INFORME DE MITIGACIÓN VIAL BÁSICO
VERSIÓN CORREGIDA
PROYECTO:

“CONDOMINIO PIRCUNCHE”

COMUNA DE TEMUCO
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

NELSON GABRIEL FIERRO PINO
CONSULTOR VIGENTE RECIMIV N°69.
NOVIEMBRE 2025

Introducción

Toda obra en funcionamiento es potencialmente generadora y/o atractor de viajes, lo que provoca un impacto en la vialidad contigua. Por lo mencionado anteriormente el enfoque del presente Informe de Mitigación Vial Básico del proyecto "Condominio Pircunche" de la comuna de Temuco, tiene como objetivo justificar los accesos a fin de cumplir con los estándares entregados por REDEVU, que corresponde al Manual de Recomendaciones para el Diseño Vial Urbano, la OGUC ambos del MINVU y otros atingentes al proyecto en cuestión.

La metodología utilizada se basa en técnicas profesionales de gestión de tránsito en conformidad con las recomendaciones vigentes, proporcionadas por Decreto 30: "Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano" del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Decreto 12: "Modifica Diversos Cuerpos Normativos, en Materia de Estudios de Impacto Sobre el Sistema de Transporte Urbano y Transición Hacia el Nuevo Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad" del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Además de un diagnóstico recogido en terreno, que permite justificar que las distancias al acceso cumplan con lo establecido en REDEVU y sus dimensiones cumplan con lo establecido en la OGUC.

Previo al ingreso del presente proyecto, se llevó a cabo la categorización de este a través del Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), el cual consiste en una plataforma que permite identificar a través de algunas variables características de cada uno de los distintos tipos proyectos, a que categoría de impacto estos pertenecen, mediante tasas de conversión que permiten convertir las variables mencionada en viajes que estos proyectos puedan generar o atraer.

Para este caso, el proyecto corresponde a un conjunto habitacional de departamentos y local comercial, por lo que la variable que determina la categoría de estudio a realizar corresponde a los metros cuadrados de superficie edificada. Considerando estos datos para nuestro caso de estudio, el presente proyecto clasifica como un Informe de Mitigación Vial Básico, no cumpliendo con la cuota requerida de viajes para clasificar como un Informe de Mitigación Vial Intermedio**. Por consiguiente y ajustándose a lo indicado en el Decreto 30 presentamos un Informe de Mitigación Vial Básico.**

Contenido

1. CATEGORIZACIÓN DEL PROYECTO 3
2. DECLARACIÓN TIPO INFORME 6
3. FICHA RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO 7
3.1. Datos del Proyecto 7
3.2. Cuadro de Superficies 7
3.3. Datos de la Propiedad 8
3.4. Uso de Suelo 8
4. ESQUEMA DEL PROYECTO 10
4.1. Límite Predial y Superficie del Terreno 10
4.2. Ubicación del Proyecto 11
4.3. Zona de Estacionamientos 11
4.4. Accesos Proyectados 13
5. CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS 15
6. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO 17
7. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL 21
7.1. Tipo, estado de pavimentación de calzadas y categoría de vías 21
7.2. Perfil tipo de vías y categoría de vías 26
7.3. Catastro Operativo 27
7.4. Catastro de Mobiliario público y facilidades peatonales 31
7.4.1. Catastro Mobiliario Público 31
7.4.2. Catastro Facilidades para Peatones 31
7.5. Catastro Facilidades para Ciclos 35
7.6. Catastro Servicios para Transporte Público 35
8. MEDIDAS DE MITIGACION OBLIGATORIAS 38
9. MEDIDAS DE MITIGACIÓN ADICIONALES 46

1. CATEGORIZACIÓN DEL PROYECTO

Se identifican los criterios que permiten clasificar el proyecto en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM). Para un proyecto con uso de suelo residencial, destino vivienda, tipo departamento, se tienen las siguientes tablas que entregan las tasas de inducción de flujo de entrada y salida según los distintos períodos determinados por el Decreto 30/2017.

Tabla 1.1 Tasas de inducción de flujos de entrada para proyecto residencial, destino vivienda, tipo departamento.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS SALIDA CON DESTINO VIVIENDA-CASAS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 50 < SP ≤ 60 m2	Vivienda	PM-L	1,0 + (0,02 * (SP - 50))	Total Viajes PM-L * 0,4	Total Viajes PM-L * 0,32	Total Viajes PM-L * 0,16	Total Viajes PM-L * 0,04
		PMd-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-L * 0,4	Total Viajes PMd-L * 0,32	Total Viajes PMd-L * 0,16	Total Viajes PMd-L * 0,04
		PT-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-L * 0,4	Total Viajes PT-L * 0,32	Total Viajes PT-L * 0,16	Total Viajes PT-L * 0,04
		PMd-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-F * 0,4	Total Viajes PMd-F * 0,32	Total Viajes PMd-F * 0,16	Total Viajes PMd-F * 0,04
		PT-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-F * 0,4	Total Viajes PT-F * 0,32	Total Viajes PT-F * 0,16	Total Viajes PT-F * 0,04

Fuente: Decreto 30, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Tabla 1.2 Tasas de inducción de flujos de salida para proyecto residencial, destino vivienda, tipo departamento.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS SALIDA CON DESTINO VIVIENDA-DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 50 < SP ≤ 60 m2	Vivienda	PM-L	1,0 + (0,02 * (SP - 50))	Total Viajes PM-L * 0,35	Total Viajes PM-L * 0,35	Total Viajes PM-L * 0,18	Total Viajes PM-L * 0,05
		PMd-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-L * 0,35	Total Viajes PMd-L * 0,35	Total Viajes PMd-L * 0,18	Total Viajes PMd-L * 0,05
		PT-L	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-L * 0,35	Total Viajes PT-L * 0,35	Total Viajes PT-L * 0,18	Total Viajes PT-L * 0,05
		PMd-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PMd-F *0,35	Total Viajes PMd-F *0,35	Total Viajes PMd-F *0,18	Total Viajes PMd-F *0,05
		PT-F	Estimación de viajes para PM-L * 0,2	Total Viajes PT-F * 0,35	Total Viajes PT-F * 0,35	Total Viajes PT-F * 0,18	Total Viajes PT-F * 0,05

Fuente: Decreto 30, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Por otra parte, las tasas de inducción de flujo de entrada y salida para un proyecto de equipamiento, clase comercio, destino local comercial menor o básico son los que se presentan a continuación:

Tabla 1.3. Tasas de inducción de flujos de entrada para proyectos de equipamiento, clase comercio, destino local comercial.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Local comercial	Menor o Básico	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04

Fuente: Decreto 30, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Tabla 1.4. Tasas de inducción de flujos de salida para proyectos de equipamiento, clase comercio, destino local comercial

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Local comercial	Menor o Básico	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04

Fuente: Decreto 30, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Los antecedentes ingresados a la plataforma SEIM para realizar la categorización del proyecto "Condominio Pircunche" son los que se muestran en la siguiente figura.

Figura 1.1 Antecedentes de categorización del proyecto

Nombre Proyecto:	Condominio Pircunche
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva

Rol	Región	Comuna	Dirección
01106-001	La Araucanía	Temuco	Pircunche # 01205

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Residencial	Vivienda	Departamento	7137,6 (m2)
Equipamento	Comercio	Local comercial	20 (m2)

Total terreno	Total edificado	Útil construido
5277 m²	9776.78 m²	7137.6 m²

Fuente: SEIM

La categorización arrojó el oficio SEIM N° R.AR-0000005625/2025 de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones, Región de la Araucanía, categorizando el proyecto "Condominio Pircunche" en un IMIV **Básico** para el caso del transporte privado, y **Básico** para los viajes en otros modos.

Figura 1.2 Flujo inducido del Proyecto

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	61	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	101	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: SEIM

2. DECLARACIÓN TIPO INFORME

El presente estudio considera un Informe de Mitigación de Impacto Vial correspondiente a un proyecto de vivienda tipo departamentos junto con un local comercial de escala básico, el cual se encuentra ubicado en la comuna de Temuco, Región de la Araucanía. **Considerando lo anterior, este corresponde a un informe único.**

3. FICHA RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

3.1. Datos del Proyecto

El presente proyecto está ubicado en la comuna de Temuco, Región de la Araucanía. El proyecto posee una ubicación geográfica correspondiente a -38.731481 de Latitud y -72.562165 de Longitud. El tipo de crecimiento del proyecto es por Densificación y colinda con la red vial urbana. Se adjunta Ficha Resumen en Anexo N°2.

Tabla 3.1.1. Datos del proyecto ingresados al SEIM

Nombre del Proyecto	Condominio Pircunche		
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco
Descripción	Proyecto que contempla la construcción de 3 torres con un total de 120 departamentos		
Latitud	-38.731481	Longitud	-72.562165
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda con vía urbana		

Fuente: SEIM

3.2. Cuadro de Superficies

Las superficies consideradas para el presente proyecto se encuentran enumeradas en la siguiente tabla, obtenida del Sistema de Evaluación de Impacto a la Movilidad.

Tabla 3.2.1. Datos de superficies ingresados al SEIM. Superficies m².

