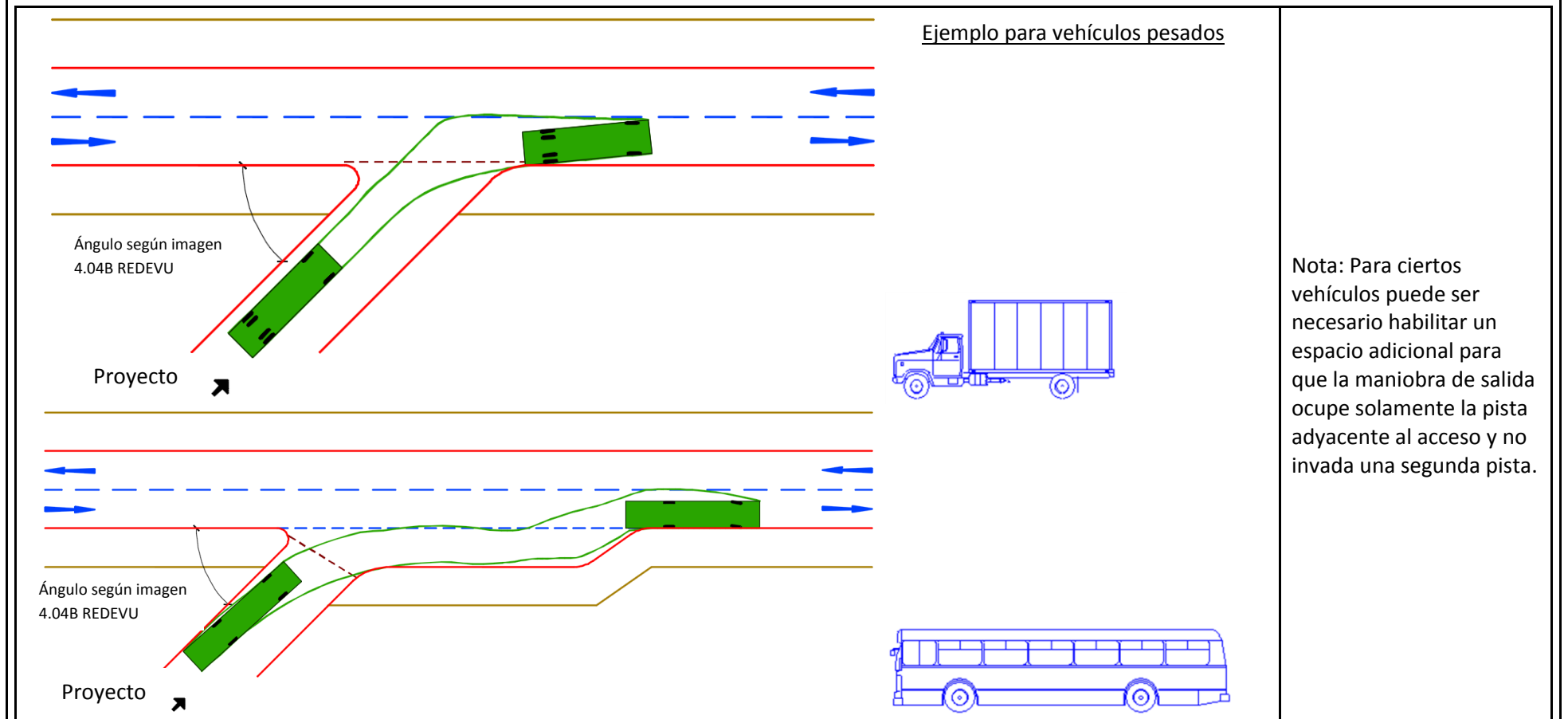
Nota: La longitud del espacio de almacenamiento debe ser suficiente para almacenar al menos un automóvil, un camión o un bus según sea el flujo preponderante que ingrese o salga del proyecto.

<b>Ficha N° 1.4</b>	<b>Nombre:</b> Maniobra de entrada y salida de camiones y buses	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	La entrada y salida de los camiones y buses del proyecto deben ser siempre marcha adelante.	
<b>Referencia:</b>	Ley de Tránsito Art. 115	

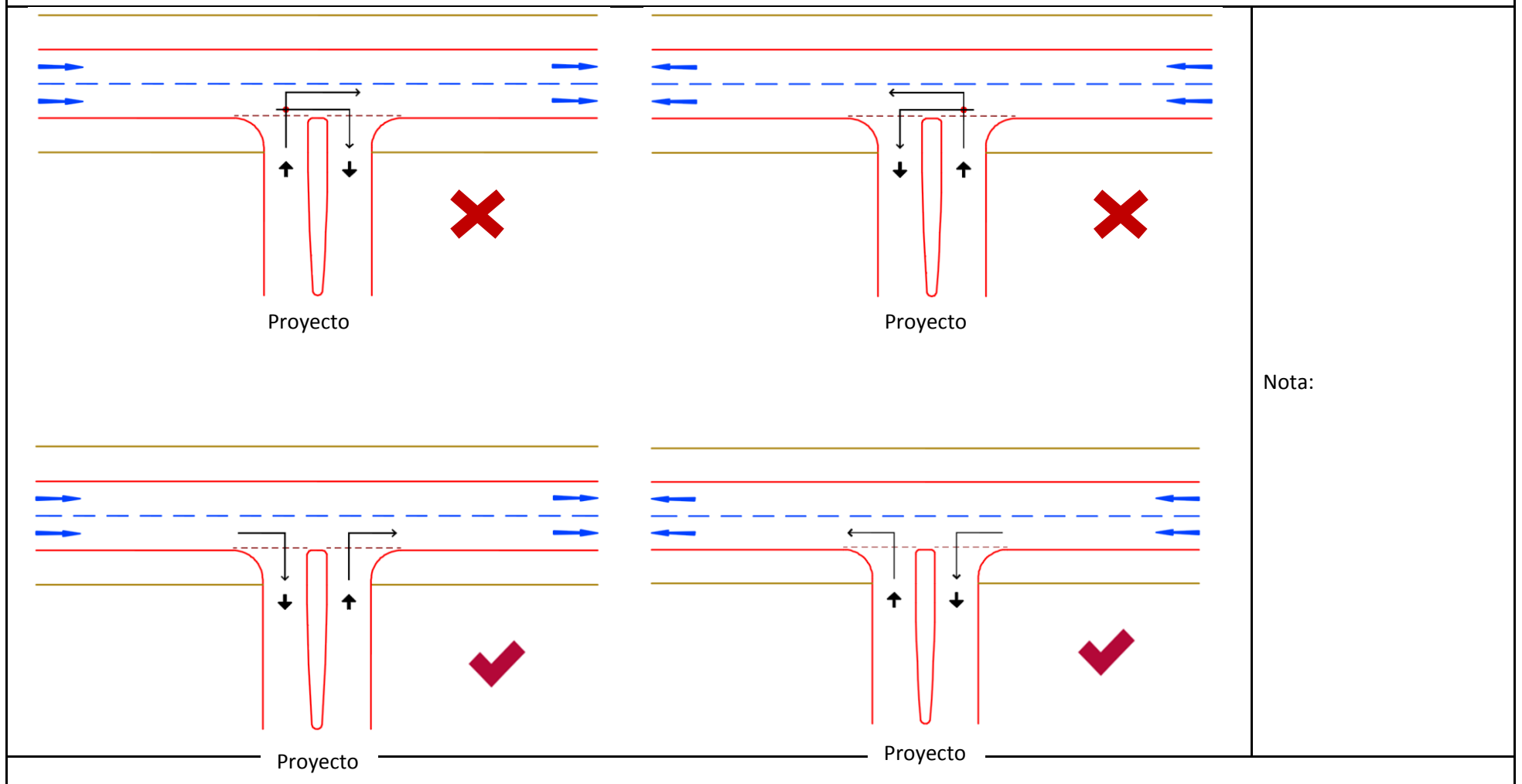


Nota:

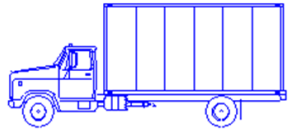
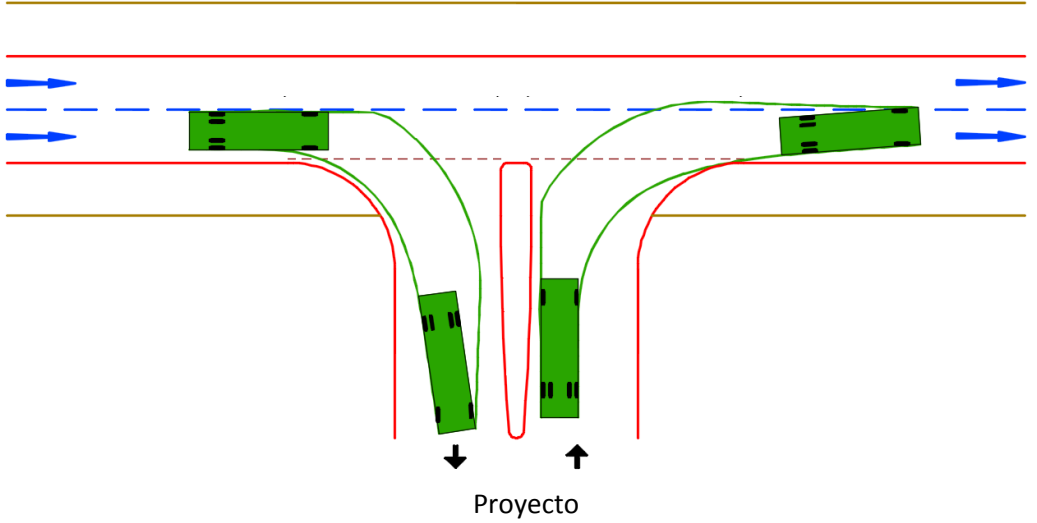
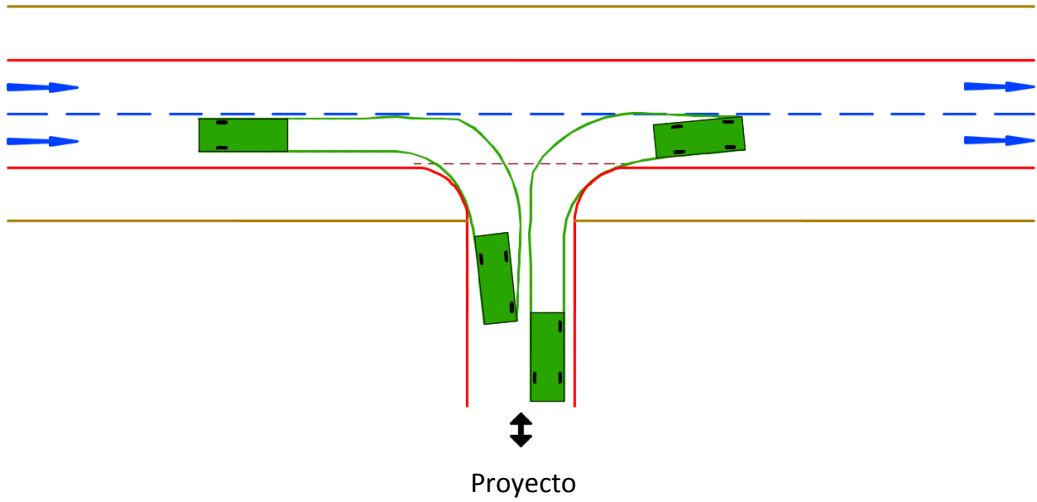
<b>Ficha N° 1.5</b>	<b>Nombre:</b> Radios de giro de los accesos para evitar interferencias	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	Los radios de giro y el ángulo de incidencia en los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de otros vehículos.	
<b>Referencia:</b>	REDEVU 6.02.102 Radios mínimos	



