IMIV BÁSICO
TRANSPORTE PRIVADO
Y
OTROS MODOS

COMITÉ

EVARISTO MARIN 3

Elaborado por Vanessa Manríquez Arias, Proyectista

1. INTRODUCCIÓN..... 4
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO..... 5
2.1 Categorización..... 5
2.2 Localización..... 7
2.3 Uso de suelo..... 7
2.4 Superficie de terreno..... 9
2.5 Estacionamientos..... 10
3. ÁREA DE INFLUENCIA..... 11
3.1 Centros de atracción de viajes..... 11
3.3.1 Identificación de rutas de transporte privado..... 13
3.3.2 Identificación rutas otros modos..... 15
3.3.3 Definición Área de influencia..... 18
4. CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO..... 18
4.1 Estado de pavimentación..... 18
4.2 Categoría de las vías..... 22
4.3Catastro Operativo..... 23
4.4 Catastro Mobiliario Público..... 24
4.5 Facilidades Peatonales..... 24
4.6 Facilidades Transporte Público..... 25
4.7 Catastro Estructuras Mayores..... 26
4.8 Estacionamientos informales..... 26
5. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO..... 27
5.1. Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Peatones..... 27
5.1.1. Espacio de almacenamiento..... 27
5.1.2. Elementos de segregación entre peatones y vehículos en accesos..... 27
5.1.3. Elementos de visibilidad en accesos..... 27
5.1.4. Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones..... 28
5.1.5. Vallas peatonales y paso cebra..... 29
5.1.6. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos..... 29
5.2. Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Ciclistas..... 29
5.2.1. Continuidad de ciclovías..... 29
5.2.2. Elementos de visibilidad en accesos..... 30
5.3. Operación del Transporte Público..... 30
5.3.1. Medidas para asegurar operación segura y eficiente..... 30
5.3.2. Facilidades para la intermodalidad..... 31

5.4 Circulación Segura Y Condiciones De Accesibilidad Para Vehículos Motorizados 31
5.4.1. Asegurar ingreso seguro de buses y camiones 31
5.4.2. Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos 31
5.4.3. Habilitación de sentidos de tránsito en accesos 31
5.4.4. Adecuada visibilidad en accesos.....32
5.4.5. Adecuada visibilidad en accesos en curvas 32
5.4.6. Prohibición de virajes.....32
5.4.7. Facilidades para tomar y dejar pasajeros 32
5.4.8. Provisión de área de carga/descarga y de señalización.....33
5.4.9. Distanciamientos mínimos de accesos a intersección.....33
5.5. Interacción con el Sistema de Movilidad.....34
5.5.1. Señalización de Tránsito 34
5.6. Inserción Armónica con el Entorno Urbano.....34
5.6.1. Protección del espacio público.....34
5.6.2. Facilidades para personas con movilidad reducida.....35
6. CONSOLIDADO MEDIDAS DE MITIGACIÓN.....35
7. NOTAS:.....35

1. INTRODUCCIÓN

El Decreto Supremo N°30, publicado el 17 de mayo de 2019, establece el Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano, el cual indica que todo proyecto que genere crecimiento urbano ya sea por extensión o por densificación, deberá mitigar sus impactos sobre la movilidad local. Dichas mitigaciones se ajustarán a las externalidades que provoca el proyecto, las que serán calculadas según procedimientos con plazos predefinidos y estandarizados. Para ello, estos proyectos deberán ser declarados en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), plataforma tecnológica que apoya el proceso de tramitación de los Informes de Mitigación de Impacto Vial (IMIV), el cual entro en vigor desde el 18 de noviembre 2021.

El siguiente documento corresponde a un “Informe de Mitigación de Impacto Vial” (IMIV) en su categoría Básico para el proyecto denominado “COMITÉ EVARISTO MARIN 3”, ubicado en la comuna de Temuco, región de La Araucanía. El estudio fue encargado por CONSTRUCTORA LUIS SAEZ TH LTDA. Y COMITÉ EVARISTO MARIN 3, en adelante “los titulares” a Vanessa Manríquez Arias, en adelante “el proyectista”.

El principal objetivo del estudio es determinar si el proyecto en evaluación genera impactos sobre la vialidad y el transporte urbano.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico (IMIV Básico), tiene por objetivo la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias relacionadas con el sistema de movilidad local que le sean aplicables.

Por lo cual el informe debe precisar la forma en que el proyecto cumplirá con las medidas de mitigación obligatorias aplicables al proyecto, resguardando 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, garantizando con ello apropiados niveles de servicio y de seguridad en la circulación, tanto de vehículos como de peatones.

A continuación, se detallan las principales características del proyecto "COMITÉ EVARISTO MARIN 3", el cual consiste en la materialización de 140 unidades de departamentos en una obra de 5 pisos y 1 sala de uso múltiple del cual se tiene previsto su inicio de operación para el año 2024.