Total Terreno	5277		
Útil Edificada Subterranea	0	Útil Edificada Sobre Terreno	7137,6
Útil Construida	7137,6		
Común Edificada Subterránea	1937,69	Común Edificada Sobre Terreno	701,49
Edificada	9776,78		

Fuente: SEIM

3.3. Datos de la Propiedad

Los datos referentes a la propiedad se encuentran en la siguiente tabla, donde se ve la dirección, el número de rol y el tipo de vía que conecta al proyecto.

Tabla 3.3.1. Datos de la propiedad ingresados al SEIM

Número de Rol	01106-001		
Dirección Rol	Pircunche	Es Principal	No
Número	01205	Arteria	
Área	Urbana	Vía	De servicio
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco

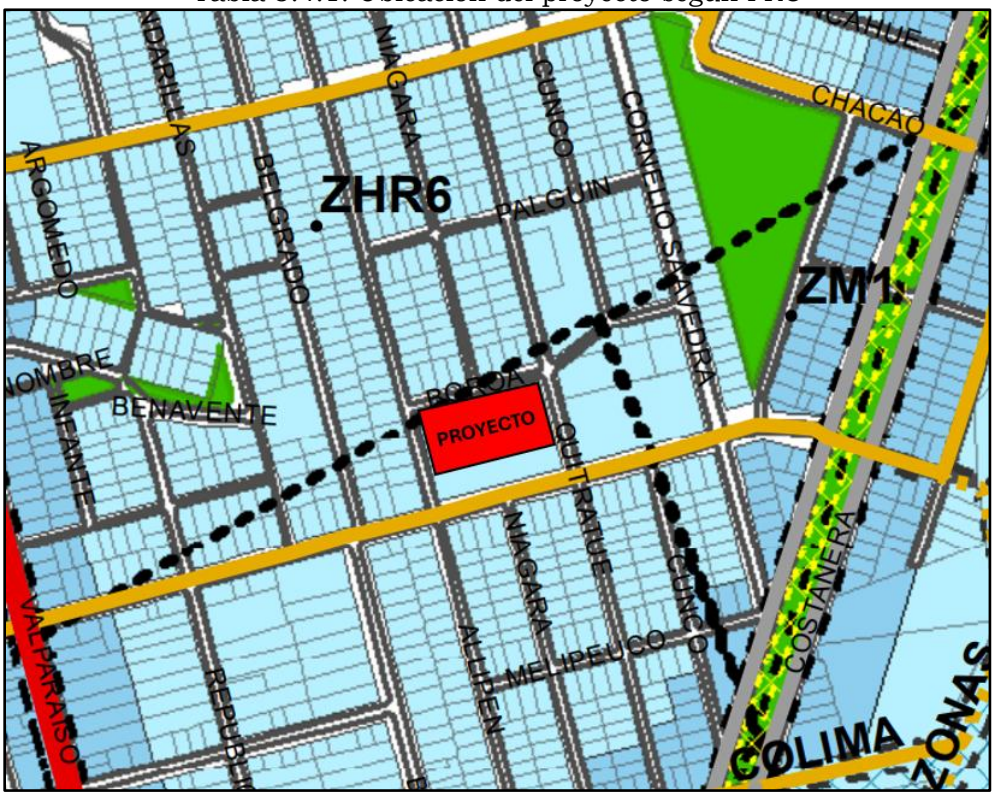
Propiedad en Trámite de Fusión de Rol	No

Fuente: SEIM

3.4. Uso de Suelo

De acuerdo con la Zonificación establecida en el Plan Regulador Comunal (PRC) vigente de Temuco, el proyecto se emplaza en la zona ZHR-6: Zona Amanecer Base y Zona Costanera del Cautín Base.

Tabla 3.4.1. Ubicación del proyecto según PRC



Fuente: PRC vigente Temuco

Las normas urbanísticas correspondientes a la zona ZHR-6 según el PRC de Temuco se detallan a continuación:

Figura 3.4.2. Normas Urbanísticas Zona ZHR-6

TABLA DE USOS DE SUELO PARA LA ZONA "ZHR6"
(Zona Amanecer Base y Zona Costanera del Cautín Base)

B 9	USOS DE SUELO PERMITIDOS EN ZONA "ZHR6"
RESIDENCIAL	
	Todo permitido.
EQUIPAMIENTO	
CIENTIFICO	Todo permitido
COMERCIO	Todo permitido excepto venta de combustibles, sevicentros, venta de gas licuado, ferias de animales, playas de estacionamiento y terminales de distribución.
CULTO	Todo permitido
CULTURA	Todo permitido
DEPORTE	Todo permitido escepto medialunas y actividades ecuestres.
EDUCACION	Todo permitido con *3
ESPARCIMIENTO Y TURISMO	Todo permitido excepto zoológico, hipódromos, canódromos, zonas de camping y pic nic, parque de entretención y circos
SALUD	Todo permitido excepto cementerios y crematorios
SEGURIDAD	Solo unidades policiales y cuarteles de bomberos.
SERVICIOS	Todo permitido
SOCIAL	Todo permitido
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	
INDUSTRIA	No se permite
TALLER	No se permite
ALMACENAMIENTO O BODEGA	No se permite
ACTIVIDADES EXTRACTIVAS	No se permite
INFRAESTRUCTURAS	
TRANSPORTE	Solo helipuerto según el **Artículo 6** de la presente Ordenanza.
SANITARIA	No se permite

*3 Con proyecto que resuelva la detención vehicular sin afectar el tránsito de la vía que enfrenta

TABLA DE EDIFICACION PARA LA ZONA "ZHR6"
(Zona Amanecer Base y Zona Costanera del Cautín Base)

B 9	CONDICIONES DE EDIFICACION ZONA "ZHR6"		
CONDICIONES PARA SUBDIVISION Y FUSIÓN PREDIAL	**SUPERFICIE MÍNIMA**		800 m2
ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN			21 m
SISTEMA DE AGRUPAMIENTO			Aislado
COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACIÓN DE SUELO			0,7
COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD			3,0
DENSIDAD HABITACIONAL MÁXIMA BRUTA			350 viv/hà
ALTURA MÁXIMA DE PAREO			7,0 m
ANTEJARDÍN			Según **Artículo 4** de la presente Ordenanza.
ESTACIONAMIENTOS EN ANTEJARDÍN			Para vivienda unifamiliar 25% del frente predial. Para edificio colectivo solo estacionamiento de visitas según O.G.U.C.
CIERROS EXTERIORES			Optativos mínimo 80% transparentes, según **Artículo 7** de la presente Ordenanza..
RASANTES DIFERENCIADA POR ORIENTACIÓN GEOGRÁFICA		**N**	70º
		S	60º
		E	70º según O.G.U.C.
		O	60º

Fuente: PRC vigente Temuco

De acuerdo al tipo de zona donde se emplaza el proyecto, el uso de suelo residencial y comercial se encuentran permitidos, por lo tanto, no existen restricciones para su materialización.

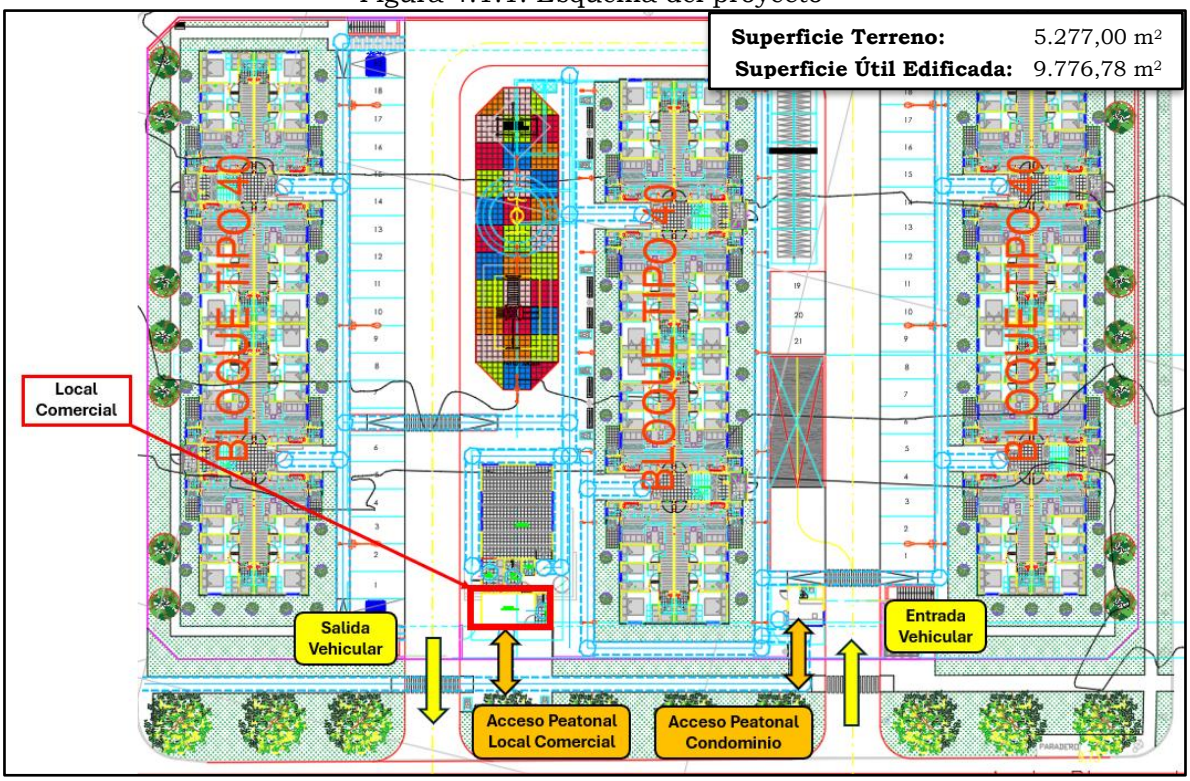
4. ESQUEMA DEL PROYECTO

Este punto contempla un esquema tipo del proyecto, precisando límite predial y superficie del terreno; ubicación y superficie de los predios resultantes en el caso de proyectos de crecimiento urbano por densificación; emplazamiento de las edificaciones en el predio; zonas de estacionamientos; ubicación de accesos vehiculares y peatonales; vías de circulación internas y externas hasta la conexión con la vialidad pública.