<b>Ficha N° 1.6</b>	<b>Nombre:</b> Disposición de las entradas y salidas para evitar entrecruzamientos	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares debe evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran o salen del proyecto.	
<b>Referencia:</b>		



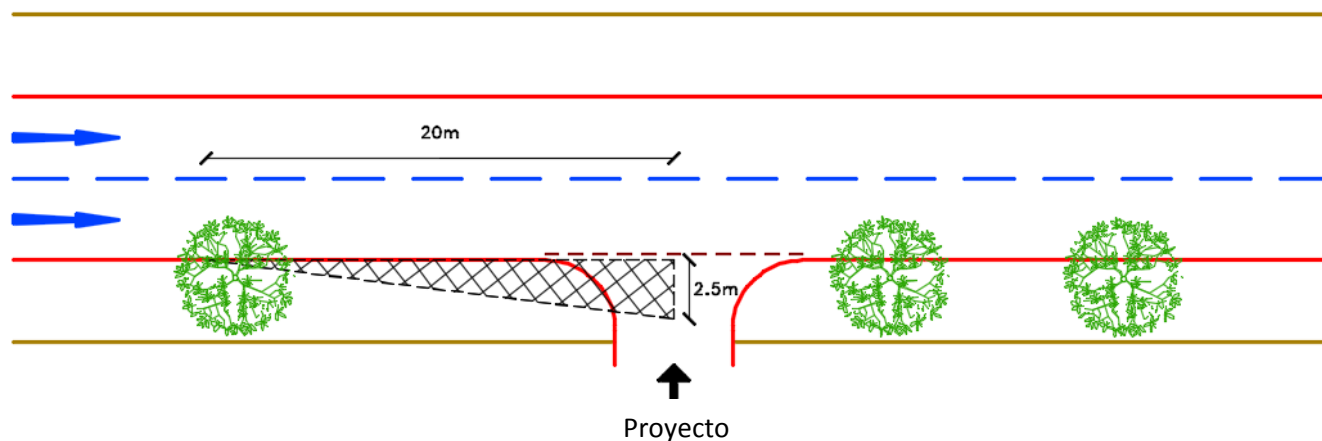
Ficha N° 1.7	Nombre: Ancho y radios de giro de los accesos	IMIV Todos
Descripción:	Un acceso utilizado para la entrada y salida de camiones, buses u otros vehículos, debe tener un ancho y radios de giro que permitan que dichas maniobras se realicen en forma simultánea.	
Referencia:		



Nota:



<b>Ficha N° 1.8</b>	<b>Nombre:</b> Visibilidad de otros vehículos desde los accesos	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	La distancia mínima de visibilidad en las salidas vehiculares debe ser mayor o igual a 20 metros.	
<b>Referencia:</b>	Ley de Tránsito Art. 97	



Nota:  
 La visibilidad del conductor del vehículo que sale del proyecto debe estar libre de obstáculos tales como, vehículos estacionados, árboles con troncos gruesos, postes de alumbrado, mobiliario urbano, publicidad entre otros.

<b>Ficha N° 1.9</b>	<b>Nombre:</b> Accesos vehiculares en curvas	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	Los accesos vehiculares no deben ubicarse en zona de curvas. Si lo anterior no es posible, se deben habilitar donde se logre la mayor visibilidad e implementar medidas para advertir su presencia a otros conductores para reducir el riesgo de accidentes.	
<b>Referencia:</b>		

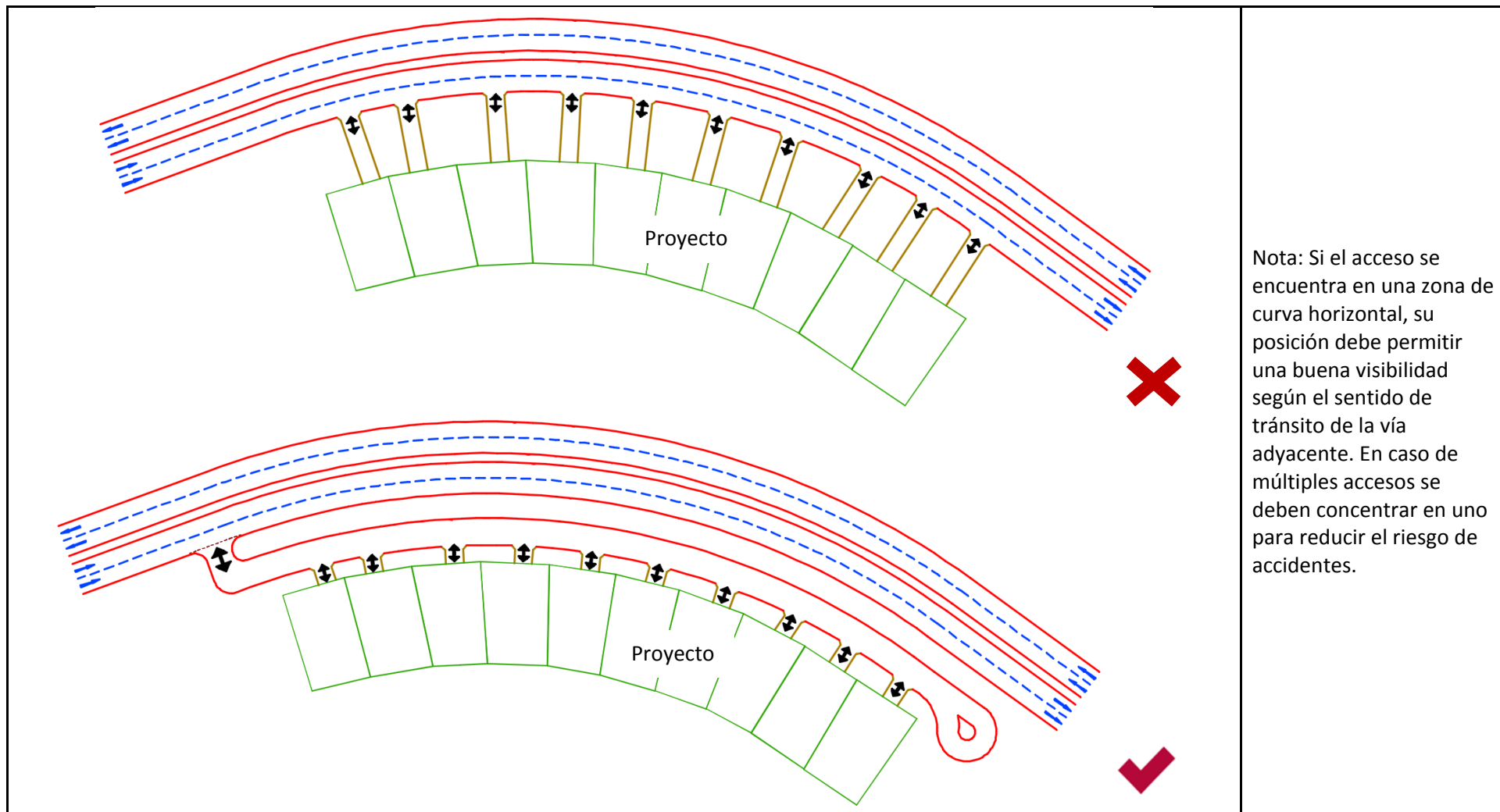
Ejemplo de acceso ubicado en curva vertical



Nota: Si el acceso se encuentra en una zona de curva vertical se deben instalar elementos que adviertan su presencia a distancia.