2.1 Categorización

En el D.S 49 se indica que a partir de la estimación de flujos vehiculares y de viajes, el SEIM determinará si el proyecto debe o no presentar un IMIV. Para determinar lo anterior, se debe considerar el flujo vehicular en transporte privado motorizado y el flujo total de viajes en otros modos (transporte público, peatones y ciclos) para la temporada y el período más crítico.

Se considera que un proyecto no producirá alteraciones significativas en el estándar de servicio del sistema de movilidad local y, por tanto, no requiere presentar un IMIV, si la referida estimación establece que el proyecto inducirá un flujo vehicular en transporte privado motorizado inferior a 20 veh/h y un flujo de viajes en otros modos inferior a 40 viajes/h, en la temporada y el período más crítico del proyecto. Tales exigencias son copulativas, por lo que, si se supera alguno de estos umbrales, se debe presentar un IMIV. A continuación, se detallan los umbrales de las diferentes categorías de IMIV:

Tabla 2.1: Categorías Transporte Privado

Categoría del IMIV	Flujo vehicular en transporte privado motorizado en la temporada y período críticos (veh/h)
Básico	20 ≤ flujo vehicular ≤ 80
Intermedio	80 < flujo vehicular ≤ 250
Mayor	flujo vehicular > 250

Fuente: Decreto 30, Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano

Otros Modos (Transporte público, peatones y ciclos)

Tabla 2.2: Categorías Otros Modos

Categoría del IMIV	Flujo de viajes en otros modos en la temporada y período críticos (viajes/h)
Básico	40 ≤ flujo de viajes ≤ 160
Intermedio	160 < flujo de viajes ≤ 500
Mayor	flujo de viajes > 500

Fuente: Decreto 30, Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano

Según las características del proyecto informadas por el titular se obtiene la siguiente categorización:

Figura 2.1: Características del Proyecto Comité Evaristo Marín 3

Nombre Proyecto:	CONJUNTO HABITACIONAL EVARISTO MARIN 3
Tipo de crecimiento urbano:	Extensión
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva

Rol	Región	Comuna	Dirección
01174-020	La Araucanía	Temuco	chacao # 810

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Residencial	Vivienda	Departamento	7979,3 (m2)

Total terreno	Total edificado	Útil construido
15975.75 m²	9049.02 m²	8007.58 m²

Fuente: Ingreso SEIM, ID 09352730

Figura 2.2: Categorización del Proyecto Comité Evaristo Marín 3

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	67	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	112	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: Ingreso SEIM, ID 09352730

2.2 Localización

El proyecto se encuentra emplazado en el sector centro de la ciudad de Temuco, región de La Araucanía, en la intersección de las calles Chacao, Rio Amazonas y Av. Pircunche. La disposición geográfica se muestra en la siguiente figura.