4.1. Límite Predial y Superficie del Terreno

El esquema del proyecto puede ser visualizado en la siguiente figura. Este presenta 2 accesos vehiculares empalmados al costado norte de calle Pircunche. La superficie del terreno corresponde a 5.277 m². Para mayor detalle ver **Anexo N°3 "Esquema del Proyecto".**

Figura 4.1.1. Esquema del proyecto



Fuente: Unidad de Arquitectura del Proyecto.

4.2. Ubicación del Proyecto

El proyecto se emplaza en calle Pircunche #01205, ubicado en el sector oriente de la comuna de Temuco, Región de la Araucanía.

Figura 4.2.1. Ubicación del proyecto



Fuente: Elaboración propia.

4.3. Zona de Estacionamientos

Según lo indicado en Art. 23 del PRC correspondiente a Temuco, se exige una cantidad mínima de estacionamientos para proyectos residenciales y locales comerciales.

En este caso, el proyecto se ubica en la zona ZHR-6, donde el número de estacionamientos exigidos para viviendas unifamiliares de hasta 140 m² es de 1 por cada vivienda.

Figura 4.3.1. Canon de estacionamientos residencial

RESIDENCIAL	CANON DE ESTACIONAMIENTO				
	ZONA CENTRO BASE (ZHR1)	ZONA CENTRO GALERÍAS (ZHR1)	ZONA MIXTA 1 (ZM1) ZONA MIXTA 2 (ZM2) ZONA MIXTA 3 (ZM3)	ZONA MIXTA 4 (ZM4)	OTRAS ZONAS
Unifamiliar hasta 50 m2	1 cada 3 Viviendas	1 cada 3 Viviendas	1 cada 3 Viviendas	1 cada 3 Viviendas	1 cada 3 Viviendas
Unifamiliar hasta 140 m2	1 cada Vivienda	1 cada Vivienda	1 cada Vivienda	1 cada Vivienda	1 cada Vivienda
Unifamiliar sobre 140 m2	2 cada Vivienda	2 cada Vivienda	2 cada Vivienda	2 cada Vivienda	2 cada Vivienda
Colectiva hasta 50 m2 cada departamento	No se exige	No se exige	1 cada 3 Departamentos	1 cada 3 Departamentos	1 cada 3 Departamentos
Colectiva hasta 140 m2 cada Unidad	1 cada 2Deptos.; 1 Visita cada 5 Deptos.	1 cada 3Deptos.; 1 Visita cada 5 Deptos.	1 cada Depto.; 1 Visita cada 5 Deptos.	1 cada Depto.; 1 Visita cada 5 Deptos	1 cada Depto.; 1 Visita cada 5 Deptos.
Colectiva sobre 140 m2 cada Unidad	2 cada Depto.; 1 Visita cada 3 Deptos.	2 cada Depto.; 1 Visita cada 3 Deptos.	2 cada Depto.; 1 Visita cada 3 Deptos.	2 cada Depto.; 1 Visita cada 3 Deptos.	2 cada Depto.; 1 Visita cada 3 Deptos.

Fuente: PRC vigente Temuco

Por otra parte, dado que el local comercial proyectado posee una superficie de 20 m², no se exige una dotación mínima de estacionamientos, conforme a lo establecido para locales comerciales de hasta 70 m².

Figura 4.3.1. Canon de estacionamientos por actividad comercio.

COMERCIO	CANON DE ESTACIONAMIENTO						
	ZONA CENTRO GALERÍAS (ZHR2)	ZONA CENTRO BASE (ZHR1)	ZONA MIXTA 3 (ZM3)	ZONA MIXTA 4 (ZM4)	OTRAS ZONAS	ZONA MIXTA 1 (ZM1) ZONA MIXTA 2 (ZM2)	ZONA RESIDENCIAL CONSOLIDADA (ZH1)
Supermercados	1 cada 55 m^2 sup. Construida 1 Carga cada 2.000 m^2 sup. Construida Mínimo 1.	1 cada 55 m^2 sup. Construida 1 Carga cada 2.000 m^2 sup. Construida Mínimo 1.	1 cada 55 m^2 sup. Construida 1 Carga cada 2.000 m^2 sup. Construida Mínimo 1.	1 cada 55 m^2 sup. Construida 1 Carga cada 2.000 m^2 sup. Construida Mínimo 1.	1 cada 35 a 55 m^2 sup. Construida (*) 1 Carga cada 2.000 m^2 sup. Construida Mínimo 1	1 cada 55 m^2 sup. Construida 1 Carga cada 2.000 m^2 sup. Construida Mínimo 1.	1 cada 25 a 55 m^2 sup. Construida (*) 1 Carga cada 2.000 m^2 sup. Construida Mínimo 1
Locales comerciales de hasta 70 m2 construidos.	No se exige	No se exige	No se exige	No se exige	No se exige	No se exige	No se exige
Locales comerciales sobre 70 m2 construidos.	1 cada 65 m^2 sup. Construida	No se exige.	1 cada 65 m^2 sup Construida.	1 cada 65 m^2 sup Construida.	1 cada 55 a 65 m^2 sup. construida (*)	1 cada 55 a 65 m^2 sup. construida	1 cada 39 a 65 m^2 sup. Construida (*)
Centros comerciales y grandes tiendas sobre 2500 m2 construidos.	1 cada 55 a 65 m^2 sup. Construida	1 cada 65 m^2 sup. Construida	1 cada 55 a 65 m^2 sup. Construida	1 cada 55 a 65 m^2 sup. Construida	1 cada 55 a 65 m^2 sup. Construida (*)	1 cada 39 a 65 m^2 sup. Construida	1 cada 39 a 65 m^2 sup. Construida (*)
Comercio Gastronómico Restaurante, Bar, Pub, Casino	No se exige	No se exige	1 cada 10 a15 asientos	1 cada 10 a15 asientos	1 cada 8 a10 asientos (*)	1 cada 7 a15 asientos	1 cada 6 a15 asientos (*)
Discoteca, Salas de Baile	No se exige	No se exige	1 cada 25 m^2 sup. útil	1 cada 25 m^2 sup. útil	1 cada 25 m^2 sup. útil (*)	1 cada 25 m^2 sup. útil	1 cada 25 m^2 sup. útil (*)
Motel, Cabañas	1 cada 1 cabaña	1 cada 1 cabaña	1 cada 1 cabaña	1 cada 1 cabaña	1 cada 1 cabaña	1 cada 1 cabaña	1 cada 1 cabaña
Hotel, Apart Hotel	No se exige	No se exige	1 cada 2 habitaciones	1 cada 2 habitaciones	1 cada 1 a 2 habitaciones (*)	1 cada 2 habitaciones	1 cada 1 a 2 habitaciones (*)
Hogares y asilos de ancianos	No se exige	No se exige	1 cada 15 camas	1 cada 15 camas	1 cada 10 a 15 camas (*)	1 cada 15 camas	1 cada 7 a 15 camas (*)

Fuente: PRC vigente de Temuco.

Para este caso en particular, el proyecto "Condominio Pircunche" cuenta con una dotación de 120 departamentos, por lo que se exige un mínimo de 120 estacionamientos vehiculares. El proyecto contempla **120 estacionamiento para vehículos**, por lo que estaría dando cumplimiento a lo indicado.

Adicionalmente, según el Artículo 2.4.2 de la OGUC, se deberán habilitar unidades de estacionamiento para el uso de personas con discapacidad. Dado que el proyecto contempla 120 estacionamientos vehiculares, deberán habilitarse como mínimo 3 estacionamientos para personas con discapacidad. En este caso, el proyecto cuenta con **3 estacionamientos** de este tipo para cumplir con la normativa.