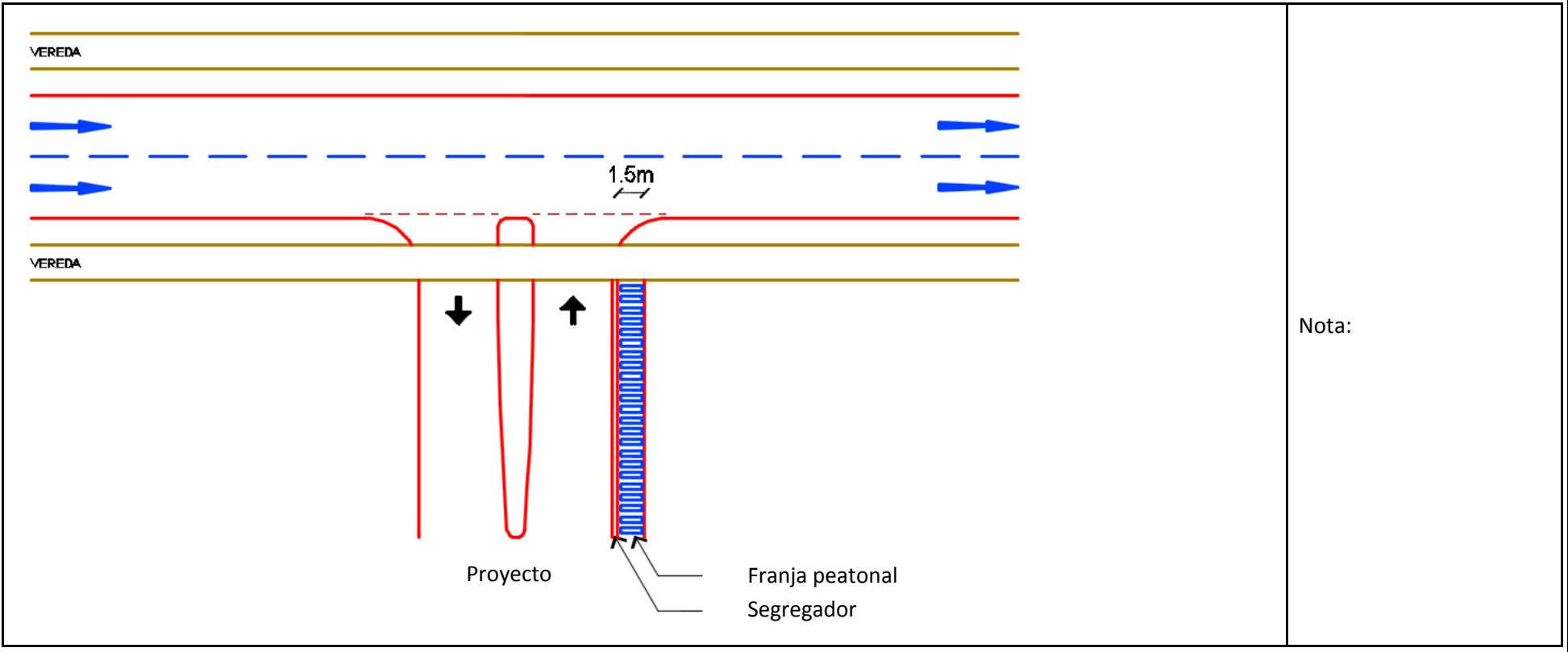
Ficha N° 1.9 cont.	Nombre: Accesos vehiculares en curvas	IMIV Todos
Descripción:	Los accesos vehiculares no deben ubicarse en zona de curvas. Si lo anterior no es posible, se deben habilitar donde se logre la mayor visibilidad e implementar medidas para advertir su presencia a otros conductores para reducir el riesgo de accidentes.	
Referencia:		

Ejemplo de acceso ubicado en curva horizontal



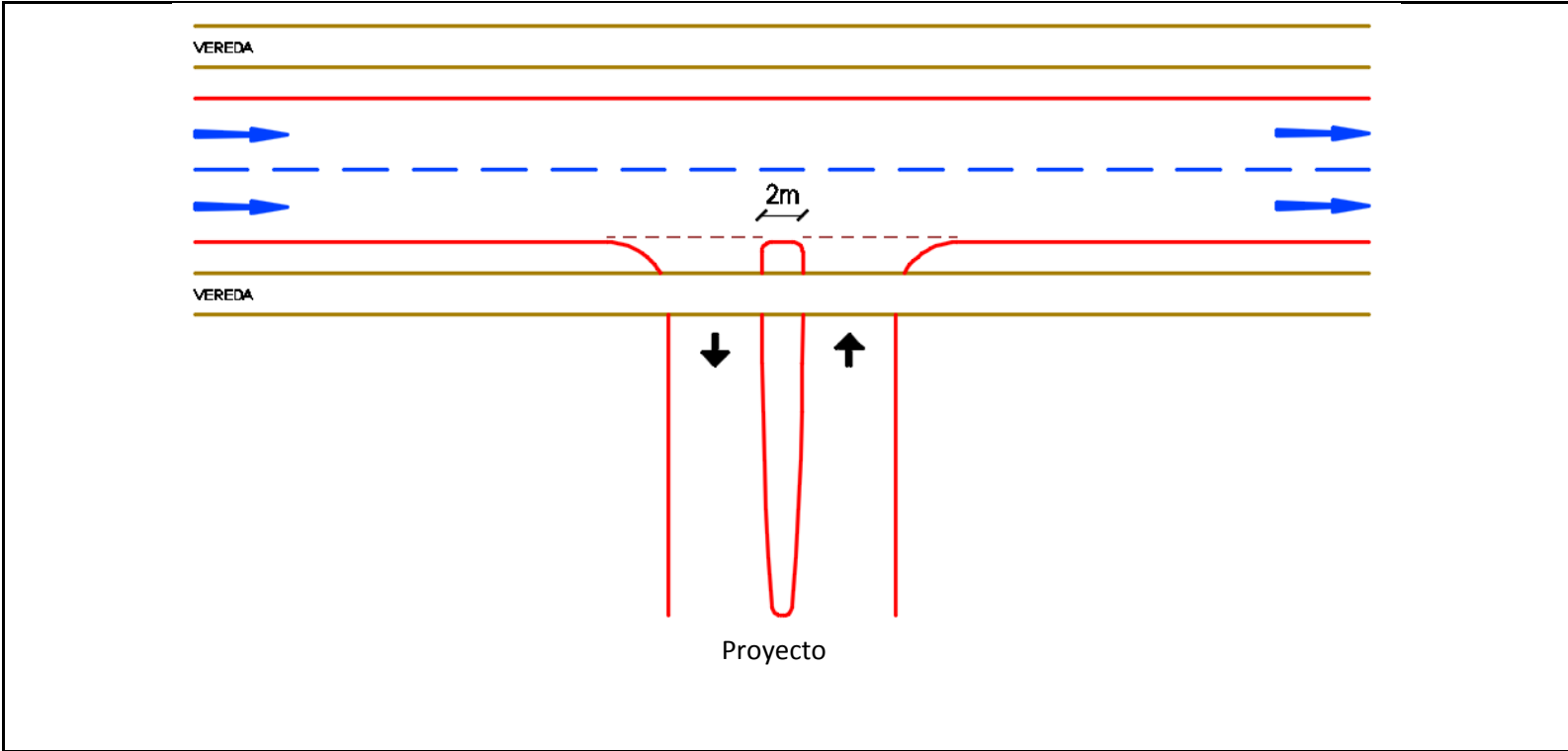
Nota: Si el acceso se encuentra en una zona de curva horizontal, su posición debe permitir una buena visibilidad según el sentido de tránsito de la vía adyacente. En caso de múltiples accesos se deben concentrar en uno para reducir el riesgo de accidentes.

<b>Ficha N° 1.10</b>	<b>Nombre:</b> Accesos peatonales y vehiculares independientes	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	Los accesos vehiculares deben ser independientes de los accesos peatonales. Si son contiguos, entonces ambos espacios se deben diferenciar con color o textura en el pavimento, tachas, topes u otro elemento vertical segregador.	
<b>Referencia:</b>		

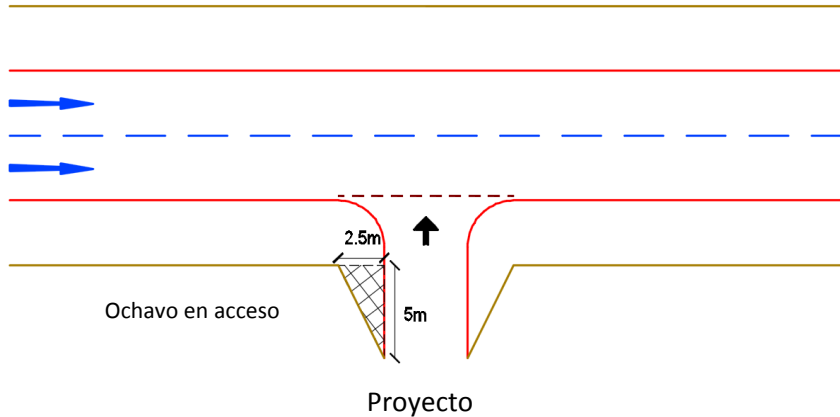


Nota:

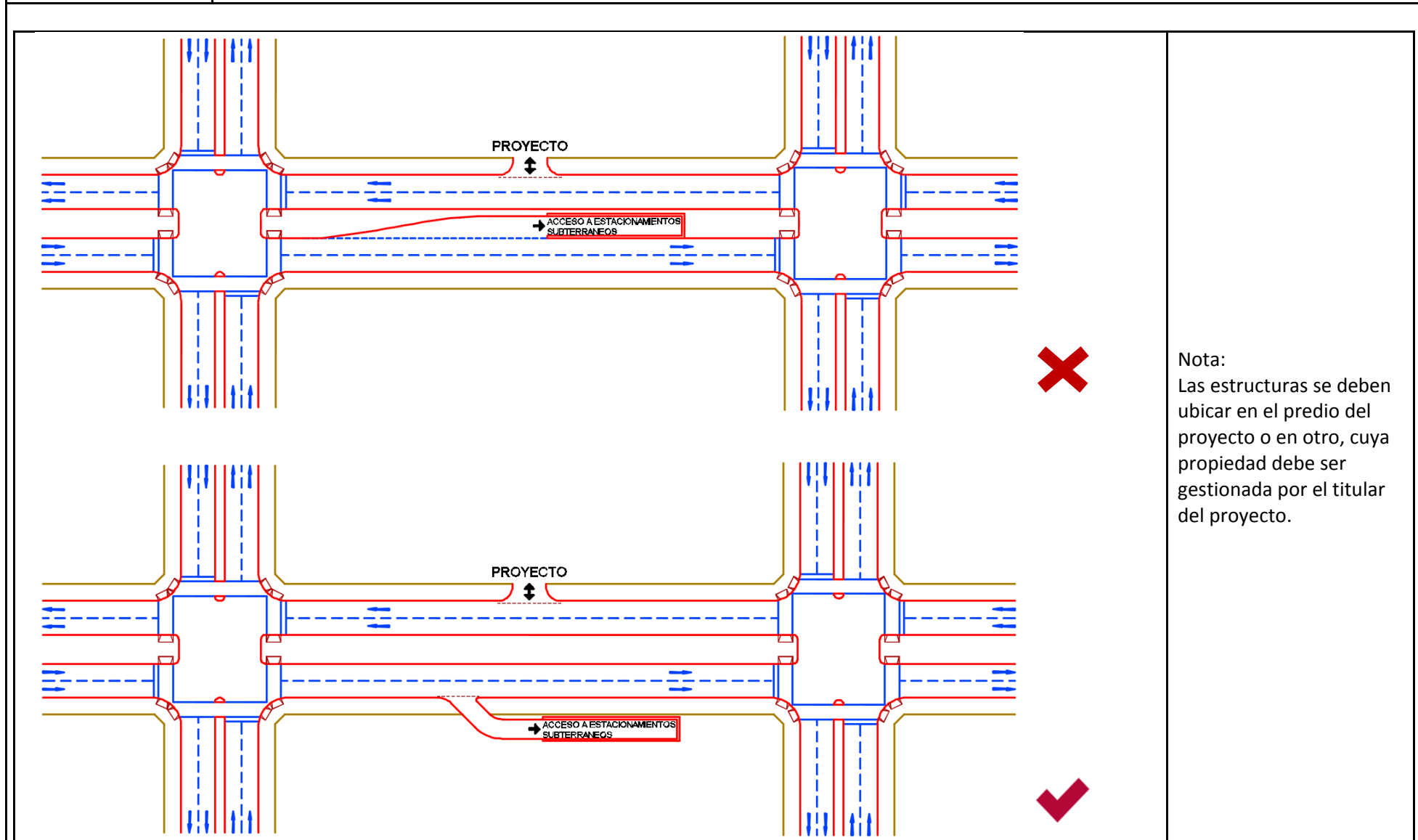
<b>Ficha N° 1.11</b>	<b>Nombre:</b> Refugio peatonal en accesos vehiculares sucesivos	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	En las entradas y salidas vehiculares sucesivas se debe incluir en la acera un refugio peatonal de al menos 2 metros en el sentido de circulación de los peatones.	
<b>Referencia:</b>	OGUC Art. 2.4.4	



Nota:

<b>Ficha N° 1.12</b>	<b>Nombre:</b> Dispositivos para mejorar visibilidad	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	Las salidas vehiculares deben diseñarse de tal forma que reduzcan el riesgo de accidentes con peatones y ciclistas que circulen frente a ellos, incluyendo ochavos y/o dispositivos que mejoren la visibilidad de los conductores y adviertan la presencia del acceso a otros usuarios.	
<b>Referencia:</b>		
 <p>Ochavo en acceso</p> <p>Proyecto</p>		<p>Nota: Puede ser necesario habilitar ochavos e incorporar dispositivos en ambos costados del acceso si sus dimensiones y otros factores limitan la visibilidad en ambos sentidos de circulación (por ejemplo espejos de tránsito).</p>

Ficha N° 1.13	Nombre: Estructuras en espacio público	IMIV Todos
Descripción:	Los accesos vehiculares o peatonales no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales.	
Referencia:		

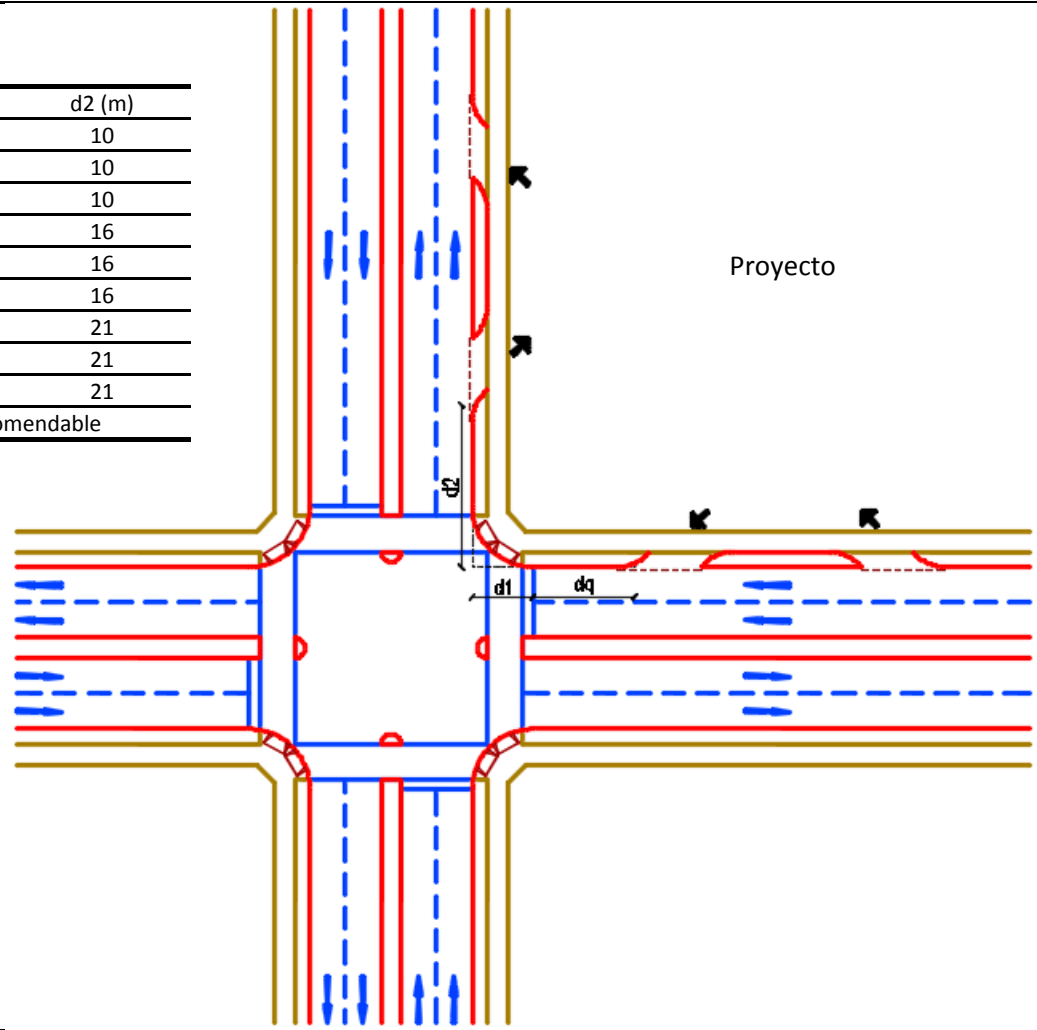


Nota:  
Las estructuras se deben ubicar en el predio del proyecto o en otro, cuya propiedad debe ser gestionada por el titular del proyecto.

<b>Ficha N° 1.14</b>	<b>Nombre:</b> Distanciamiento de accesos según el flujo vehicular	<b>IMIV Intermedio y Mayor</b>
<b>Descripción:</b>	Los accesos vehiculares deben cumplir con el distanciamiento a la intersección más cercana, definido en el REDEVU según los flujos vehiculares que pasan frente a los accesos.	
<b>Referencia:</b>	REDEVU 4.04	

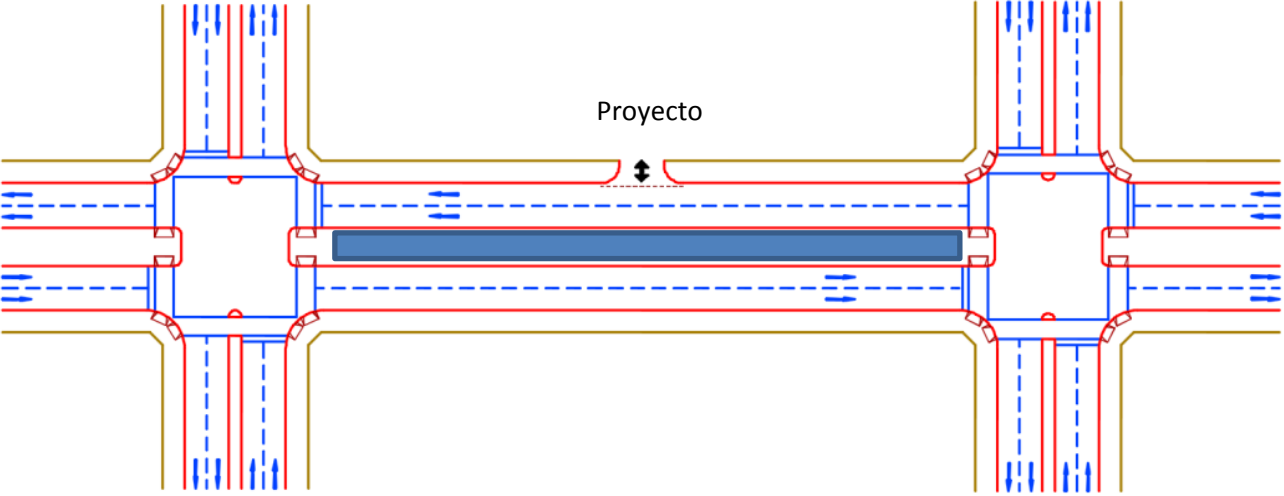
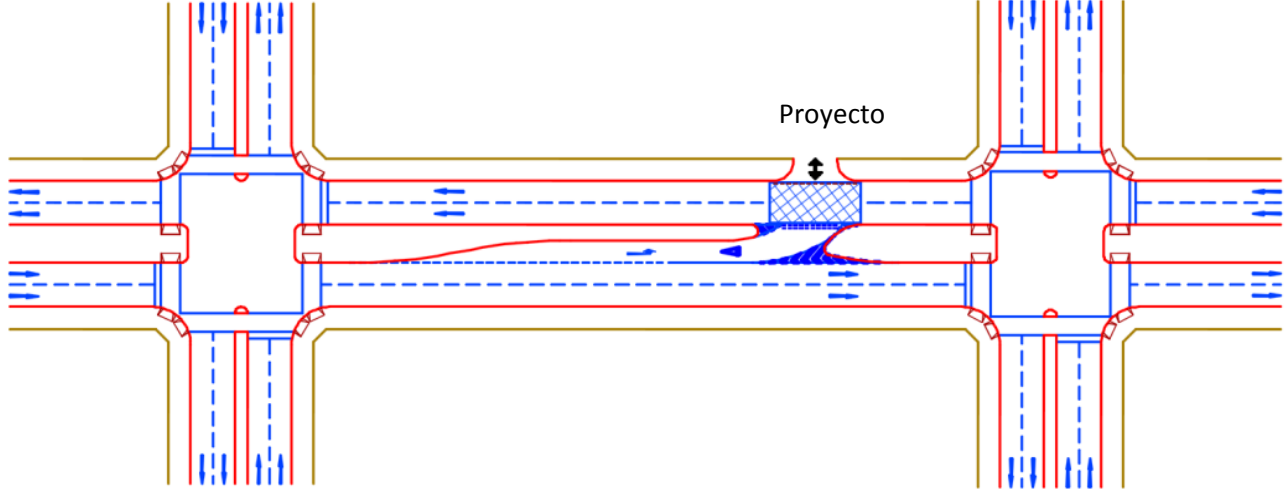
Flujo (veq/h-pista)	dq (m)	d2 (m)
0-100	6	10
101-200	10	10
201-300	16	10
301-400	21	16
401-500	26	16
501-600	31	16
601-700	36	21
701-750	41	21
751-800	51	21
> 800	No recomendable	