Figura 2.3: Disposición Geográfica del Proyecto

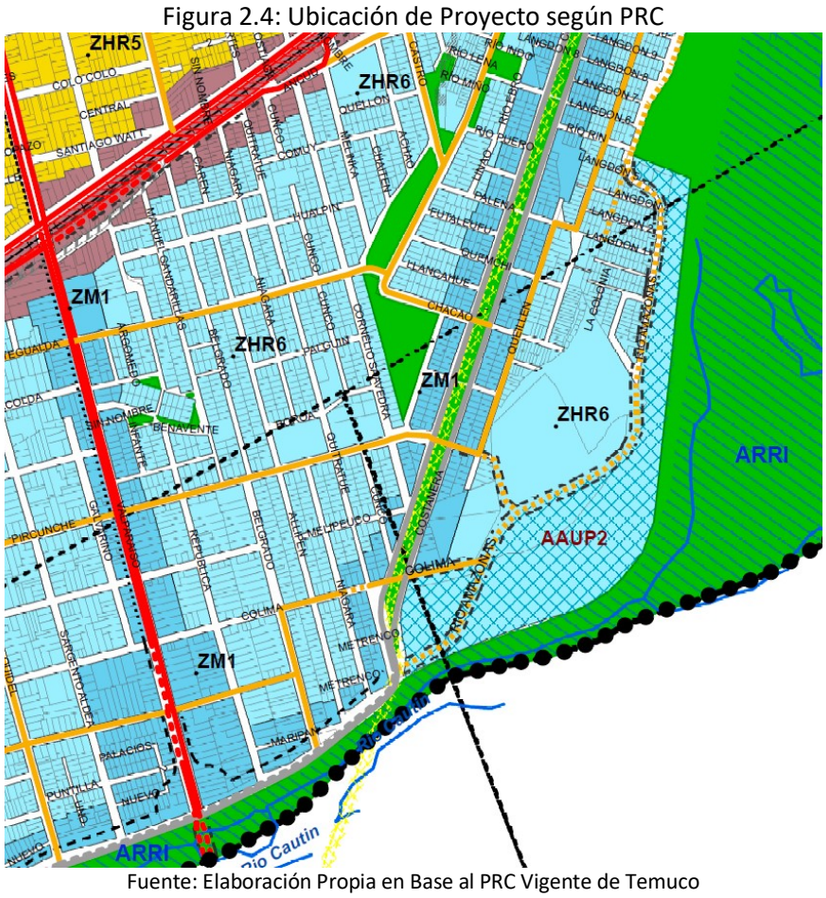


Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

2.3 Uso de suelo

De acuerdo con la Zonificación establecida en el Plan Regulador Comunal vigente de Temuco, el proyecto se emplaza en la zona ZHR-6 del área urbana de Temuco la cual entre sus usos permite el uso de suelo para viviendas y comercio, por lo que el proyecto es compatible con dicho instrumento.

Figura 2.4: Ubicación de Proyecto según PRC



Fuente: Elaboración Propia en Base al PRC Vigente de Temuco

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

Figura 2.5: Condiciones Urbanísticas

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 excepto 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/há
ALTURA MÁXIMA DE PAREO			7,0 m
ANTEJARDÍN			5,0 m. frente a vialidad expresa, troncal y colectora y 3,0 m. vías de servicio y locales 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

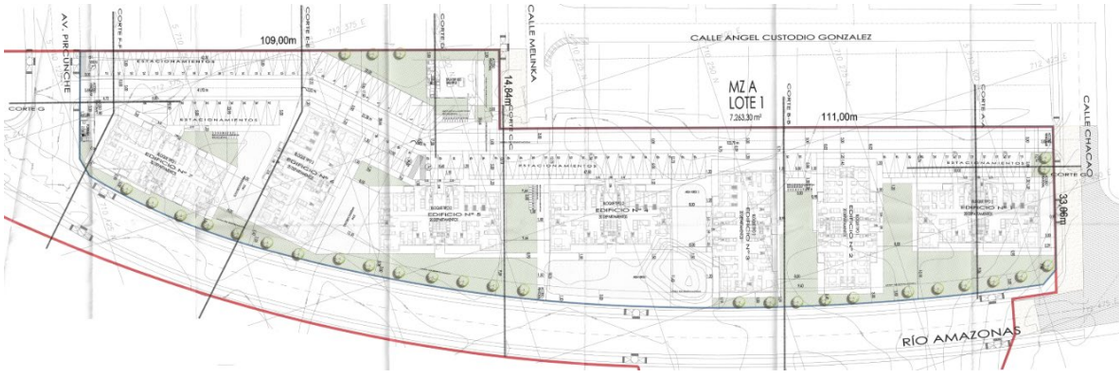
5.2 NORMAS URBANÍSTICAS

PREDIO(S) EMPLAZADO(S) EN ÁREA DE RIESGO	○NO	◉SÍ	○PARCIAL	
NORMAS URBANÍSTICAS		PROYECTADO	PERMITIDO	
DENSIDAD		82 VIV/HA	350 VIV/HA	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES (sobre 1er piso)		---	OGUC	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DE SUELO (1er piso)		0.13	0,7	
COEFICIENTE DE CONSTRUCTIBILIDAD		0.5	3	
DISTANCIAMIENTOS		OGUC	OGUC	
RASANTE		CIP 1639/2022	ART. 2.6.11	
SISTEMA DE AGRUPAMIENTO		AISLADO	AISLADO	
ADOSAMIENTO		NO	OGUC	
ANTEJARDÍN		3M	3M	
ALTURA EN METROS Y/O PISOS		14,7 M	21 M	
ESTACIONAMIENTOS AUTOMÓVILES		78	70	
ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS		40	35	
ESTACIONAMIENTOS OTROS VEHÍCULOS (ESPECIFICAR)	VISITAS	1 EN DOTACION	OGUC	
ESTACIONAMIENTOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD		2 EN DOTACION	2	

DESCUENTO ESTACIONAMIENTO PARA AUTOMÓVILES POR ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS	○SI	◉NO	CANTIDAD DESCONTADA	

Fuente: Elaboración Propia en Base al PRC Vigente de Temuco

Figura 2.6: Plano de Emplazamiento Proyecto Comité Evaristo Marín 3



Fuente: Elaboración Propia en Base a plano de emplazamiento proyecto Comité Evaristo Marín 3 (Esquema de Proyecto)

2.4 Superficie de terreno

El predio del proyecto es el resultado de Lote B-2 rol 1174-20 superficie bruta de 15.976,75 m^2 total.