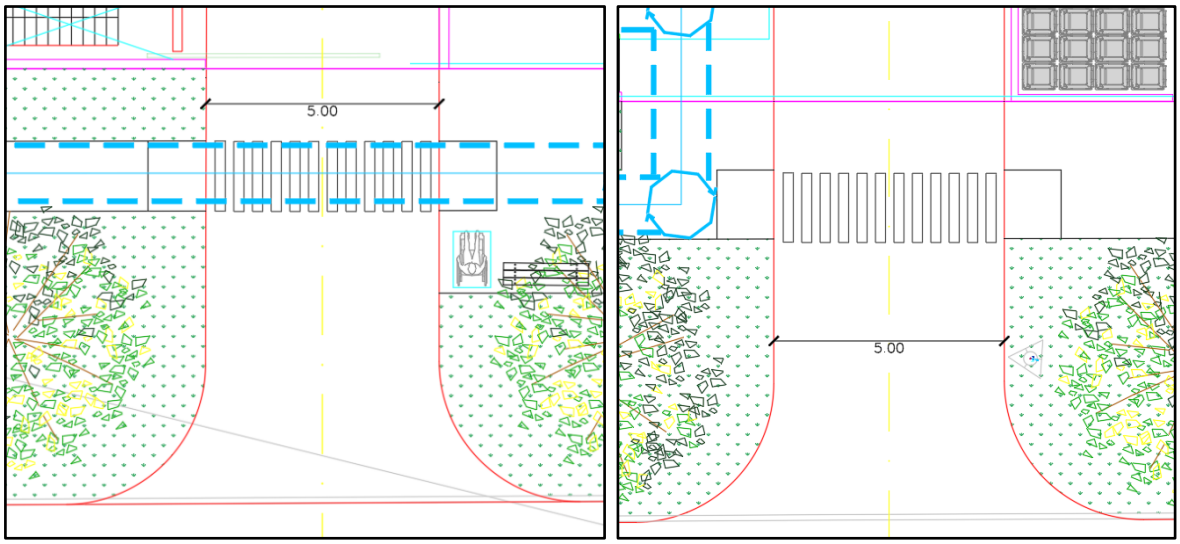
De acuerdo con el Art. Trans. D.S. 109 OGUC, todo edificio que se proyecte con una carga de ocupación superior a 50 personas deberá incluir, como mínimo, 1 estacionamiento para bicicletas por cada 2 estacionamientos para automóviles. En este caso, el proyecto contempla **60 estacionamientos para bicicletas**, cumpliendo con lo exigido por la normativa.

4.4. Accesos Proyectados

Todos los diseños de estos accesos se ajustarán a las recomendaciones del REDEVU. Los accesos del proyecto y sus características son los que se mencionan a continuación:

- **Accesos Vehiculares:** El proyecto contempla 2 accesos vehiculares por calle Pircunche, cada uno con un ancho de 5,0 m. El acceso AV-1 está destinado exclusivamente a la salida vehicular, mientras que el acceso AV-2 corresponde al ingreso.

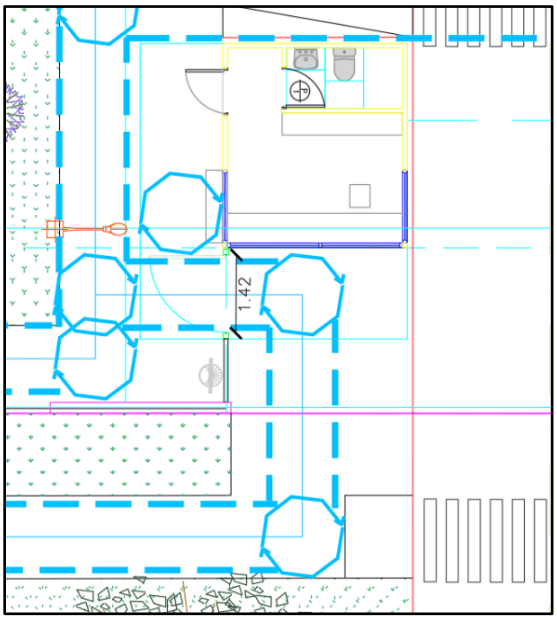
Figura 4.4.1. Detalle de accesos vehiculares.
(izq.) AV-1 (der.) AV-2.



Fuente: Elaboración propia

- **Accesos Peatonales:** El proyecto dispone un único acceso peatonal por Av. Pircunche, el cual cuenta con 1,4 metros de ancho para ingresar al condominio. El diseño propuesto cumple con todas las normativas de accesibilidad universal.

Figura 4.4.2. Detalle de acceso peatonal.



Fuente: Elaboración propia

Todos los detalles se encuentran en el **Anexo N° 3 "Esquema del Proyecto"**, donde se precisan los límites prediales y superficie del terreno; junto con las vías de circulación internas y externas hasta la conexión con la vialidad pública.

5. CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

Se adjuntan el certificado de informaciones previas correspondiente al proyecto en el **Anexo N°4**. Se incluye además una parte de dicho certificado a continuación:

Figura 5.1. Certificado de informaciones previas.

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

Pag.1 de 2 25-04-2024 3051

MUNICIPALIDAD DE TEMUCO

DIRECCIÓN DE OBRAS - MUNICIPALIDAD DE TEMUCO

1/2

Nº Certificado
3051
Fecha
25/04/2024

REGIÓN DE LA ARAUCANIA

[X] URBANO [ ] RURAL

1. IDENTIFICACIÓN DE LA PROPIEDAD

ROL	ROL-MATRIZ	PRE-ROL	CALLE	CALLE PIRCUNCHE			Nº	01205
1106-1			VILLA/POB/SECT.					
LOTEO				MANZANA	------	LOTE		------
ACLARATORIA								

2. IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE

NOMBRE	FONO
MONTECINOS GUILLERMO	

3. INFORMACIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL APLICABLE:

ZONA(s)	ZHR6

4. LINEAS OFICIALES

POR CALLE			CLASIFICACIÓN	
CALLE PIRCUNCHE			SERVICIO	
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	21,00	ANTEJARDÍN	VER OBS.
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
CALLE QUITRATUE			LOCAL	
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	10,00	ANTEJARDÍN	VER OBS.
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
CALLE ALLIPEN			LOCAL	
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	10,00	ANTEJARDÍN	VER OBS.
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
PASAJE BOROA			PASAJE	
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	9,65	ANTEJARDÍN	VER OBS.
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	------	ANTEJARDÍN	------
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	------	ANTEJARDÍN	------
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

Pag.2 de 2 25-04-2024 3051

2/2

5. NORMAS URBANISTICAS

AREAS DE RIESGO O RESTRICCIÓN	AREAS DE PROTECCIÓN	AREA DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA	MONUMENTO E INMUEBLE DE CONSERVACIÓN HISTORICA
[X] SI [ ] NO	[ ] SI [X] NO	[ ] SI [X] NO	[ ] SI [X] NO
ESPECIFICAR RAM3	ESPECIFICAR	ESPECIFICAR	ESPECIFICAR

6. AFECTACIÓN A UTILIDAD PÚBLICA

SITIO DE ESQUINA [X] SI [ ] No			OCHAVO 4,00
LA PROPIEDAD SE ENUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA			[ ] SI [X] NO
ENSANCHE [ ]	PROLONGACIÓN [ ]	APERTURA [ ]	------ Mts
OBSERVACIÓN			

7. OBSERVACIONES

1 ANTEJARDÍN SEGÚN ZONA ZHR6: 5,00 M. FRENTE A VÍAS EXPRESAS, TRONCALES Y COLECTORAS Y 3,00 M. FRENTE A VÍAS DE SERVICIO Y LOCALES

2 CALLE QUITRATUE Y CALLE ALLIPEN CORRESPONDEN A VIA LOCAL, SIN EMBARGO DEPENDIENDO DE LOS FINES APLICA ARTÍCULO 2.3.2 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.

3 VIA BOROA EXISTENTE PERFIL DE CALLE, SIN EMBARGO NO CUMPLE CON ANCHO MINIMO ENTRE L.O PARA CATEGORIA LOCAL (CALLES ANTIGUAS)

4 SIN VEREDA, POR VIA ALLIPEN Y BOROA.

NOTAS IMPORTANTES

*DEBE CUMPLIR CON LA LEY GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN, ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONTRUCCIÓN Y ORDENANZA LOCAL.

* LOS PROYECTOS QUE CUENTEN O CONTENGAN ESTACIONAMIENTOS DEBERÁN CONSULTAR ART.23 DE ORDENANZA LOCAL.

*LA FALTA DE URBANIZACIÓN DE LA PRESENTE VÍA, DEBERÁ SER INFORMADA POR EL PROFESIONAL, YA QUE LE SERÁ EXIGIDA AL MOMENTO DE LA RECEPCIÓN FINAL CUANDO CORRESPONDA.

*DEBE CUMPLIR CON ARTÍCULO 5,1,15, CUANDO CORRESPONDA.

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES DIRECTOR MUNICIPALIDAD DE TEMUCO

CAROLINA CONTRERAS LEAL
DIRECTOR DE OBRAS (S).

EMISOR

Avenida Arturo Prat 650 - fono 97 3000 - Oficina de Informaciones 800 62 7000 - www.temucochile.com

Este documento contiene una firma electrónica avanzada.
Verificar en www.temucochile.com. ID: e41ui-002lw

Fuente: Dirección de Obras – Municipalidad de Temuco

6. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

Conforme a lo señalado en el numeral 1 "Categorización del proyecto", el presente IMIV corresponde a un IMIV **Básico** para el caso del transporte privado motorizado y **Básico** para los viajes en otros modos. Según el artículo 2.2.1. Del Decreto 30, el área de influencia estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía**, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo**, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones.

