INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO

PROYECTO LOCAL COMERCIAL

COMUNA DE TEMUCO

REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

FELIPE ASTETE PAULMANN – ARQUITECTO

INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
PROYECTO LOCAL COMERCIAL

1. INTRODUCCIÓN 2
2. ANTECEDENTES GENERALES 2
2.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO MATERIA DE ESTUDIO 2
2.2 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO 2
2.3 USO DE SUELO 2
2.4 OBJETIVO DEL ESTUDIO 2
3. ÁREA DE INFLUENCIA 3
3.1 REGULACIONES DE INTERSECCIONES 3
4. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL 4
4.1 MOVIMIENTOS EXISTENTES 9
4.2 MEDICIONES DE FLUJOS 9
4.3 ANÁLISIS DE TRÁNSITO 11
4.4 ANÁLISIS DE FLUJO PEATONAL 11
5. VERIFICACIÓN DEL DISEÑO DE ACCESOS 11

FELIPE ASTETE PAULMANN – ARQUITECTO

1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio tiene como objetivo desarrollar un informe de mitigación de impacto vial (IMIV) básico, el cual permita evaluar el efecto que producirá sobre la vialidad el emplazamiento de local comercial de manipulación y venta de alimentos "Gastolia", en calle Arturo Prat #770, en el sector centro de la ciudad de Temuco, Región de la Araucanía, el cual solo contará con acceso peatonal.

Considerando el resultado de categorización de la ficha SEIM como BÁSICO tanto para transporte privado motorizado y viajes en otros modos, las medidas de mitigación se regirán por el Artículo 2.1.1 del decreto 30 (MTT).

2. ANTECEDENTES GENERALES

2.1 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO MATERIA DE ESTUDIO

El proyecto, materia del presente estudio, corresponde a destino COMERCIO del tipo local comercial de manipulación y venta de alimentos, emplazado en un terreno de 312,5 m^2 en calle Arturo Prat #770, en la comuna de Temuco. El proyecto consta de 3 niveles, donde 2 de ellos son de atención a público, ubicándose en el primer nivel la venta y elaboración de alimentos, y en ambos niveles baños para público, ubicándose en el primer piso el baño de discapacitados.

El local comercial cuenta con dos accesos peatonales, uno tipo rampa para personas en situación de discapacidad y otro con escalones.

El proyecto se ubica en la zona ZHR1 de la Ordenanza Local de la comuna de Temuco, y no cuenta con accesos vehiculares, además, la ordenanza anteriormente mencionada indica en su Articulo 23 que para esta zona no se exige estacionamientos.

2.2 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se localiza en la zona centro de la comuna de Temuco, región de la Araucanía, limitando en sus deslindes Norte, Sur y Poniente con otras propiedades, y enfrentándose en su deslinde Este a la calle Arturo Prat, ubicándose ahí su acceso principal.

Dentro del plan regulador comunal el proyecto se ubica en zona ZHR1, sector centro.

2.3 USO DE SUELO

De acuerdo con Certificado de informaciones previas n° 302 de fecha 02/02/2022, otorgado por Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Temuco, el sector de emplazamiento del proyecto es la zona ZHR1, el cual es una zona de conservación histórica, sin presencia de antejardines, en la cual se permite la construcción de edificios tipo, residencial, equipamiento en general.

2.4 OBJETIVO DEL ESTUDIO

El presente informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) Básico, está enfocado a un proyecto de uso Equipamiento, con destino COMERCIO, del tipo LOCAL COMERCIAL de manipulación y venta de alimentos, este proyecto debido a su ubicación y año de construcción no contempla accesos vehiculares ni estacionamientos en su interior.

Por tanto, los objetivos del presente IMIV son los siguientes:

- Conocer situación de uso y operación actual de zona de influencia directa al proyecto.
- Determinar si el destino propuesto generará impacto o no sobre vialidad local.

- Evaluar y proponer medidas de mitigación a impactos que eventualmente genere la obra.

3. ÁREA DE INFLUENCIA

El área de influencia abarcará desde el área de ingreso peatonal por la vialidad pública analizada hasta las intersecciones más próximas.

El proyecto NO cuenta con accesos vehiculares por lo que no existirá movimiento vehicular hacia el interior del recinto o hacia el espacio público, que pueda perjudicar el tránsito en calle Arturo Prat.

Considerando que en cada intersección se ubican semáforos, se limita el área de influencia a la manzana de ubicación del predio, además de las intersecciones que permiten movilizarse para llegar de manera próxima a calle Arturo Prat como lo son Antonio Varas por el norte y Andrés Bello por el sur.

- Límite norte: Calle Antonio Varas
- Limite Sur: Calle Andrés Bello
- Limite Este: Arturo Prat
- Limite Oeste: Vicuña Mackenna



Figura 1 Emplazamiento Local comercial, elaboración propia

3.1 REGULACIONES DE INTERSECCIONES

La regulación de las intersecciones identificadas dentro del área de influencia es la siguiente:

- Arturo Prat – Antonio Varas: Intersección con semáforos, cruce peatonal y señaléticas.
- Arturo Prat – Andrés Bello: Intersección con semáforos, cruce peatonal y señaléticas.
- Vicuña Mackenna – Antonio Varas: Intersección con semáforos, cruce peatonal y señaléticas.
- Vicuña Mackenna – Andrés Bello: Intersección cuenta con semáforos, cruce peatonal y señaléticas.