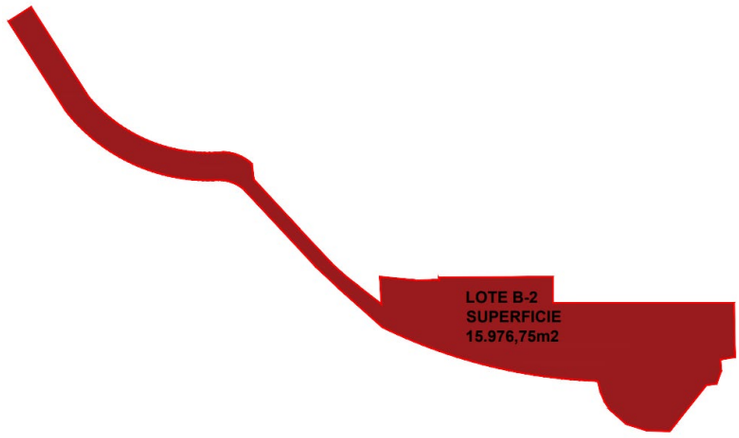


Figura 2.6: superficie y rol del predio

Entre algunas de las características con respecto al cumplimiento del PRC de la comuna de Temuco se encuentra el cumplimiento del antejardín el cual es de 3,00m tanto por calle Río Amazonas, como por la calle Chacao y como por Av. Pircunche dando cumplimiento exigido por el plan regulador.

2.5 Estacionamientos

A continuación, se adjuntan los cálculos de estacionamientos tanto para vehículos motorizados como para bicicletas.

Figura 2.7: Cálculos de estacionamientos Proyecto Comité Evaristo Marín 3

DOTACION DE ESTACIONAMIENTOS		
TIPO	EXIGENCIA	DOTACION PROYECTADA
ESTACIONAMIENTO VIVIENDAS	LEY COPROPIEDAD EST. C/ 2 VIVIVIENDAS	75
ESTACIONAMIENTOS DISCAPACIDAD	ART. 2.4.2 OGUC	2
ESTACIONAMIENTOS VISITAS		1
	TOTAL ESTACIONAMIENTOS VIVIENDAS	78
ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS	ART. 2.4.1 BIS. 1 CADA 2 ESTACIONAMIENTOS	40
	TOTAL ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS	40

Fuente: Esquema de proyecto.

De los estacionamientos anteriormente calculados los 78 correspondientes a automóviles se encuentra dentro de la línea de edificación quedando ninguno en el antejardín. 40 estacionamientos para bicicletas se ubican dentro del cierro del área residencial del edificio, dejando 1 para uso público dentro de las líneas oficiales del edificio.

En los siguientes esquemas y en los documentos que se adjuntan a este informe se muestran las ubicaciones de los estacionamientos proyectados con su respectiva numeración.

En cuanto a los **accesos a los edificios** a través de portones estos son eléctricos y serán accionados a distancia desde conserjería desde donde se controlará a través de cámaras e intercomunicadores la entrada y salida de vehículos y peatones del edificio.