En este caso, los accesos se enfrentan a calle Pircunche, vía de Servicio de la comuna de Temuco. Considerando los anterior, se expone la gráfica del área de influencia para transporte privado y otros modos. Ver **Anexo N°5 Área de Influencia y rutas del proyecto**.

Figura 6.1 Área de Influencia Transporte en Otros Modos



Fuente: Elaboración propia

Figura 6.2 Área de Influencia Transporte Privado Motorizado



Fuente: Elaboración propia

Las principales rutas de acceso se muestran a continuación, siendo la línea color azul para el ingreso y la línea roja para graficar la salida.

Figura 6.3 Principales rutas de Ingreso



Fuente: Elaboración propia

Figura 6.4 Principales rutas de Salida



Fuente: Elaboración propia

Las rutas e intersecciones de ingreso al proyecto consideradas según los puntos cardinales son las siguientes:

Tabla 6.1 Rutas de Ingreso y Salida Principales al Proyecto

Punto Cardinal	Ruta de Ingreso	Ruta de Salida
Norte	**AV01**: Allipén – Pircunche – Proyecto. **AV02:** Cornelio Saavedra – Pircunche – Proyecto.	**AV01**: Proyecto – Pircunche – Allipén – Destino. **AV02:** Proyecto – Pircunche – Cornelio Saavedra – Destino.
Sur	**AV01**: Allipén – Pircunche – Proyecto. **AV02:** Cornelio Saavedra – Pircunche – Proyecto.	**AV01**: Proyecto – Pircunche – Allipén – Destino. **AV02:** Proyecto – Pircunche – Cornelio Saavedra – Destino.
Oriente	**AV01**: Pircunche – Proyecto. **AV02:** Pircunche – Proyecto	**AV01**: Proyecto – Pircunche – Destino. **AV02**: Proyecto – Pircunche – Destino.
Poniente	**AV01**: Pircunche – Proyecto. **AV02:** Pircunche – Proyecto	**AV01**: Proyecto – Pircunche – Destino. **AV02**: Proyecto – Pircunche – Destino.

Fuente: Elaboración propia

7. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

7.1. Tipo, estado de pavimentación de calzadas y categoría de vías

Se realizó una visita a terreno con el propósito de evaluar el tipo y estado de pavimentación de calzadas, aceras y veredas, incluyendo ubicación de postes de alumbrado, cámaras de inspección, sumideros de aguas lluvias y otros elementos asociados que resultan relevantes para el presente análisis.

El catastro en terreno se realizó el día **viernes 6 de junio de 2025**, permitiendo identificar el estado actual de los elementos viales presentes en el área de influencia del proyecto.

A continuación, se presenta una descripción detallada del tipo y estado de las calzadas y veredas, junto con un registro fotográfico que respalda la información levantada:

I. Av. Pircunche

Tabla 7.1.1. Caracterización Av. Pircunche

Elemento	Estado	Material
Calzada	Regular estado	Hormigón
Aceras	Buen estado	Área Verde
Veredas	Buen estado	Hormigón
Ciclovía	No presenta	-

Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.1. Situación actual calzada Av. Pircunche esq. Allipén. Vista Poniente.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.2. Situación actual calzada Av. Pircunche esq. Allipén. Vista Oriente.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.3. Situación actual vereda norte Av. Pircunche. Vista Oriente.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.4. Situación actual vereda sur Av. Pircunche. Vista Oriente.



Fuente: Elaboración propia

II. Calle Allipén

Tabla 7.1.2. Caracterización Calle Allipén

Elemento	Estado	Material
Calzada	Buen estado	Hormigón
Aceras	Buen estado	Área Verde
Veredas	Buen estado	Hormigón
Ciclovía	No presenta	-

Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.5. Situación actual calzada Allipén esq. Pircunche. Vista Sur.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.6. Situación actual calzada Allipén esq. Pircunche. Vista Norte.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.7. Situación actual vereda poniente Allipén. Vista Norte.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.8. Situación actual vereda poniente Allipén. Vista Sur.



Fuente: Elaboración propia

III. Calle Niagara

Tabla 7.1.3. Caracterización Calle Niagara

Elemento	Estado	Material
Calzada	Buen estado	Hormigón
Aceras	Buen estado	Área Verde
Veredas	Buen estado	Hormigón
Ciclovía	No presenta	-

Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.9. Situación actual calzada Niagara esq. Pircunche. Vista Norte.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.10. Situación actual calzada Niagara esq. Pircunche. Vista Sur.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.11. Situación actual vereda Pircunche esq. Niagara. Vista Poniente.



Fuente: Elaboración propia

IV. Calle Quitratúe

Tabla 7.1.4. Caracterización Calle Quitratúe

Elemento	Estado	Material
Calzada	Buen estado	Hormigón
Aceras	Buen estado	Área Verde
Veredas	Regular estado	Hormigón
Ciclovía	No presenta	-

Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.12. Situación actual calzada Quitratúe esq. Pircunche. Vista Sur.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.13. Situación actual calzada Quitratúe esq. Pircunche. Vista Norte.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.14. Situación actual vereda poniente Quitratúe. Vista Norte.



Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.15. Situación actual vereda oriente Quitratúe. Vista Sur.

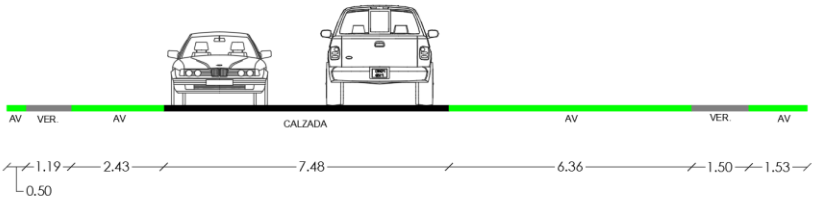
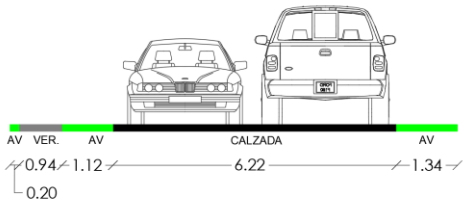
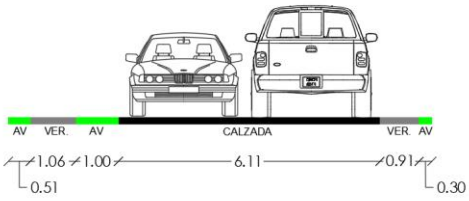
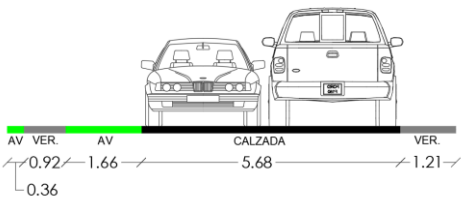


Fuente: Elaboración propia

7.2. Perfil tipo de vías y categoría de vías

En este capítulo se presentan los perfiles tipo de las vías, según el respectivo instrumento de planificación territorial, destacando las áreas con declaratoria de utilidad pública vigente que graven al predio, si las hubiere. Además, se muestran las Categorías de las vías, según la información consignada en el respectivo certificado de informaciones previas del predio en que se emplazaría el proyecto y plan regulador comunal.

Tabla 7.2.1. Categoría y perfiles de vías en área de influencia

Calle	Categoría PRC	Perfil
Av. Pircunche	Vía Servicio	
Calle Allipén	Vía Local	
Calle Niagara	Vía Local	
Calle Quitratúe	Vía Local	

Fuente: Elaboración propia

7.3. Catastro Operativo

En este catastro se incluyen señales verticales, demarcaciones, semáforos junto con los elementos relacionados a la circulación vehicular. Para mayor detalle ver **Anexo N° 6 Plano Situación Actual**.

Tabla 7.3.1. Catastro Operativo por intersección

Intersección	Descripción	Catastro Físico-Operativo
Av. Pircunche con Allipén	**Señalización:** - Señales PARE en Allipén en buen estado. - Señal proximidad de resalto en buen estado.	
	Demarcación: - Acceso sur no presenta demarcación PARE. - Demarcación PARE en regular estado acceso norte. - Demarcación LENTO en buen estado.	 

Intersección	Descripción	Catastro Físico-Operativo
	Accesibilidad: - No se observan rebajes de solera regularizados. - Ausencia de huellas podotáctiles.	
Av. Pircunche con Niagara	**Señalización:** - No presenta señalización de prioridad de cruce.	
	Demarcación: - Demarcación cruce peatonal en regular estado.	
	Accesibilidad: - No se observan rebajes de solera regularizados. - Ausencia de huellas podotáctiles.	

Intersección	Descripción	Catastro Físico-Operativo
Pircunche con Quitratúe	**Señalización:** - Señales PARE en Quitratúe en buen estado. - Señal proximidad de resalto en buen estado. - Señal de parada desactualizada. - Señal No Estacionar en buen estado.	
	Demarcación: - Demarcación PARE en buen estado. - Demarcación cruce peatonal en regular estado.	 