Todas las intersecciones se encuentran demarcadas y señalizadas, siendo Arturo Prat la vía que enfrenta la fachada.

4. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La caracterización consistirá en un detalle de los aspectos de señalización y demarcación relativos al tránsito existente y a la infraestructura física y de operación vial en el área de influencia.

Se debe señalar que el sector de emplazamiento del proyecto se encuentra completamente consolidado con relación a la urbanización e infraestructura urbana debido a su emplazamiento en el centro de la ciudad de Temuco.

Las principales vías que forman parte del área de influencia son:

Calle Arturo Prat: Vía unidireccional, 2 pistas, tránsito sentido sur a norte.

Calle Andrés Bello: Vía unidireccional, 2 pistas, tránsito poniente a oriente.

Calle Antonio Varas: Vía unidireccional, 2 pistas, tránsito oriente a poniente.

Calle Vicuña Mackenna: Vía unidireccional, 3 pistas, tránsito norte a sur.

El pavimento de las calles es hormigón con suelo compactado en toda su extensión. Todas las calles cuentan con respectivas veredas pavimentadas en toda su extensión.

En calle Arturo Prat en vereda colindante a proyecto presenta arborización, además se presenta ciclovía en la vereda oriente.

Calle Vicuña Mackenna presenta arborización por sus dos veredas

SET FOTOGRÁFICO

FOTOGRAFÍA N°1 INTERSECCIÓN ARTURO PRAT – ANTONIO VARAS



FOTOGRAFÍA N°2 INTERSECCIÓN ARTURO PRAT – ANTONIO VARAS



FOTOGRAFÍA N°3 INTERSECCIÓN ARTURO PRAT – ANTONIO VARAS



FOTOGRAFÍA N°4 INTERSECCIÓN ARTURO PRAT – ANDRÉS BELLO



FOTOGRAFÍA N°5 INTERSECCIÓN ARTURO PRAT – ANDRÉS BELLO



FOTOGRAFÍA N°6 INTERSECCIÓN VICUÑA MACKENA – ANTONIO VARAS



FOTOGRAFÍA N°7 INTERSECCIÓN VICUÑA MACKENA – ANTONIO VARAS



FOTOGRAFÍA N°8 INTERSECCIÓN VICUÑA MACKENA – ANDRÉS BELLO



FOTOGRAFÍA N°9 INTERSECCIÓN VICUÑA MACKENA – ANDRÉS BELLO



4.1 MOVIMIENTOS EXISTENTES

En la figura n°2 se presenta un croquis que grafica los movimientos vehiculares existentes en las intersecciones.



Figura 2 Movimientos existentes, elaboración propia

Considerando las características del proyecto, así como también el nulo flujo de autos desde el interior del proyecto hacia la calle, no se generará impacto hacia la vialidad pública.

4.2 MEDICIONES DE FLUJOS

De acuerdo con manual de Diseño de Vialidad Urbana (REDEVU) se realizan mediciones de flujos vehiculares continuos los martes 04 y jueves 06 de junio 2024, en intersección de calles Arturo Prat con Andrés Bello, durante los periodos que establece REDEVU en Art. 4.04.3, los cuales son:

PERIODO 1 – Punta mañana (P1) 07.30 a 09.30

PERIODO 2 – Fuera de punta mañana (P2) 10.30 a 11.30

PERIODO 3 – Punta Mediodía (P3) 12.30 a 14.00

PERIODO 4 – Fuera de Punta Tarde (P4) 15.30 a 16.30

PERIODO 5 – Punta Tarde (P5) 18.00 a 20.00

Los flujos vehiculares existentes, se clasificaron de acuerdo con lo planteado por REDEVU y el Reglamento sobre Mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivado de proyectos de crecimiento urbano. Se considera las diferentes categorías de vehículos con los factores de equivalencia que se presentan a continuación:

Categoría	Factor (veq/veh)
Automóvil	1,00
Taxi	1,00
Taxibus (aprox. 8 m)	1,65
Bus (aprox. 12 m)	2,00
Bus articulado (aprox. 18 m)	3,00
Camión de 2 ejes	2,00
Camión de más de 2 ejes	2,50
Bicicletas y otros ciclos	0,30
Motocicletas	0,50

Figura 3 Tabla de conversión extraída de reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivado de proyectos de crecimiento urbano.

A continuación, se presenta la tabla de resumen de conteo con el promedio de los dos días analizados.