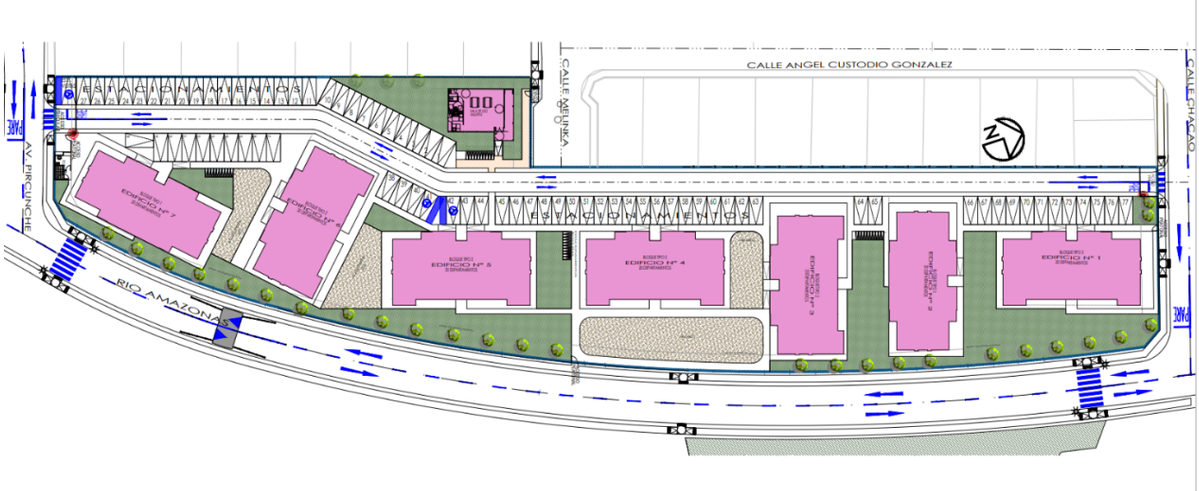


Figura 2.8: Estacionamientos Proyecto Comité Evaristo Marín 3

3. ÁREA DE INFLUENCIA

El área de influencia de un proyecto que debe presentar un IMIV según la definición que aparece en el Decreto Supremo N°30, capítulo I, articulo 1.1.4. Corresponde a la "zona en la que se deben analizar y mitigar los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local, como consecuencia de la puesta en operación de un proyecto de crecimiento urbano por extensión o por densificación. Este espacio se delimitará a partir de la dispersión de los flujos vehiculares o peatonales que induzca un proyecto en la vialidad circundante, considerada desde los accesos y hasta la intersección que señale, para cada caso, la ley y este reglamento." A esta se añade la definición para IMIV Básico presente en el capítulo II, articulo 2.2.1 del mismo decreto el cual define el área de influencia como "la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorias aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación. 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."

3.1 Centros de atracción de viajes

En el siguiente mapa se identifican los principales centros de atracción de viajes cercanos al predio del proyecto.



Entre los principales centros que se identifican se encuentran:

Centros Educacionales:
- Escuela Particular San Juan
- Liceo Latinoamericano

Centros de Salud
- Cesfam Santa Rosa

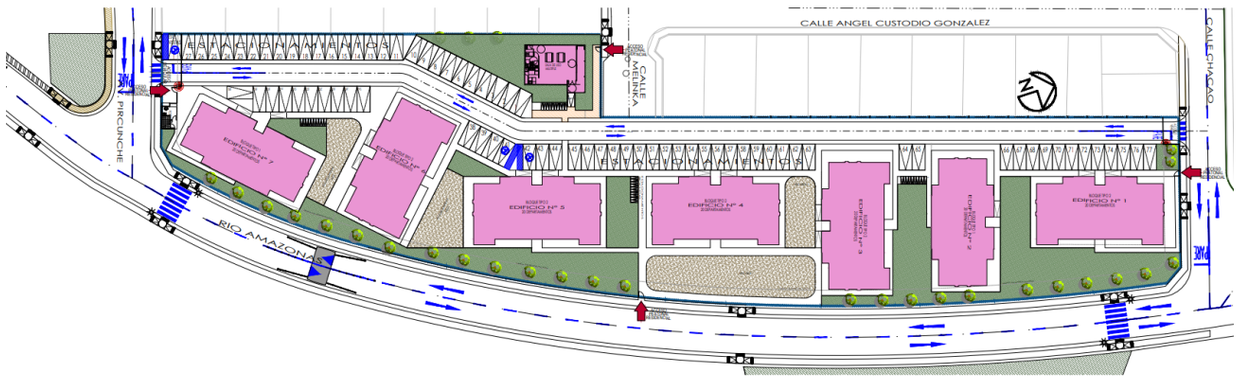
Áreas Verdes
- Estadio Turingia

Todos los centros anteriormente nombrados se encuentran dentro de un radio de 600 metros desde el proyecto a excepción del Cesfam Santa Rosa que se encuentra a un radio de 1.370 metros y el Liceo Latinoamericano que se encuentran a un radio de 980 metros aproximadamente del proyecto. Debido a esto se estima que para todos estos centros se priorizaría el modo de transporte peatonal desde el predio debido a lo corto de sus distancias.

3.2 Accesos Peatonales del proyecto



Diagrama de accesos y salidas peatonales desde Proyecto Comité Evaristo Marín 3. Tanto el ingreso como el egreso son compartidos en cada acceso peatonal propuesto.



La distancia más cercana a una intersección Av. Pircunche es de 4,87 m con respecto al acceso peatonal Proyecto Comité Evaristo Marín 3 y a 26,04 a calle a calzada calle Ángel Custodio González.