Intersección	Descripción	Catastro Físico-Operativo
		
	Accesibilidad: - No se observan rebajes de solera regularizados. - Ausencia de huellas podotáctiles.	

Fuente: Elaboración propia

7.4. Catastro de Mobiliario público y facilidades peatonales

7.4.1. Catastro Mobiliario Público

En este catastro se menciona la existencia de elementos como: árboles, luminarias, bolardos, entre otros, dentro del área de influencia del proyecto.

Tabla 7.4.1.1. Catastro de mobiliario público en área de influencia

Calle	Quiosco	Poste de Alumbrado	Poste Publicidad	Bolardos	Árboles	Asientos
Pircunche	-	4	-	41	11	-
Allipén	-	-	-	-	-	-
Niagara	-	1	-	-	-	-
Quitratúe	-	1	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia

7.4.2. Catastro Facilidades para Peatones

Se detalla catastro de facilidades para peatones y personas con movilidad reducida, tales como rebajes de soleras, vallas peatonales, huellas táctiles y paneles informativos de los cruces involucrados en el área de influencia. El catastro con mayor detalle se puede ver en el **Anexo N°6 "Plano Situación Actual"**.

Tabla 7.4.2.1. Catastro de facilidades peatonales cruce Av. Pircunche con Allipén

Cruce		Av. Pircunche con Allipén	
Rebaje Solera	Si	**Huella Táctil**	No
Valla Peatonal	No	**Panel Informativo**	No

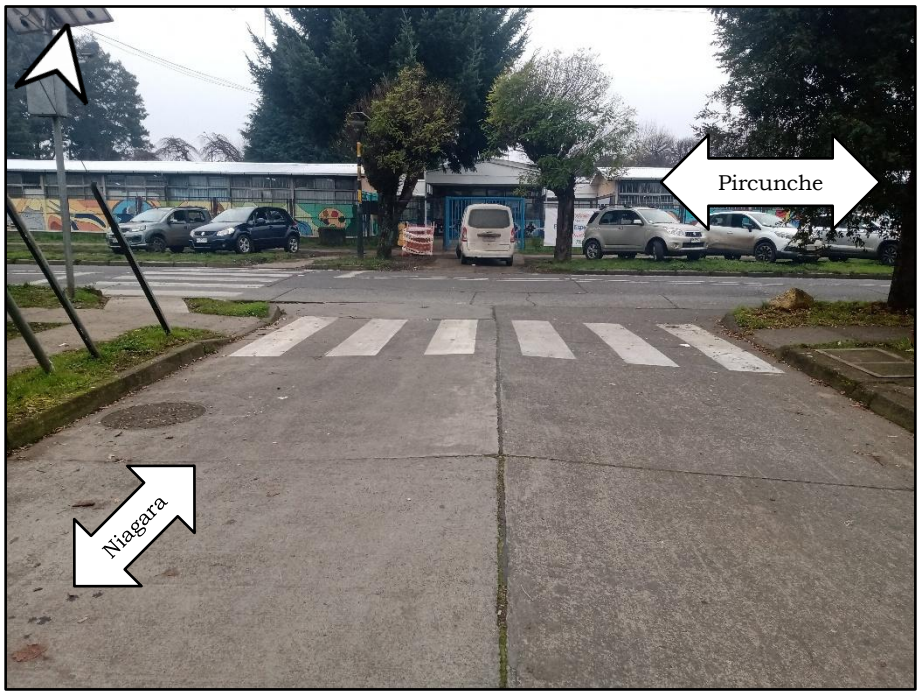




Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.4.2.2. Catastro de facilidades peatonales cruce Av. Pircunche con Niagara

Cruce		Av. Pircunche con Niagara	
Rebaje Solera	Si	**Huella Táctil**	No
Valla Peatonal	No	**Panel Informativo**	No





Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.4.2.3. Catastro de facilidades peatonales cruce Av. Pircunche con Quitratúe

Cruce		Av. Pircunche con Quitratúe	
Rebaje Solera	Si	**Huella Táctil**	No
Valla Peatonal	No	**Panel Informativo**	No





Fuente: Elaboración propia

7.5. Catastro Facilidades para Ciclos

Dentro del área de influencia no se presentan ciclovías, por lo tanto, los ciclistas utilizan parte de la calzada como espacio de circulación. Además, el flujo de ciclistas es prácticamente nulo, según lo presenciado en terreno.

7.6. Catastro Servicios para Transporte Público

Respecto a los servicio de transporte público, dentro del área de influencia transitan taxibuses de la Línea 6 y 9, y taxis colectivos de la Línea 18 y 28.

Tabla 7.6.1. Recorridos de Transporte Público dentro del área de influencia

Transporte Público	Línea	Recorrido Ida	Recorrido Retorno
Taxibuses	Línea 6A	… > Pircunche > …	… > Pircunche > …
	Línea 9A	… > Pircunche > …	… > Pircunche > …
	Línea 9D	… > Pircunche > …	No transita en área de influencia
Taxis colectivos	Línea 18	… > Pircunche > …	… > Pircunche > …
	Línea 28	… > Pircunche > …	… > Pircunche > …

Fuente: Elaboración propia

De lo presenciado en terreno se puede constatar la existencia de 2 paraderos para transporte público dentro del área de influencia. La caracterización de la situación actual de dichos paraderos se presenta a continuación.

Figura 7.6.1. Ubicación de paradas en área de influencia



Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.6.2. Características Situación Actual Paradero 1

Puntos a Considerar	Existe		Estado
	Sí	No	
Refugio	X		Buen estado
Señal	X		Información desactualizada
Demarcación		X	No presenta
Basurero		X	No presenta
Iluminación	X		Regular estado
Bahía		X	No presenta
Accesibilidad		X	No presenta
Asiento		X	No presenta
Distancia desde proyecto:			24 metros

Respaldo fotográfico:



Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.6.3. Características Situación Actual Paradero 2

Puntos a Considerar	Existe		Estado
	Sí	No	
Refugio	X		Buen estado
Señal		X	No presenta
Demarcación		X	No presenta
Basurero		X	No presenta
Iluminación	X		Regular estado
Bahía		X	No presenta
Accesibilidad		X	No presenta
Asiento		X	No presenta
Distancia desde proyecto:			48 metros

Respaldo fotográfico:



Fuente: Elaboración propia

8. MEDIDAS DE MITIGACION OBLIGATORIAS

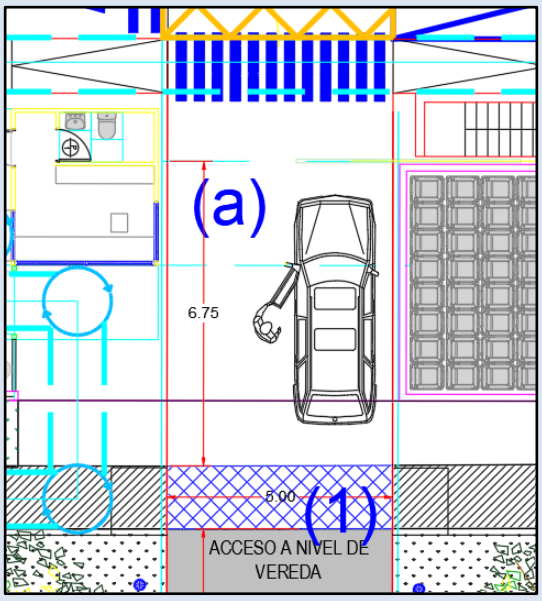
Tanto en el IMIV Básico, IMIV Intermedio e IMIV Mayor, se deben precisar las medidas de mitigación obligatorias que resultan aplicables al proyecto, así como la forma en que éste las cumpliría.

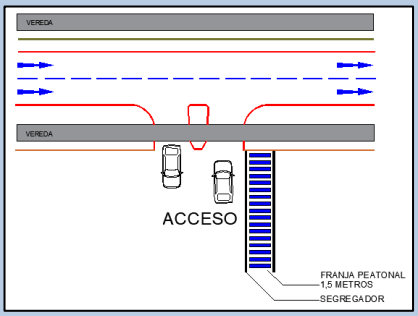
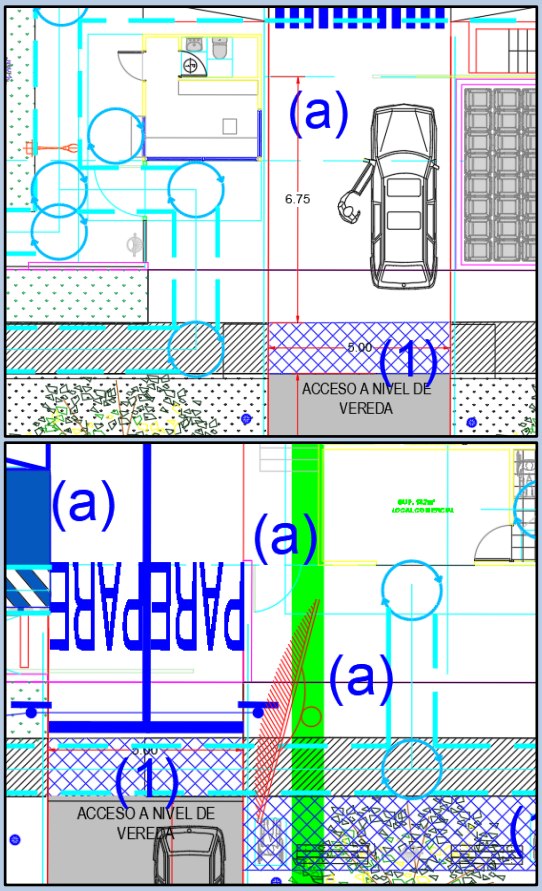
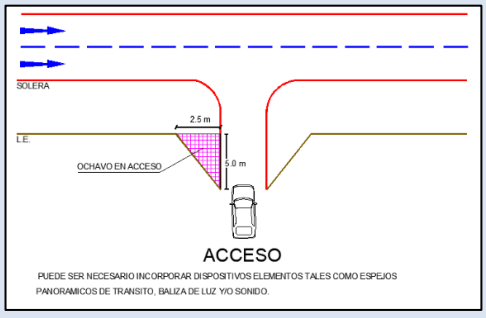
El titular puede acreditar en su informe si tales medidas permitirían resguardar la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano, manteniendo con ello algunos o todos los estándares de servicio en un nivel semejante a los existentes antes de la puesta en operación del proyecto y que, por tanto, no se requerirían obras o medidas adicionales para mitigar sus impactos relevantes.