d1 = 6,0 m (min)



Nota: Para verificar este requisito se deben realizar mediciones de flujos vehiculares en las vías donde se ubican los accesos, y seguir el procedimiento descrito en el REDEVU.



<b>Ficha N° 1.15</b>	<b>Nombre:</b> Prohibición de virajes a la izquierda	<b>IMIV Intermedio y Mayor</b>
<b>Descripción:</b>	En los accesos vehiculares hacia vías colectoras, troncales o expresas, se debe prohibir los virajes hacia la izquierda, tanto para entrar como para salir del proyecto, prefiriendo el uso de retornos comunes o rutas alternativas. En casos excepcionales se podrán permitir esas maniobras con las medidas de infraestructura necesarias.	
<b>Referencia:</b>		
		Nota:
<p style="text-align: center;">Mediana que impide viraje hacia la izquierda</p> 		
<p style="text-align: center;">Ejemplo caso excepcional, se permite viraje</p> 		Nota: Casos excepcionales son el acceso de vehículos de emergencia en hospitales y cuarteles de bomberos

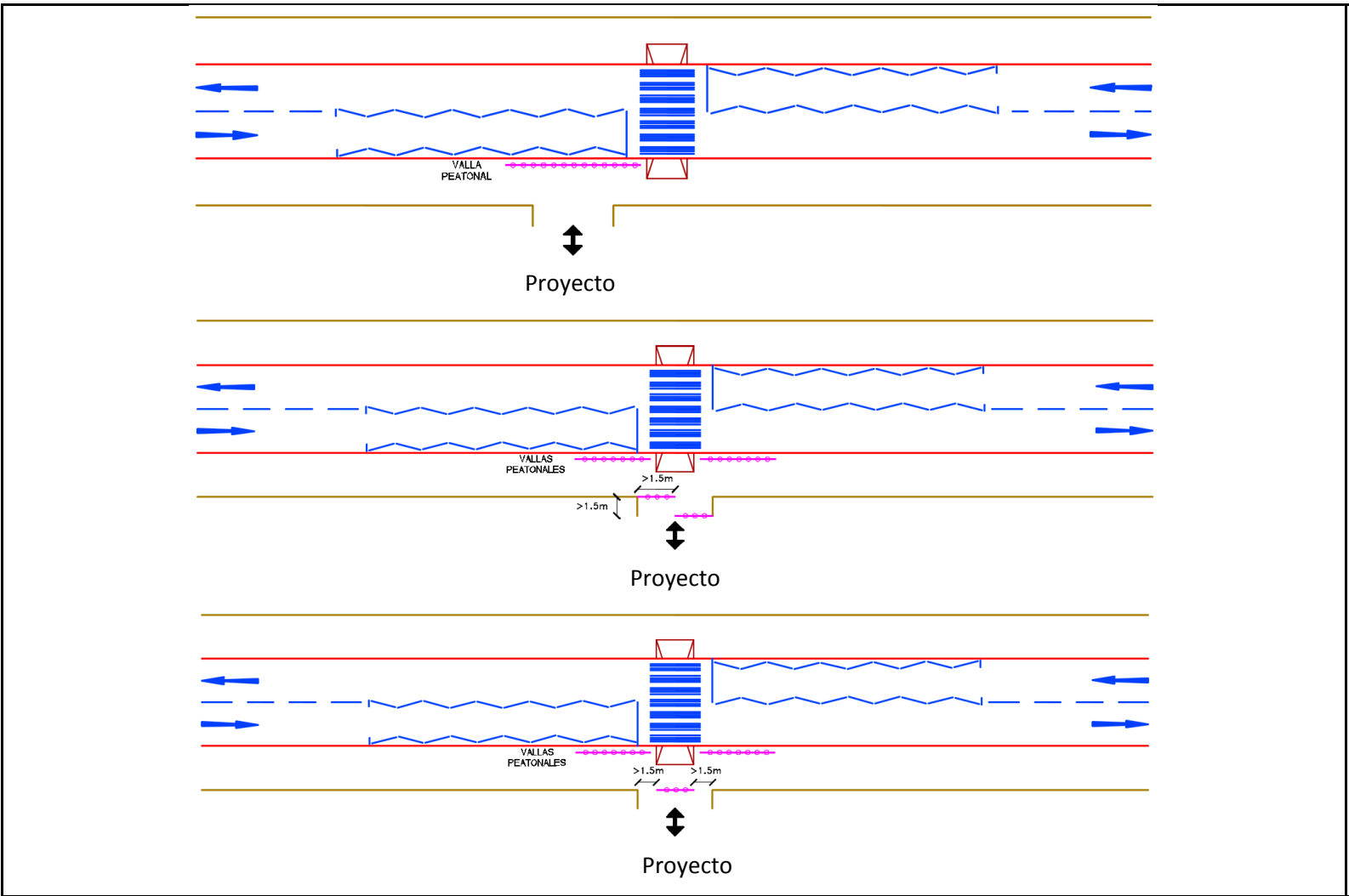
<b>Ficha N° 1.16</b>	<b>Nombre:</b> Plan informativo de acercamiento	<b>IMIV Mayor</b>
<b>Descripción:</b>	Los proyectos de equipamiento de clase comercio, salud o infraestructura de transporte, deben considerar en su área de influencia un plan de señales informativas de acercamiento que guíe la llegada de los usuarios motorizados, de ciclistas y de peatones.	
<b>Referencia:</b>		



Ejemplo señalización informativa de acercamiento para peatones

Nota: Las señales informativas deben ubicarse de manera que no interfieran la visibilidad de las señales existentes.

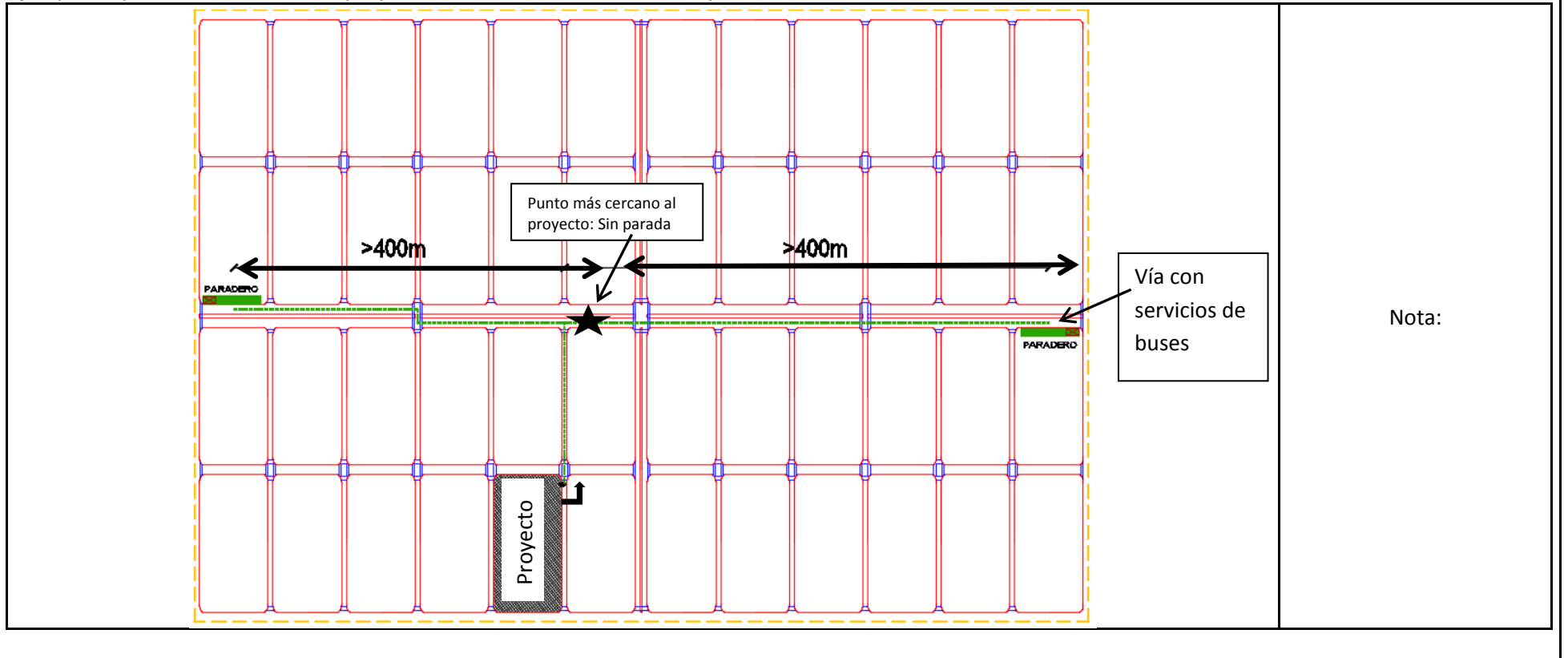
<b>Ficha N° 2.1</b>	<b>Nombre:</b> Vallas peatonales en accesos a equipamiento educacional	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	Los proyectos de equipamiento de clase educación deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales.	
<b>Referencia:</b>	REDEVU 3.02.102	