3.3 Accesos vehiculares del proyecto

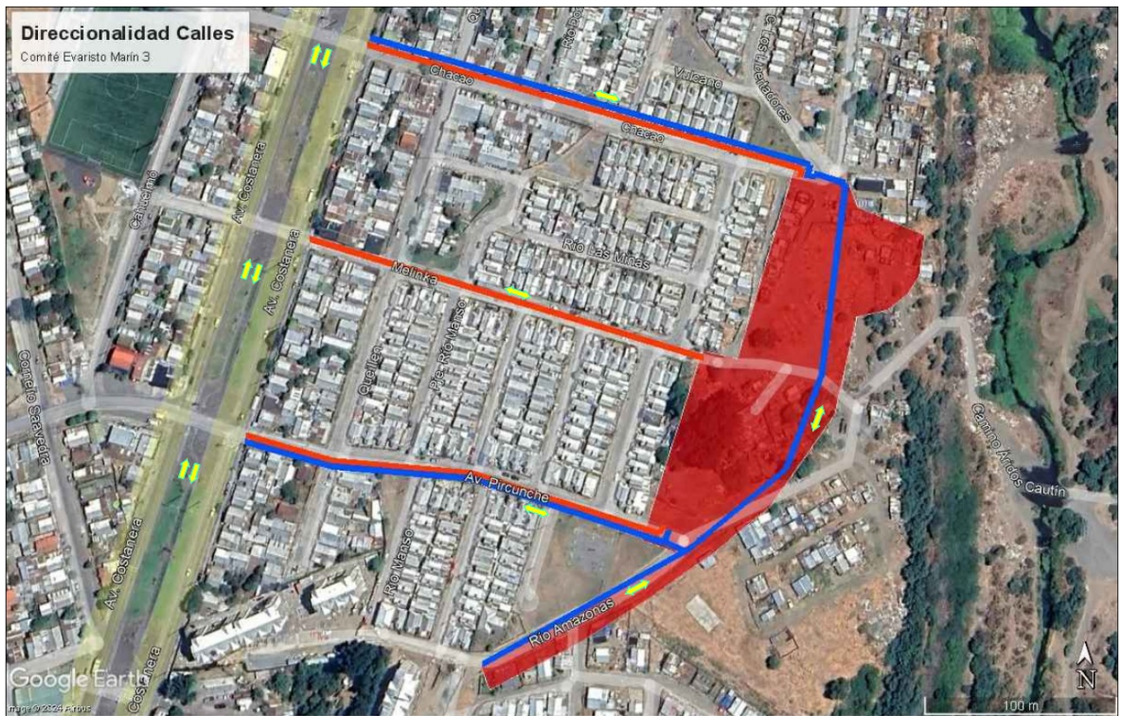
Se identifican las principales rutas de ingreso y egreso al proyecto para los distintos tipos de modos.

3.3.1 Identificación de rutas de transporte privado

En base a la conectividad del proyecto con el entorno, se realizan las siguientes consideraciones:

- **Sentido Norte:** Se encuentra la calle Rio Amazonas la cual es unidireccional hacia el norte viniendo se convierte en ruta de acceso antes de llegar Av. Pircunche. La calle C. Los Libertadores ser bidireccional funciona como salida y entrada a calle Rio Amazonas.
- **Sentido Sur**: Se encuentran la calle C. Los Libertadores, calle Rio Amazonas la cual funciona de acceso a tomar calle Chacao la cual funciona de salida y entrada.
- **Sentido Este**: Se encuentra la Av. Pircunche y Calle Chacao las cuales son bidireccionales y se intersectan con la calle Rio Amazona.
- **Sentido Oeste**: Se encuentra la Av. Pircunche y Calle Chacao las cuales son bidireccionales y se intersectan con la Av. Costanera.

Figura 3.4: Direccionalidad calles aledañas al Proyecto



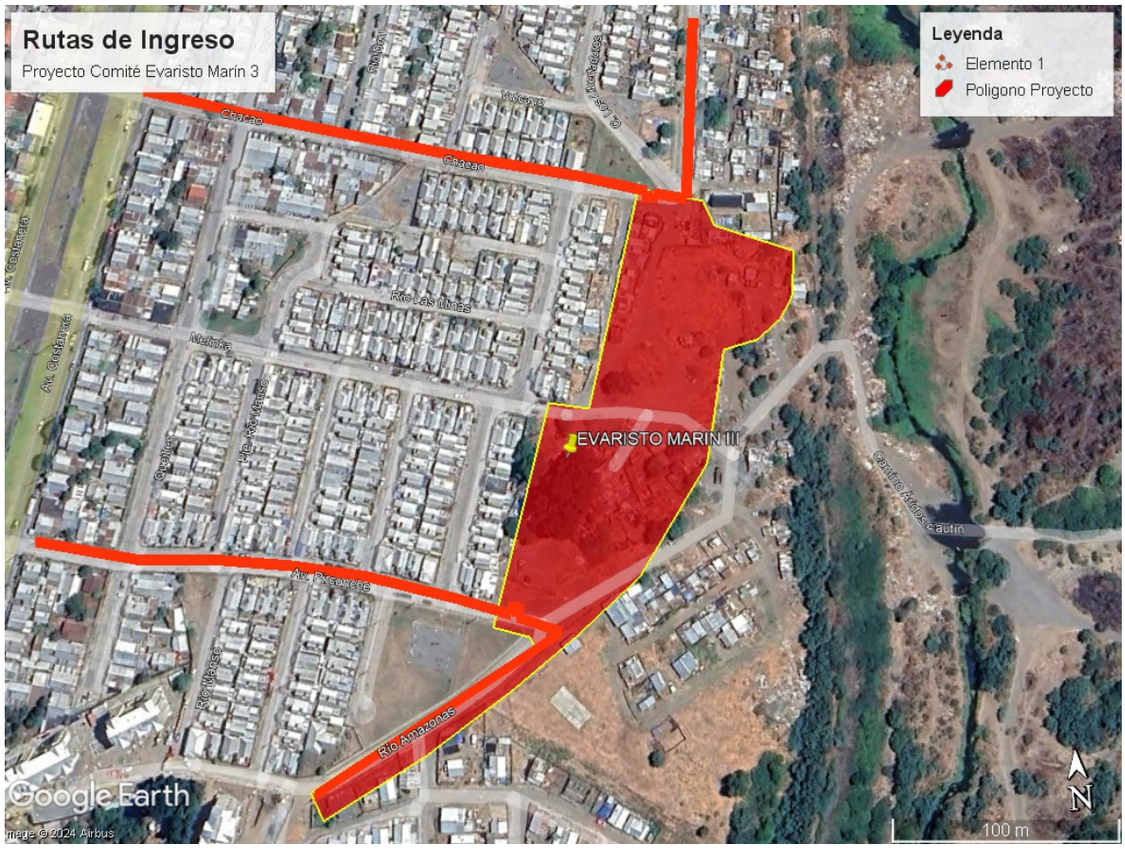
Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