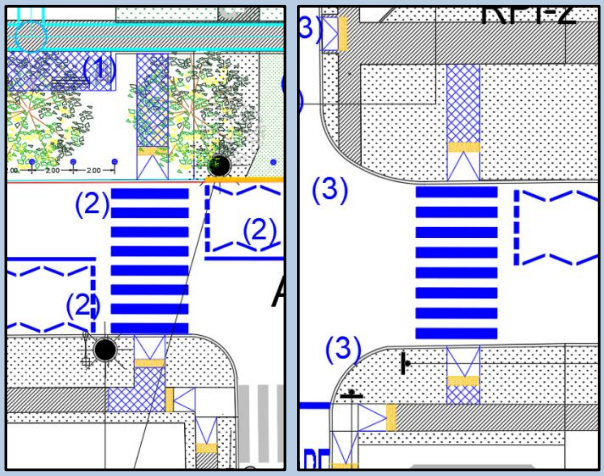
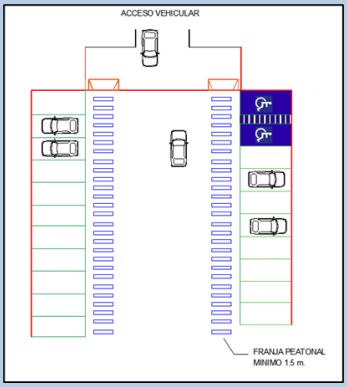
En tal caso, el órgano evaluador y los órganos con competencias en la materia que sean consultados, deberán efectuar un análisis de suficiencia de tales medidas de mitigación obligatorias, tomando en consideración los parámetros de semejanza entre los estándares existentes y los resultantes, establecidos en este Capítulo.

Por lo anterior las medidas de Mitigación Obligatoria son las siguientes:

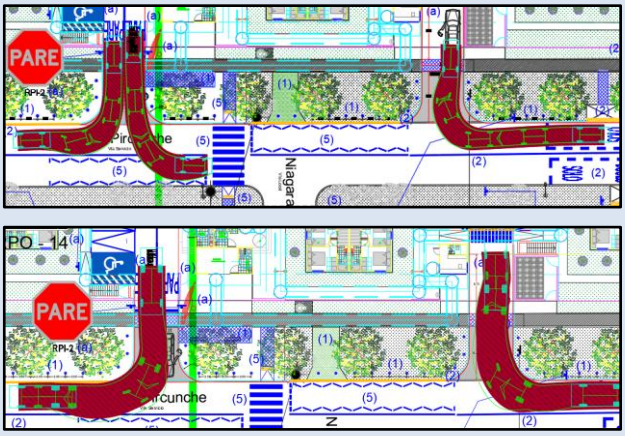
Tabla 8.1. Medidas de mitigación obligatorias

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		Cumple Si o No, Observación
1	**CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES**	
1.1	**Espacio de almacenamiento:** El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal, y, por lo tanto, si es necesario, debe habilitarse un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de al menos un automóvil, un camión o un bus, según el flujo preponderante que ingrese al proyecto.	Si cumple. El acceso está diseñado de forma que no se interfiera con la circulación de los peatones. Ver Plano de Mitigación adjunto. 

1.2	**Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos:** Los accesos peatonales deben ser independientes de los accesos vehiculares: Si son contiguos, entonces ambos espacios se deben diferenciar con color o textura en el pavimento, tachas, topes, elementos verticales segregadores u otras medidas.  	Sí cumple. El acceso del proyecto cuenta con un diseño en el que los vehículos y peatones se encuentran segregados. 
1.3	**Elementos de visibilidad en accesos:** Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.  	Sí cumple. El acceso permite una adecuada visibilidad de los peatones y vehículos que ingresan y salen del proyecto, ya que sondea un espacio de área verde para la libre visualización.

1.4	**Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones:** El cruce seguro de peatones en las intersecciones o tramos incluidos en el área de influencia, se deberá constatar mediante la observación de la situación actual y evaluación de la situación con proyecto que los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar. Ello sea a través de facilidades explícitas existentes y/o si ellas no existen, a través de la incorporación de medidas tales como, velocidades reducidas a través de la aplicación de medidas de tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares más seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes.	Si cumple. Se proyecta el mejoramiento del cruces peatonales existentes en cuanto a la regularización de rebajes, redemarcación de zig-zag y paso cebra. 
1.5	**Vallas peatonales y pasos cebra en establecimientos educacionales:** Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales.	No aplica. El presente proyecto no corresponde a un equipamiento educacional. Por tanto, esta medida de mitigación no aplica.
1.6	**Franjas para circulación peatonal en estacionamientos:** Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones. 	Si cumple, ya que al interior del proyecto se incorpora franja circulación peatonal pavimentada de 1,20 metros de ancho con conectividad a la ruta accesible.
2	**CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS**	

2.1	**Continuidad de ciclovías:** Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos público para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.	No aplica, ya que no existen ciclovías dentro del área de influencia del proyecto.
2.2	**Elementos de visibilidad en accesos:** Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre ciclistas y vehículos, el diseño del acceso debe permitir una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y a los usuarios de ciclos les debe permitir la adecuada visibilidad de la presencia de vehículos en la salida vehicular. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.	Si cumple. Los accesos al proyecto cuentan con una adecuada visibilidad, no causando conflictos entre ciclistas y vehículos que entran y salen del proyecto.
3	**OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO**	
3.1	**Medidas para asegurar operación segura y eficiente:** Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no interfieran con la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios, dichos accesos no deben enfrentar una infraestructura especialidad para transporte público, tales como, estaciones, paraderos, zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otras. En caso de que se proponga, como medida de mitigación, el traslado de alguna de estas infraestructuras se deberá contar con el informe previo favorable de la autoridad regional de transporte.	Si cumple, ya que este proyecto no interfiere ni afecta la operación segura y eficiente del transporte público.
3.2	**Facilidades para la intermodalidad:** Los proyectos de terminales de servicios de transporte público de pasajeros, deberán acreditar que existen o que el proyecto contempla, facilidades para la intermodalidad entre distintos modos de transporte.	No aplica, ya que el presente proyecto no corresponde a un Terminal de Transporte Público
4	**CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS**	

4.1	**Asegurar ingreso seguro de buses y camiones:** En los proyectos que originen el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, los respectivos accesos deben considerar que tales maniobras sean siempre marcha adelante.	Si cumple. Los accesos del proyecto permiten el ingreso y salida de camiones con marcha adelante en todo momento, dada la circulación interna del proyecto.
4.2	**Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos:** Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen. Propender que en dicha maniobra el vehículo ocupe solamente la pista adyacente al acceso y no invada una segunda pista, habilitando para ello, en caso de ser necesario, un espacio adicional que permita efectuar la salida en tales términos.	Si cumple. Se permiten las maniobras de entrada y salida que no interfieran la circulación de los otros vehículos. Ver modelación AutoTURN en Plano de Mitigación adjunto. 
4.3	**Habilitación de sentidos de tránsito en accesos:** La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares debe estar de acuerdo al sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto.	Si cumple. Para asegurar una correcta operación dentro del proyecto, se proyecta demarcación de flechas de sentido de tránsito.
4.4	**Adecuada visibilidad en accesos:** Los accesos de los proyectos deben estar ubicados y diseñados de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros. La visibilidad del conductor del vehículo que sale del proyecto debe estar libre de obstáculos tales como, vehículos estacionados, árboles robustos, postes de alumbrados, mobiliario urbano, publicidad entre otros. La distancia debe aumentar lo suficiente para poder incorporarse con seguridad al flujo de tránsito de la vía principal, respecto a la velocidad máxima de la vía. Se adjunta tabla con distancias recomendadas.	Si cumple. El diseño del acceso es adecuado, dado que no se presentan elementos que dificulten la visibilidad. Según la tabla propuesta, para una velocidad permitida de 50 km/hora, presenta una distancia que supera los 60 metros.