Nota:

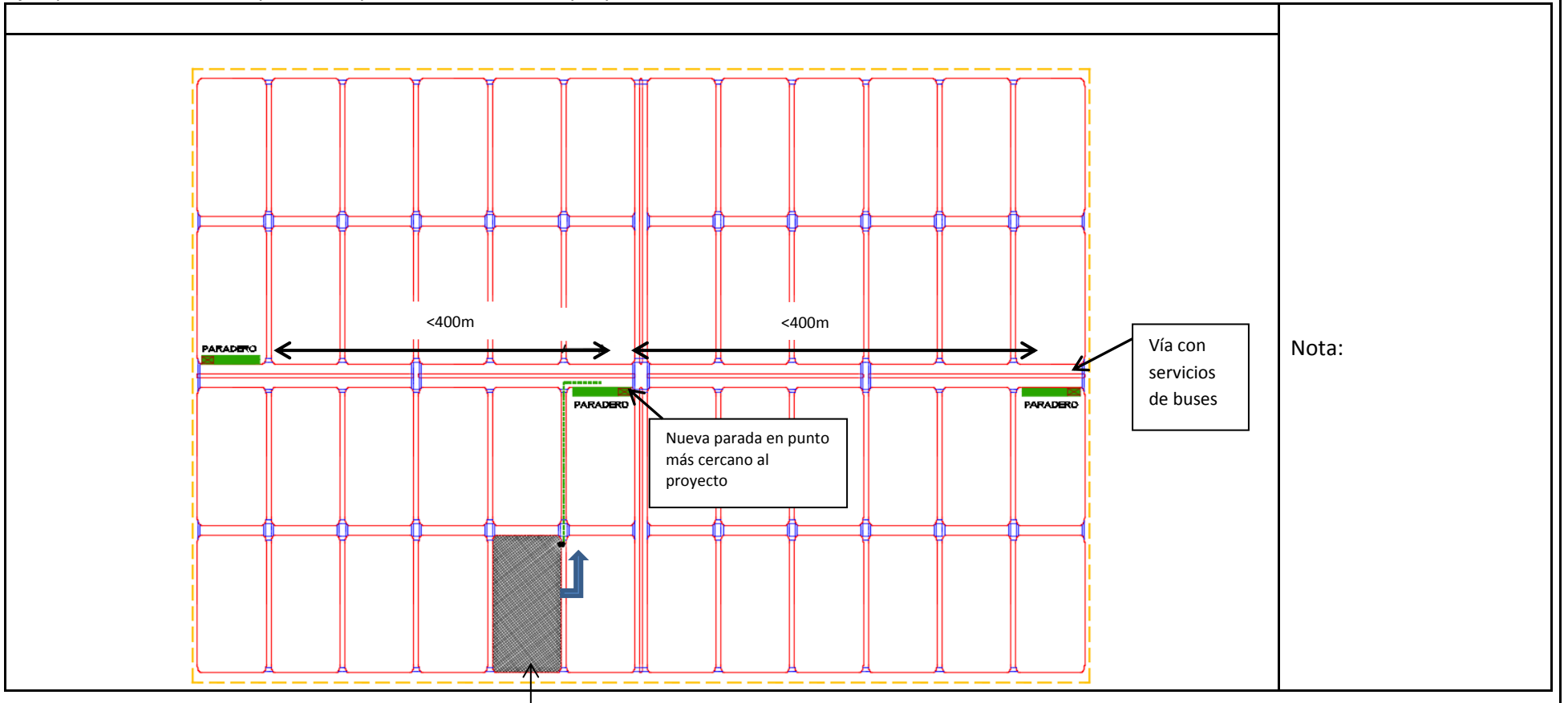
<b>Ficha N° 3.2</b>	<b>Nombre:</b> Parada de transporte público cercana	<b>IMIV Intermedio y Mayor</b>
<b>Descripción:</b>	Si en el área de influencia existen vías con servicios de buses o taxis colectivos, se debe asegurar que exista una parada que no esté a más de 400 metros del punto más cercano en dicha vía al proyecto; si no existe, entonces se debe gestionar la instalación de una parada, con quien corresponda.	
<b>Referencia:</b>	Estándares de paraderos DTPR. Estándares de Seguridad y ubicación de CONASET	

Ejemplo de punto más cercano del proyecto a los servicios de buses - Sin parada



<b>Ficha N° 3.2 cont.</b>	<b>Nombre:</b> Parada de transporte público cercana	<b>IMIV Intermedio y Mayor</b>
<b>Descripción:</b>	Si en el área de influencia existen vías con servicios de buses o taxis colectivos, se debe asegurar que exista una parada que no esté a más de 400 metros del punto más cercano en dicha vía al proyecto; si no existe, entonces se debe gestionar la instalación de una parada, con quien corresponda.	
<b>Referencia:</b>	Estándares de paraderos DTPR y DTPM. Estándares de Seguridad y ubicación de CONASET	

Ejemplo de instalación de parada en punto más cercano al proyecto

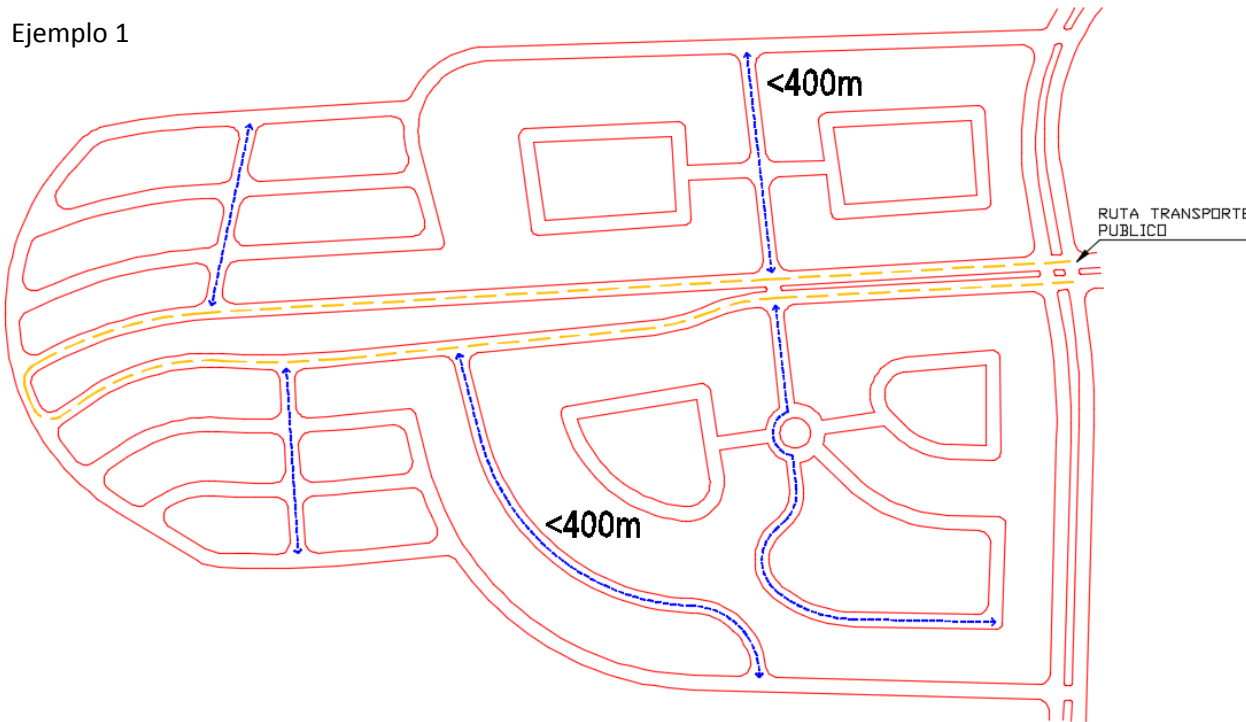


Proyecto

Nota:

<b>Ficha N° 3.3</b>	<b>Nombre:</b> Trazado vial para dar cobertura de transporte público en loteos	<b>IMIV Mayor</b>
<b>Descripción:</b>	Los proyectos de loteo o loteo con construcción simultánea con destino residencial o actividades productivas y otras, deben considerar un trazado vial que permita dar cobertura de transporte público con buses o colectivos a todos los predios, con una distancia caminable, no mayor a 400 metros de los servicios de transporte público.	
<b>Referencia:</b>		