En base a los antecedentes anteriores se muestran las rutas de ingreso y egreso al proyecto.

Accesos:

- Desde el sur: Calle Rio Amazona hacia Av. Pircunche.
- Desde el Norte: Calle Rio Amazona hacia calle Chacao.
- Desde el este: Calle Chacao antes de llegar a Calle Angel Custodio Gonzalez.
- Desde el oeste: Av. Pircunche antes de llegar a Rio Amazonas – Calle Chacao antes de llegar a Calle Rio Amazonas.

Figura 3.6: Rutas de Egreso Transporte Privado del Proyecto

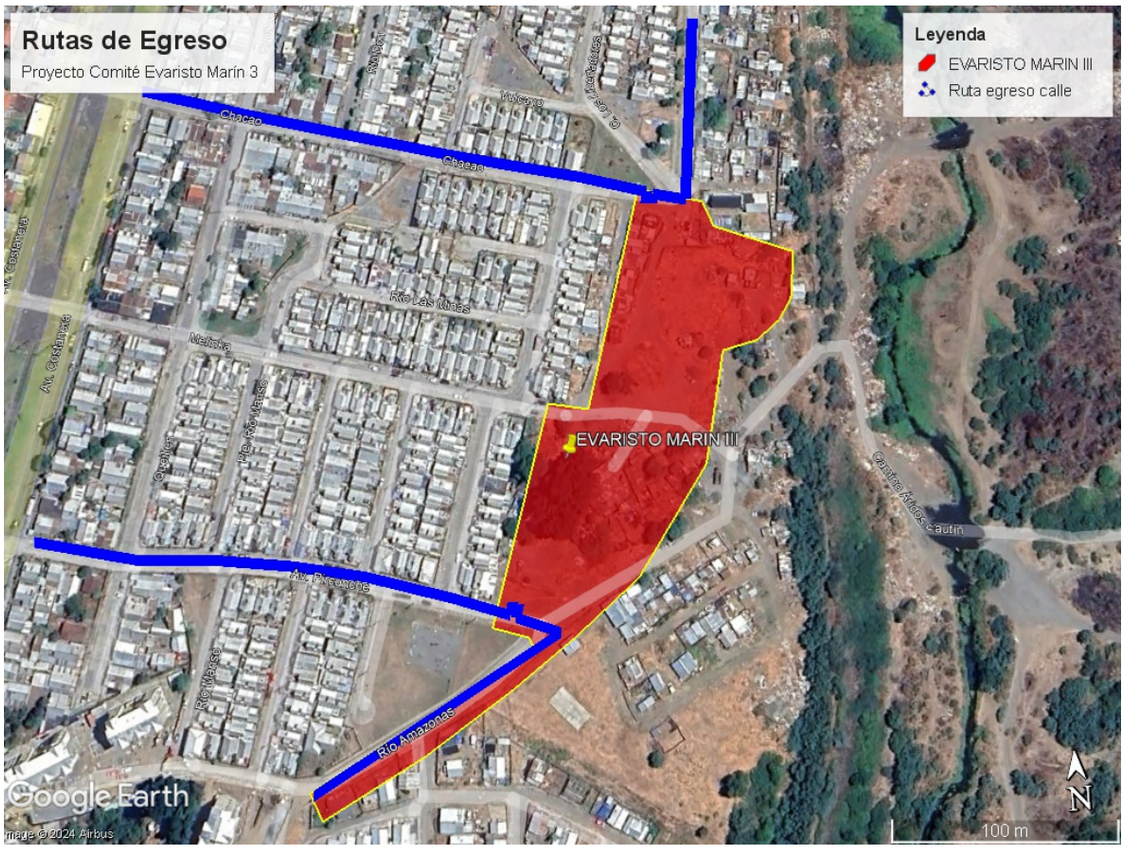


Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

Salidas:

- Desde el sur: Calle Rio Amazona hacia Av. Pircunche.
- Desde el Norte: Calle Rio Amazona hacia calle Chacao.
- Desde el este: Calle Chacao antes de llegar a Calle Angel Custodio González.
- Desde el oeste: Av. Pircunche antes de llegar a Rio Amazonas – Calle Chacao antes de llegar a Calle Rio Amazonas.