TABLA N°1 PROMEDIO FLUJOS VEHICULADOS MEDIDOS EN INTERSECCIÓN ARTURO PRAT – ANDRES BELLO (veh)

HORA	INTERSECCIÓN ARTURO PRAT - ANDRÉS BELLO					
	Veh. Liv.	Taxis Colec.	Buses	Cam. 2 ejes	Motocicletas	Bicicletas
07:30 - 08:30	430	198	2	3	7	13
08:30 - 09:30	432	164	2	4	7	14
10:30 - 11:30	776	290	2	4	36	21
12:30 - 14:00	662	175	3	4	24	9
15:30- 16:30	613	152	4	5	15	34
18:00 - 19:00	530	146	2	3	6	30
19:00 - 20:00	599	124	2	4	4	23

En esta tabla se observa que durante los periodos de conteo predomina la circulación de vehículos particulares.

La tabla N°2 muestra el promedio entre ambos días de demanda de vehículos equivalentes, livianos y pesados.

TABLA N°2 PROMEDIO DE FLUJO PROMEDIO (veq)

HORA	AV ARTURO PRAT - ANDRÉS BELLO
07:30 - 08:30	323
08:30 - 09:30	612
10:30 - 11:30	1099
12:30 - 14:00	873
15:30- 16:30	798
18:00 - 19:00	696
19:00 - 20:00	740

Se observa que el mayor flujo vehicular se concentra en el medio día y cercano a este horario, en el tramo 10:30 – 11:30 hrs. Siendo de 1099 el flujo de mayor cantidad vehicular.

4.3 ANÁLISIS DE TRÁNSITO

En la tabla N° 3 se muestra la composición de tránsito de calle Arturo Prat, frente a local comercial.

En la tabla se evidencia que el mayor flujo corresponde a vehículos livianos, seguido por la presencia de taxis colectivos que se desplazan por calle Andrés Bello, y el transito de bicicletas por ciclovía de calle Arturo Prat.

TABLA N°3 COMPOSICIÓN DE FLUJO

TIPO VEHICULO	AV. PRAT
Veh. Liv.	72%
Taxis Colec.	23%
Buses	0.27%
Cam. 2 ejes	0.43%
Motocicletas	1.74%
Bicicletas	2.56%

4.4 ANÁLISIS DE FLUJO PEATONAL

La presencia de peatones se midió con el objeto de conocer su volumen, debido a que el proyecto cuenta solo con accesos peatonales.

La medición se realizó en conjunto con las mediciones vehiculares, se contaron peatones que circulan en ambos sentidos por calle ARTURO PRAT ya que esta es la calle de los accesos al proyecto.

Se evidencia una mayor cantidad de flujo peatonal en los periodos de 12:30 a 14:00.

El sector cuenta con veredas amplias, cruces peatonales con semaforización.

TABLA N°4 MEDICIONES DE FLUJO PEATONAL

HORA	CANTIDAD PEATONES
07:30-08:30	423
08:30 - 09:30	881
09:30 - 10:30	936
10:30 - 11:30	936
12:30 - 14:00	1331
15:30 - 16:30	842
18:00 - 19:00	620
19:00 - 20:00	506

5. VERIFICACIÓN DEL DISEÑO DE ACCESOS

No se realiza verificación del diseño de accesos vehiculares debido a que el proyecto no cuenta con este tipo de accesos ni estacionamientos.

6. ANÁLISIS DE IMPACTO VIAL QUE GENERA EL PROYECTO

Como se refleja en los datos presentados anteriormente, el estudio refleja que dadas sus características (proyecto SIN ingreso vehicular) se espera un NULO impacto sobre la vialidad pública.

Por esta razón se realiza un conteo de flujo vehicular el cual permite conocer flujos y movimientos alrededor del acceso peatonal del proyecto, además del comportamiento peatonal de la vía principal, Arturo Prat.

7. PROPOSICIÓN DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN

La propuesta de medidas de mitigación surge del análisis realizado en terreno, con respecto a la seguridad y aspectos operativos.

Las propuestas de mitigación a proponer son mínimas debido a que el proyecto no genera impacto en el tránsito vehicular.

La vialidad involucrada, en el área de influencia del proyecto, se encuentra consolidada, y con todas sus demarcaciones, señalizaciones, semáforos, cruces peatonales demarcados y en buen estado, además de contar con una ciclovía en la vereda Oriente que también se encuentra en buen estado y bien señalizada.

El proyecto en sí no genera impacto en el tránsito vehicular, debido a que no existe incorporación de vehículos hacia la calle.

8. CONCLUSIONES

El objetivo de lo estudiado, observado y analizado, es evaluar el impacto del proyecto de local comercial de manipulación y venta de alimentos "Gastolia", en calle Arturo Prat #770, en el sector centro de la ciudad de Temuco, Región de la Araucanía.

El estudio realizado, refleja que el proyecto no genera un impacto sobre el tránsito del centro de Temuco, ya que no contempla estacionamientos ni accesos vehiculares.

La normativa relacionada con el Plan Regulador Comunal indica que la zona ZHR1 en la que se emplaza el proyecto una zona de conservación histórica, sin presencia de antejardines, ni exigencias de estacionamientos, por lo que el proyecto cumple con los requisitos legislativos en su diseño.

El análisis ha permitido evidenciar que el proyecto no genera un impacto en el espacio de tránsito vehicular por lo que las medidas de mitigación no corresponden a un proyecto de estas características.



FELIPE ASTETE PAULMANN

ARQUITECTO