1. CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES	Cumplimiento
1.1 Espacio de almacenamiento.	El diseño de los accesos vehiculares controlados genera zonas de espera de al menos 6 metros de longitud, permitiendo que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal.
1.2 Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos.	Los accesos peatonales son independientes de los accesos vehiculares. En el caso de los contiguos, se diferencian con color o textura en el pavimento, tachas, topes, elementos verticales segregadores u otras medidas.
1.3 Elementos de visibilidad en accesos.	El diseño de los accesos permite a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a estos de la presencia de la salida de vehículos (distancia de visibilidad de al menos 50 metros). Sin perjuicio de lo anterior, se considera la incorporación de espejos panorámicos y balizas.
1.4 Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces peatonales.	En las 3 intersecciones del área de influencia, se constata la existencia de facilidades peatonales explícitas, las que serán reforzadas con demarcación y señalización de aquellas que se encuentren en mal estado y/o inexistentes.
1.5 Vallas peatonales y paso de cebra en establecimientos educacionales	No aplica para este proyecto, pues no se trata de un establecimiento educacional.
1.6 Franja para circulación peatonal en estacionamientos.	Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto (visitas), considera la inclusión de franjas demarcadas para la circulación de peatones.

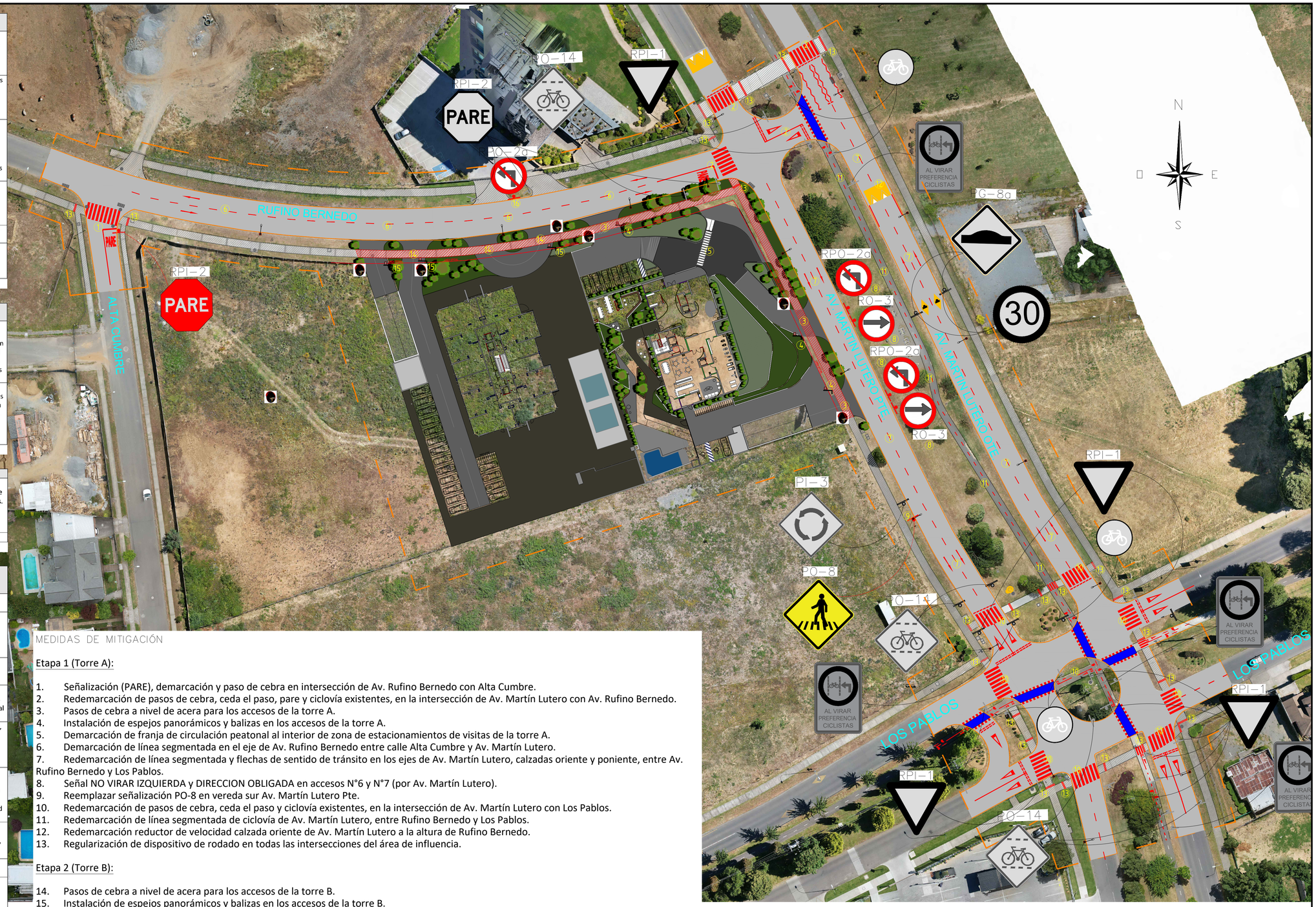
2. CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS	Cumplimiento
2.1 Continuidad de ciclovías.	Ni las obras de urbanización u otras medidas relacionadas con el proyecto interrumpen la continuidad de la ciclovía existente por Av. Martín Lutero. El proyecto tampoco dificulta o impide el uso de estacionamientos públicos para bicicletas o de estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.
2.2 Elementos de visibilidad en accesos	El diseño de los accesos permite a los conductores una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y a estos de la presencia de la salida de vehículos (distancia de visibilidad de al menos 50 metros). Sin perjuicio de lo anterior, se considera la incorporación de espejos panorámicos y balizas.

3. OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	Cumplimiento
3.1 Medidas para asegurar operación segura y eficiente.	Ninguno de los accesos del proyecto interfiere con la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios. Los accesos del proyecto no enfrentar una infraestructura especializada para transporte público.
3.2 Facilidades para la Intermodalidad.	No aplica para la categoría del IMIV Básico.

4. CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHICULOS MOTORIZADOS	Cumplimiento
4.1 Ingreso seguro de buses y camiones.	El proyecto no genera el ingreso o salida frecuente de buses y/o camiones.
4.2 Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos.	Los accesos cumplirán con los radios de giro y ángulos de incidencia según normativa vigente (ej. REDEVU). Se proyectan radios de giro mínimos, de 3,5 metros y ángulos de incidencia de 90°.
4.3 Habilitación de sentidos de tránsito en accesos.	Los sentidos de tránsito de los accesos están de acuerdo con el sentido de tránsito de Av. Rufino Bernedo y Av. Martín Lutero (poniente).
4.4 Adecuada visibilidad en accesos.	Tanto los accesos por Av. Rufino Bernedo como por Av. Martín Lutero (poniente), están ubicados de tal forma que la distancia de visibilidad es de al menos 50 metros.
4.5 Adecuada visibilidad en accesos en curvas.	Si bien Av. Rufino Bernedo tiene cierta curvatura, los accesos que enfrentan esta vía tendrán una visibilidad mínima de 50 metros. Sin perjuicio de lo anterior, se considera la incorporación de espejos panorámicos y balizas.
4.6 Prohibición de virajes.	Av. Rufino Bernedo es una vía de servicio, por tanto, están permitidos los virajes a la izquierda. Los accesos por Av. Martín Lutero (poniente), no permiten los virajes a izquierda, tanto por la categoría de la vía como por la unidireccionalidad de dicha calzada.
4.7 Facilidades para tomar y dejar pasajeros.	Si bien esta medida no aplica para proyectos residenciales, el "Edificio Ópera" cuenta con un acceso exclusivo a una zona para "tomar o dejar" pasajeros.
4.8 Provisión de área de cargo/descarga y de señalización.	No aplica para este tipo de proyecto.
4.9 Distanciamientos mínimos de accesos a intersección.	El acceso más próximo a una intersección, se encuentra a más de 30 metros de distancia, cumpliendo con el mínimo de 10 metros establecidos para los IMIV Básicos.
4.10 Medidas de tráfico calmado.	No aplica para la categoría de IMIV Básico.
4.11 Diseño adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesada.	No aplica para la categoría de IMIV Básico.

5. INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD	Cumplimiento
5.1 Señalización de tránsito.	El proyecto considera la implementación de señalización de tránsito conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito.
5.2 Señales informativas en área de influencia.	No aplica para la categoría de IMIV Básico.

6. INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO	Cumplimiento
6.1 Protección del espacio público.	El proyecto no ocupa espacios públicos que interfieran la implementación de futuros proyectos viales o urbanos.
6.2 Facilidades para personas con movilidad reducida.	El proyecto no altera facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o ciclistas.



MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Etapa 1 (Torre A):

1. Señalización (PARE), demarcación y paso de cebra en intersección de Av. Rufino Bernedo con Alta Cumbre.
2. Redemarcación de pasos de cebra, ceda el paso, pare y ciclovía existentes, en la intersección de Av. Martín Lutero con Av. Rufino Bernedo.
3. Pasos de cebra a nivel de acera para los accesos de la torre A.
4. Instalación de espejos panorámicos y balizas en los accesos de la torre A.
5. Demarcación de franja de circulación peatonal al interior de zona de estacionamientos de visitas de la torre A.
6. Demarcación de línea segmentada en el eje de Av. Rufino Bernedo entre calle Alta Cumbre y Av. Martín Lutero.
7. Redemarcación de línea segmentada y flechas de sentido de tránsito en los ejes de Av. Martín Lutero, calzadas oriente y poniente, entre Av. Rufino Bernedo y Los Pablos.
8. Señal NO VIRAR IZQUIERDA y DIRECCION OBLIGADA en accesos N°6 y N°7 (por Av. Martín Lutero).
9. Reemplazar señalización PO-8 en vereda sur Av. Martín Lutero Pte.
10. Redemarcación de pasos de cebra, ceda el paso y ciclovía existentes, en la intersección de Av. Martín Lutero con Los Pablos.
11. Redemarcación de línea segmentada de ciclovía de Av. Martín Lutero, entre Rufino Bernedo y Los Pablos.
12. Redemarcación reductor de velocidad calzada oriente de Av. Martín Lutero a la altura de Rufino Bernedo.
13. Regularización de dispositivo de rodado en todas las intersecciones del área de influencia.

Etapa 2 (Torre B):

14. Pasos de cebra a nivel de acera para los accesos de la torre B.
15. Instalación de espejos panorámicos y balizas en los accesos de la torre B.
16. Señal NO VIRAR IZQUIERDA en acceso N°3 (por Av. Rufino Bernedo).

NOTAS:

1. Para la recepción del proyecto se deberá ingresar proyecto de pavimentación aprobado por SERVIU.
2. Para la recepción del proyecto se deberá ingresar aprobación de Serviu de los dispositivos de rodado.
3. La señalización debe ser en tela grado ingeniería con lámina antigrafities certificada para señalización vial.
4. La demarcación debe ser en pintura termoplástica con un espesor de 2.5 mm o doble componente en frío.

SIMBOLOGÍA

- LÍNEA DE SOLERA
- LÍNEA OFICIAL
- ÁREA DE INFLUENCIA
- DEMARCACIÓN EXISTENTE
- DEMARCACIÓN PROYECTADA
- GRIFO
- POSTE ILUMINACION
- POSTE
- OBRA DE ARTE
- CALLE O PASAJE PAVIMENTO
- CALLE O PASAJE SIN PAVIMENTO
- VEREDA EXISTENTE
- VEREDA PROYECTADA
- SEÑALIZACIÓN PROYECTADA
- SEÑALIZACIÓN ACTUAL
- VALLA PEATONAL
- LOMO DE TORO EXISTENTE
- PASO RODADO EXISTENTE
- PASO RODADO PROYECTADO
- LOMO DE TORO PROYECTADO
- CÁMARA INSP. EXISTENTE
- CÁMARA INSP. PROYECTADO
- SUMIDERO EXISTENTE
- SUMIDERO PROYECTADO
- BALIZA Y ESPEJO PROYECTADO

INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL
SITUACIÓN PROYECTO MEJORADO

REGIÓN: REGION DE LA ARAUCANIA PROVINCIA: CAUTIN
COMUNA: TEMUCO LAMINA: 1 DE: 3

CODIGO: IMIVI Martín Lutero – 20240129

FECHA: 11 de Marzo de 2024

A1

GONZALO PUENTES
INGENIERO CIVIL
AMUN INGENIEROS
ASESORÍAS E INGENIERÍA
Av. Escrivá de Balaguer N°9435, Depto. 1402, Vitacura, Santiago
TEL: +569 877 689 25
Mail: gpuentes@amuningenieros.com

APROBADO POR

Profesional TITULAR DEL PROYECTO

Gonzalo Puentes Ing. Civil

DIBUJÓ	CASTAÑA AZAR C.
PROYECTÓ	GONZALO PUENTES E.
REVISÓ	GONZALO PUENTES E.
APROBÓ	GONZALO PUENTES E.

ESCALA 1:1000 COTAS EN: M