Ejemplo 1

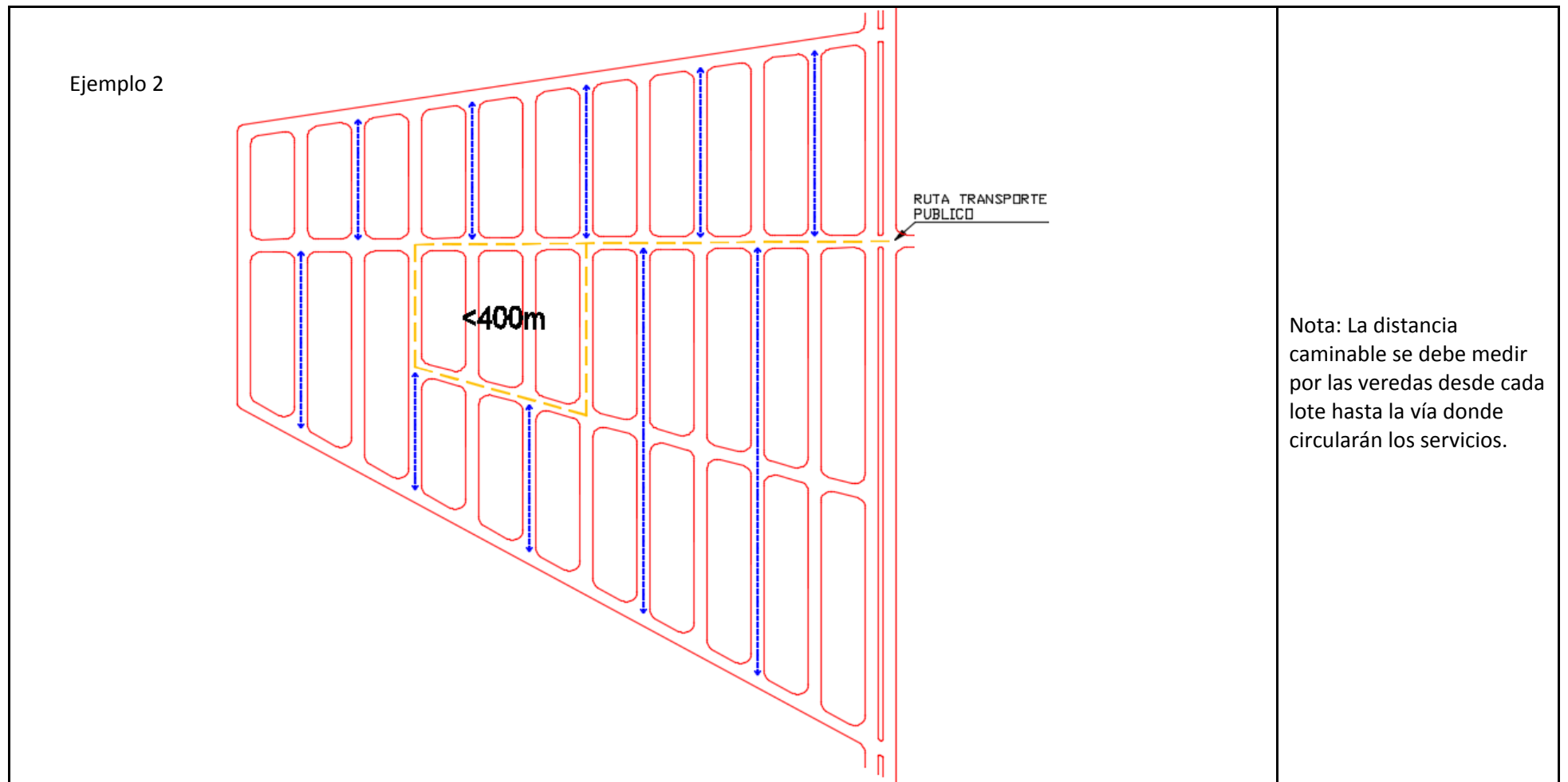


Nota: La distancia caminable se debe medir por las veredas desde cada lote hasta la vía donde circularán los servicios.

<b>Ficha N° 3.3 cont.</b>	<b>Nombre:</b> Trazado vial para dar cobertura de transporte público en loteos	<b>IMIV Mayor</b>
---------------------------	--	-------------------

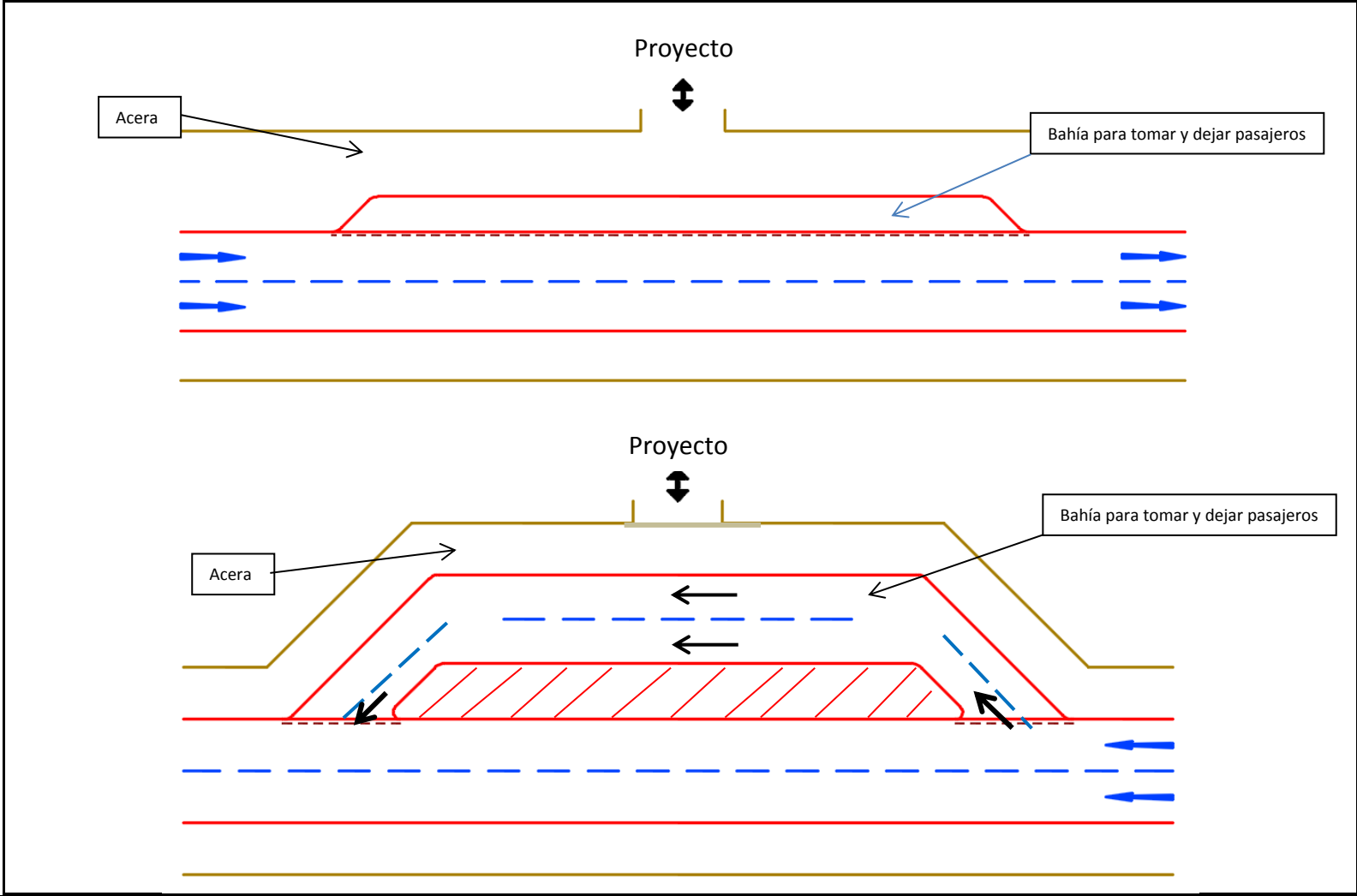
<b>Descripción:</b>	Los proyectos de loteo o loteo con construcción simultánea con destino residencial o actividades productivas y otras, deben considerar un trazado vial que permita dar cobertura de transporte público con buses o colectivo a todos los predios, con una distancia caminable, no mayor a 400 metros de los servicios de transporte público.
---------------------	--

<b>Referencia:</b>	
--------------------	--



Nota: La distancia caminable se debe medir por las veredas desde cada lote hasta la vía donde circularán los servicios.

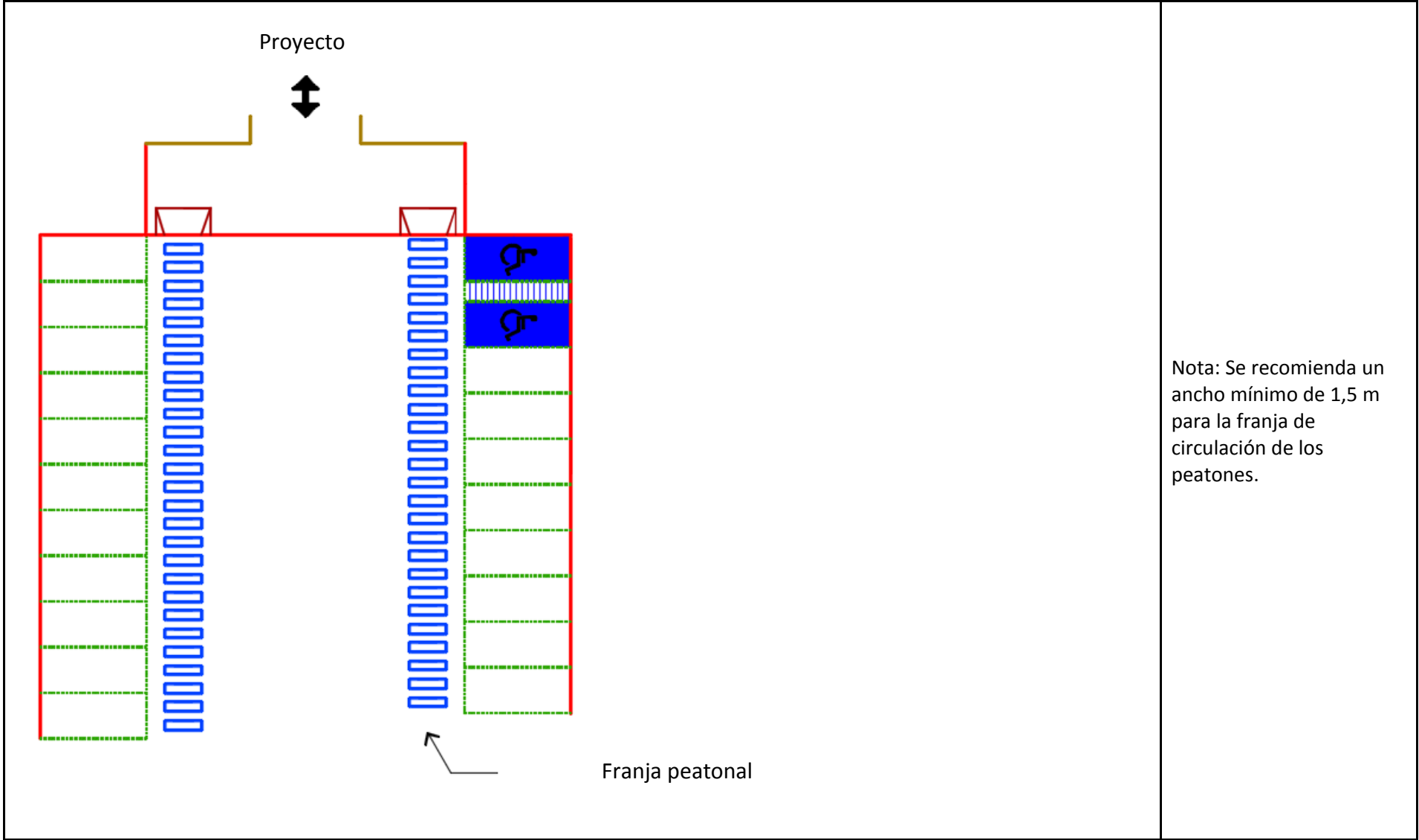
<b>Ficha N° 5.1</b>	<b>Nombre:</b> Áreas para tomar o dejar pasajeros en equipamiento de salud y estaciones o terminales de transporte	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	Los proyectos de equipamiento de clase salud, terminales de vehículos, estaciones ferroviarias o de intercambio modal y otros recintos similares, deben incluir un área para tomar o dejar pasajeros con una capacidad acorde con la carga de ocupación que tenga el proyecto. La solución debe ser consistente con la jerarquía y el perfil vial definido para la respectiva vía.	
<b>Referencia:</b>		