	<table><tr><th>Velocidad de la Vía Principal (Km/h)</th><th>Distancia Visual Mínima (metros)</th></tr><tr><td>40</td><td>45</td></tr><tr><td>50</td><td>60</td></tr><tr><td>60</td><td>75</td></tr><tr><td>70</td><td>100</td></tr><tr><td>80</td><td>120</td></tr><tr><td>90</td><td>140</td></tr></table> Fuente: AASHTO	
4.5	**Adecuada visibilidad en accesos en curvas:** Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. 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 siniestros de tránsito.	No aplica, ya que los accesos vehiculares no se encuentran en curvas.
4.6	**Prohibición de virajes:** En los accesos vehiculares relacionados con vías colectoras, troncales o expresas, de calzada bidireccional, se deben 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, como el acceso de vehículos de emergencia a hospitales y cuarteles de bomberos, se podrán permitir esas maniobras, en la medida que se contemplen medidas de infraestructura necesarias para el almacenamiento y la entrada o salida segura de tales vehículos.	No aplica, ya que los accesos del proyecto colindan con Avda. Pircunche, que es una vía de servicio según el PRC comunal de Temuco.
4.7	**Facilidades para tomar y dejar pasajeros**: Los proyectos de equipamiento de clase educación o salud y los proyectos de infraestructura de transporte público, como terminales con movimiento de pasajeros, estaciones ferroviarias o de intercambio modal y otros recintos similares, deben incluir un área de detención vehicular que permita dejar o tomar pasajeros con una capacidad acorde con la carga de ocupación que tenga el proyecto y que garantice que los usuarios	No aplica, ya que el presente proyecto no corresponde a un proyecto de equipamiento del área salud, educacional, ni corresponde a un proyecto de infraestructura de Transporte Público.

	de tales establecimientos o infraestructuras puedan bajar y subir en forma segura a los vehículos que los trasladan, sin interferir la circulación vehicular en las vías adyacentes. La solución debe ser consistente con la jerarquía y el perfil vial definido para la respectiva vía.	
4.8	**Provisión de área de carga/descarga y de señalización:** Los proyectos que tengan áreas o andenes de carga/descarga deben incluir un área al interior del predio para realizar dichas maniobras, dimensionada para la cantidad y características de los vehículos que los utilizarán. Además, se debe considerar la instalación de señales de prohibición de estacionamientos, carga y/o descarga en las vías públicas adyacentes, excepto en horarios que autorice la autoridad competente.	Si cumple. El abastecimiento del local comercial se efectuará mediante un camión tipo 3/4, el cual ingresará al proyecto para realizar las maniobras de carga y descarga correspondientes
4.9	**Distanciamientos mínimos de accesos a intersección:** Un acceso vehicular no podrá estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina; ello medido desde el punto del rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan.	Si cumple, ya que el proyecto se encuentra a una distancia d_1 de 25.08 m y d_2 de 25.82 m aprox. de las intersecciones más próximas, dando cumplimiento a las distancias mínimas exigidas. Lo anterior se verifica en el Plano de Mitigación adjunto.
5	**INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD**	
5.1	**Señalización de tránsito:** Toda la señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito. Asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada.	Si cumple. Las señales y demarcaciones se presentan en la medidas de mitigación mencionadas en el capítulo siguiente. Cabe mencionar que la señalización de tránsito será únicamente la indicada en el plano correspondiente, aprobado por la Dirección de Tránsito previo a la instalación de la misma.
6	**INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO**	

6.1	**Protección del espacio público:** Los accesos vehiculares o peatonales de los proyectos no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos, con la excepción que sea autorizado por la autoridad competente.	No aplica, ya que el proyecto no contempla la ocupación del espacio público con estructuras u obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales.
6.2	**Facilidades para personas con movilidad reducida:** El proyecto no puede afectar la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o de ciclistas, tales como huellas podotáctiles, dispositivos de rodados o ciclovías, por lo que la pavimentación o repavimentación de accesos, aceras o calzadas deberán hacerse respetando o reponiendo las características de tales facilidades existentes en el área de influencia, sin perjuicio del cumplimiento de las exigencias especiales establecidas al efecto mediante ordenanza municipal.	Si cumple. El proyecto no interfiere en las facilidades existentes. Además, se incorporan facilidades para personas con movilidad reducida acorde a la normativa vigente. Ver Plano de Mitigación adjunto.

Fuente: Elaboración propia

9. MEDIDAS DE MITIGACIÓN ADICIONALES

El proyecto **"Condominio Pircunche"**, cumple las medidas de mitigación obligatorias que indica el artículo 1.3.2 del DS 30/2017 de MTT, adicionalmente se han incorporado las siguientes medidas de mitigación.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN

1.- En frontis del proyecto se propone:
- Instalación de 44 bolardos (según diseño municipal) en frontis del proyecto.
- Reposición de 54.00 m^2 de vereda.
- Eliminación de acceso existente, se repone área verde.

2.- Por Av. Pircunche entre calle Allipén y Quitratúe se proyecta lo siguiente:
- Redemarcación eje de vía y solera amarilla en costado norte.
- Demarcación cajón de parada y "SOLO BUSES" en 2 paradas Av. Pircunche.
- 2 señales de parada nuevo diseño MTT (según Manual de Normas Gráficas).
- Instalación de huella podotáctil de alerta en 2 paradas.

3.- En intersección de Av. Pircunche con Quitratúe se proyecta lo siguiente:
- Redemarcación línea detención y leyenda "Pare" ambos accesos Quitratúe.
- Redemarcación cruce peatonal y línea zig-zag.
- Redemarcación resalto existente y simbología "Resalto".
- 2 señales "Proximidad paso cebra" (PO-8).
- Regularización de 6 rebajes peatonales.
- Reposición de 3,50 m^2 de vereda.

4.- En intersección de Av. Pircunche con Allipén se proyecta lo siguiente:
- Redemarcación línea detención y leyenda "Pare" ambos accesos Allipén.
- Regularización de 6 rebajes peatonales.
- Reposición de 1.23 m^2 de vereda.

5.- En intersección de Av. Pircunche con Niagara se proyecta lo siguiente:
- Redemarcación cruce peatonal y línea zig-zag Av. Pircunche.
- Eliminación paso peatonal en calle Niagara.
- 2 señales "Proximidad paso cebra" (PO-8).
- Regularización de 4 rebajes peatonales.
- Reposición de 18 m^2 de vereda.

MEDIDAS DE OPERACIÓN

a.- Al interior del proyecto se incorpora:

· 1 señal "Ceda el Paso" (RPI-1) con su respectiva demarcación en salida subterráneo.

· 1 señal "Altura máxima 2,1m" (RR-6) en acceso subterráneo.

· 2 señales "Pare" (RPI-2), junto con demarcación línea detención y leyenda "Pare" en salida proyecto.

· Demarcación senda peatonal, línea de eje central y 14 flechas direccionales.

· 1 espejo convexo en salida proyecto.

· 60 bicicleteros y 1 señal (IE -1b) "Estacionamiento de Bicicletas".

· Demarcación de 117 estacionamientos vehiculares y 3 estacionamiento destinado a discapacitados que incluye 1 señal "No Estacionar" (RPO-14), junto a leyenda "Excepto con Credencial Registro Nacional de la Discapacidad".

Nota:

1. La señalización y demarcación propuesta para el proyecto, deber ajustarse a lo dispuesto en los Manuales de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en particular se indica:

- **a)** La demarcación debe ser en pintura termoplástica, con aplicación de microesferas reflectantes y espesor de 2,5 mm. Además, se debe certificar retrorreflectancia de la pintura y cumplimiento con lo estipulado en MST Cap.3.
- **b)** Las demarcaciones obsoletas deben ser removidas antes que las nuevas condiciones operación v/o físicas se implementen. Se puede utilizar cualquier proceso que elimine totalmente la demarcación obsoleta siempre que no dañe el medio ambiente y que no afecte la integridad del pavimento, tales como chorro de arena, cepillado, quemadura, aplicación de agentes químicos otros. No siendo aceptable el recubrimiento con pintura gris o negra, ya que ésta se degrada con el tiempo dejando visible la demarcación que se ha intentado eliminar.
- **c)** Toda la señalización vertical para instalar deberá ser en placa galvanizada, lámina reflectora de grado de Ingeniería Avanzada, con lamina anti-grafitis certificada para señalización vial. Además, se debe verificar el cumplimiento con lo estipulado en el MST Cap.2.
- **d)** Los postes serán cuadrados 50 x 50 x 2mm.
- **e)** Los rebajes de solera proyectados se presentarán ante SERVIU Región de la Araucanía en el proyecto de pavimentación y aguas lluvias para su aprobación definitiva.

2. Al momento de la ejecución de los trabajos el mandante deberá cumplir con lo dispuesta en el MST-CS "SEÑALIZACIÓN TRANSITORIA Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA TRABAJOS EN LA VÍA ".



Nelson Gabriel Fierro Pino
Representante Legal
Transvía Ingeniería
NOVIEMBRE 2025