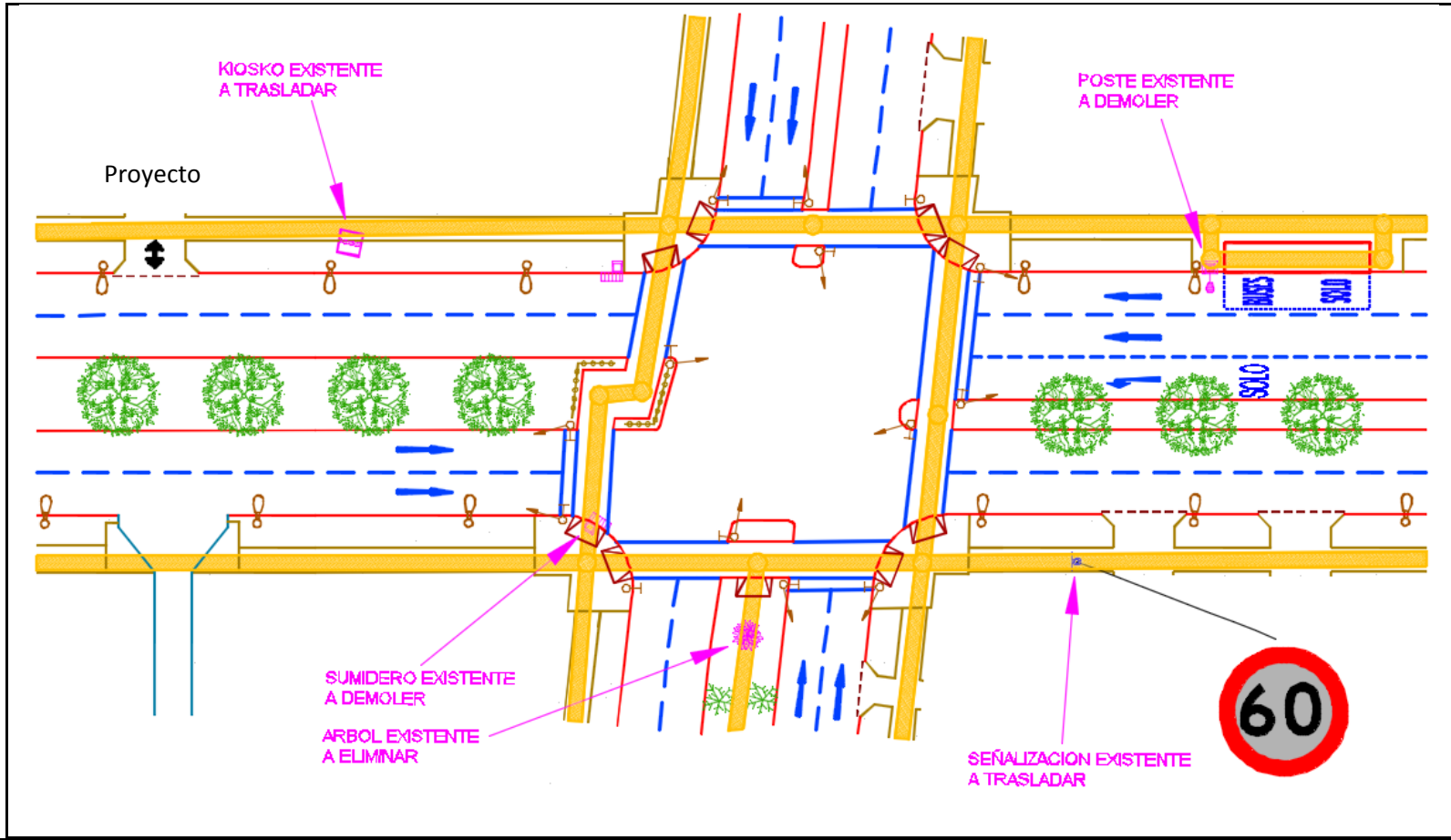
Nota:



<b>Ficha N° 5.2</b>	<b>Nombre:</b> Franja para circulación de peatones en estacionamientos de uso público	<b>IMIV Todos</b>
<b>Descripción:</b>	Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto deben incluir franjas para la circulación de los peatones.	
<b>Referencia:</b>		



Ficha N° 7.1 y 7.1 bis	Nombre: Cumplimiento de normas de accesibilidad universal	IMIV Todos
Descripción:	El diseño de las vías urbanizadas por el proyecto y las rutas peatonales hasta la intersección más cercana en los IMIV Intermedio y Mayor, deben considerar las normas de accesibilidad universal sobre rutas accesibles, rampas antideslizantes, rebajes de solera, etc.	
Referencia:		



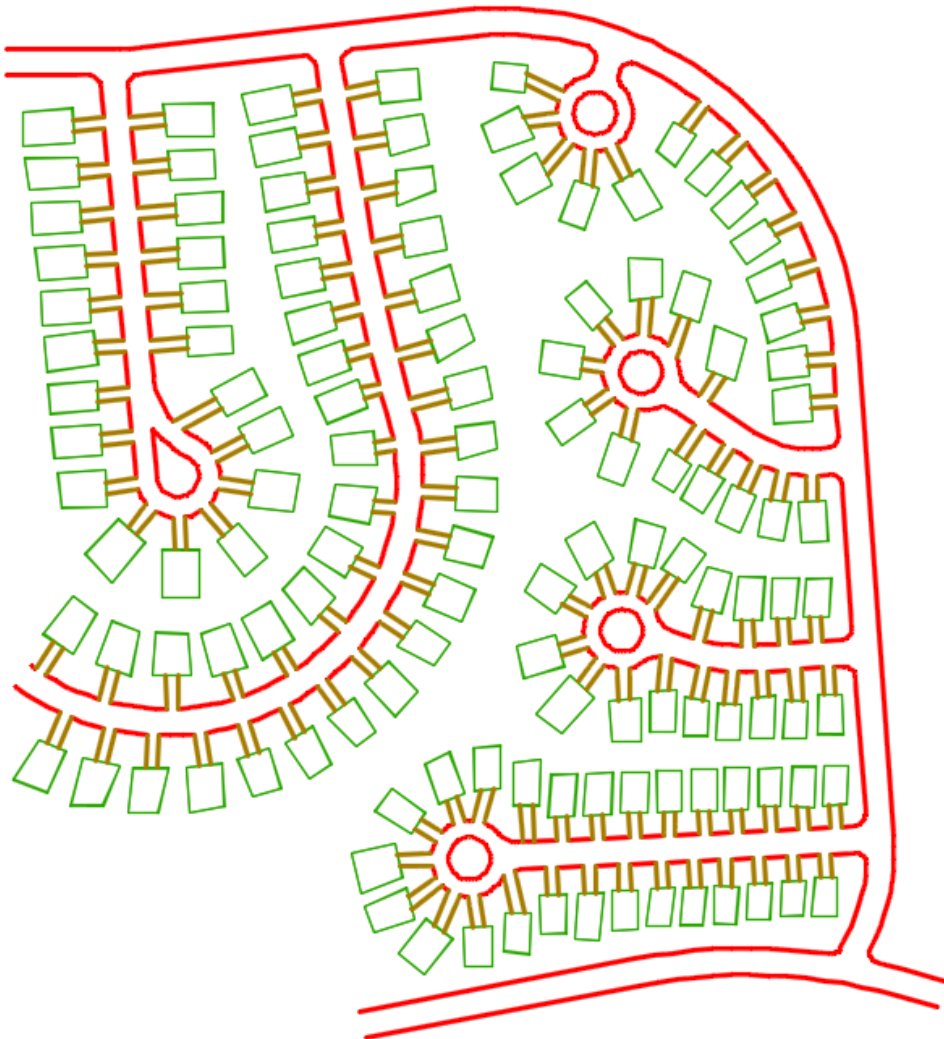
Nota: La imagen muestra un ejemplo de análisis de rutas accesibles. En color amarillo se muestran las rutas accesibles junto con las intervenciones necesarias para cumplir la normativa.

**Ficha N° 8.1** **Nombre:** Trafico calmado en proyectos de loteo residenciales **IMIV Intermedio y Mayor**

**Descripción:** Las vías locales y de servicio en proyectos de loteo o loteo con construcción simultánea con destino residencial, deben incluir medidas de tráfico calmado para que la circulación vehicular se realice a una velocidad menor o igual a 30 km/h. y o un trazado vial que calma la velocidad.

**Referencia:**

Ejemplo de trazado vial que calma la velocidad



Nota: Para medidas de tráfico calmado, en trazados viales rectos, ver "Medidas de tráfico calmado: Guía Práctica – CONASET"