Figura 3.6: Rutas de Egreso Transporte Privado del Proyecto



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

3.3.2 Identificación rutas otros modos.

En base a la conectividad del proyecto con el entorno, se realizan las siguientes consideraciones en función del transporte público, peatones y ciclos:

Hacia el norte: Solo se considera Rio Amazonas como ruta peatonal donde se encuentran las facilidades explicitas correspondientes a veredas y dispositivos de rodado dando acceso a otros bienes y servicio, aparte de lo anteriormente mencionado en las rutas de transporte privado, se conecta con Av. Costanera a sus paraderos de locomoción colectiva.

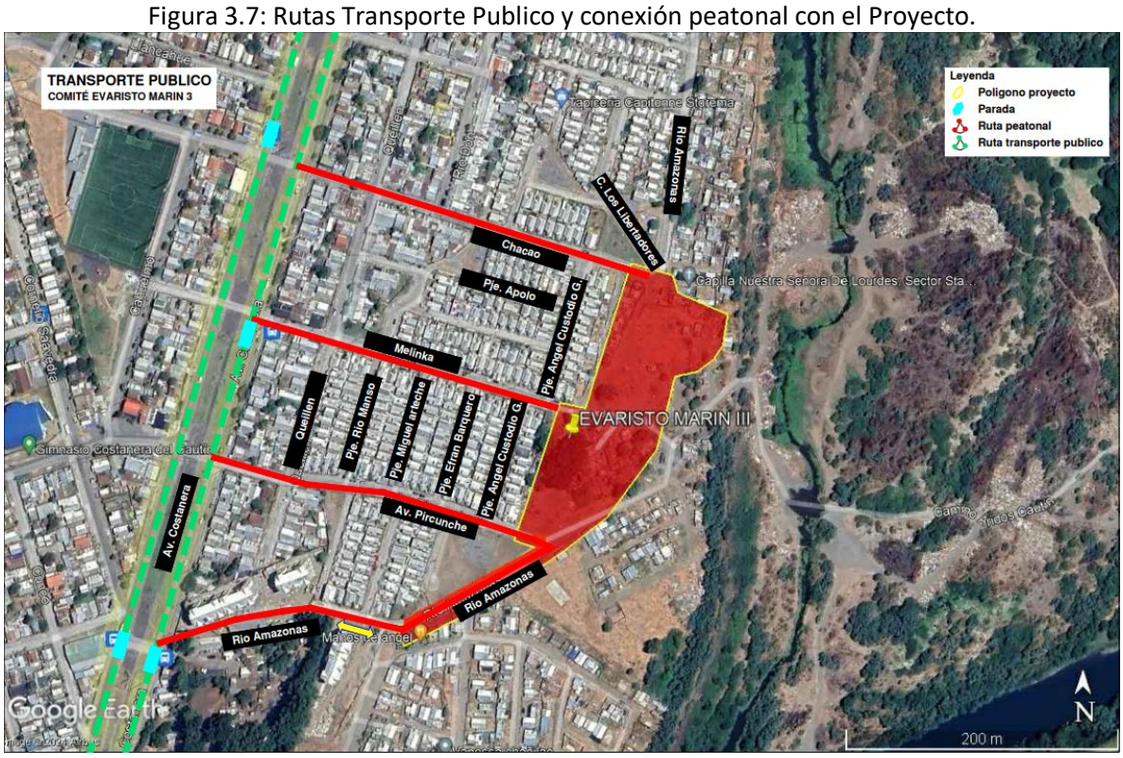
Hacia el sur: Solo se considera Rio Amazonas como ruta peatonal donde se encuentran las facilidades explicitas correspondientes a veredas y dispositivos de rodado dando acceso a otros bienes y servicio y aparte de lo anteriormente mencionado en las rutas de transporte privado.

Hacia el este: Se considera calle Chacao como ruta peatonal donde se encuentran las facilidades explicitas correspondientes a veredas y dispositivos de rodado dando acceso a otros bienes y servicio.

Hacia el oeste: Se considera calle Chacao, Melinka y Av. Pircunche como ruta peatonal donde se encuentran las facilidades explicitas correspondientes a veredas y dispositivos de rodado dando acceso a otros bienes y servicio y aparte de lo anteriormente mencionado en las rutas de transporte privado, se conecta con Av. Costanera a sus paraderos de locomoción colectiva.

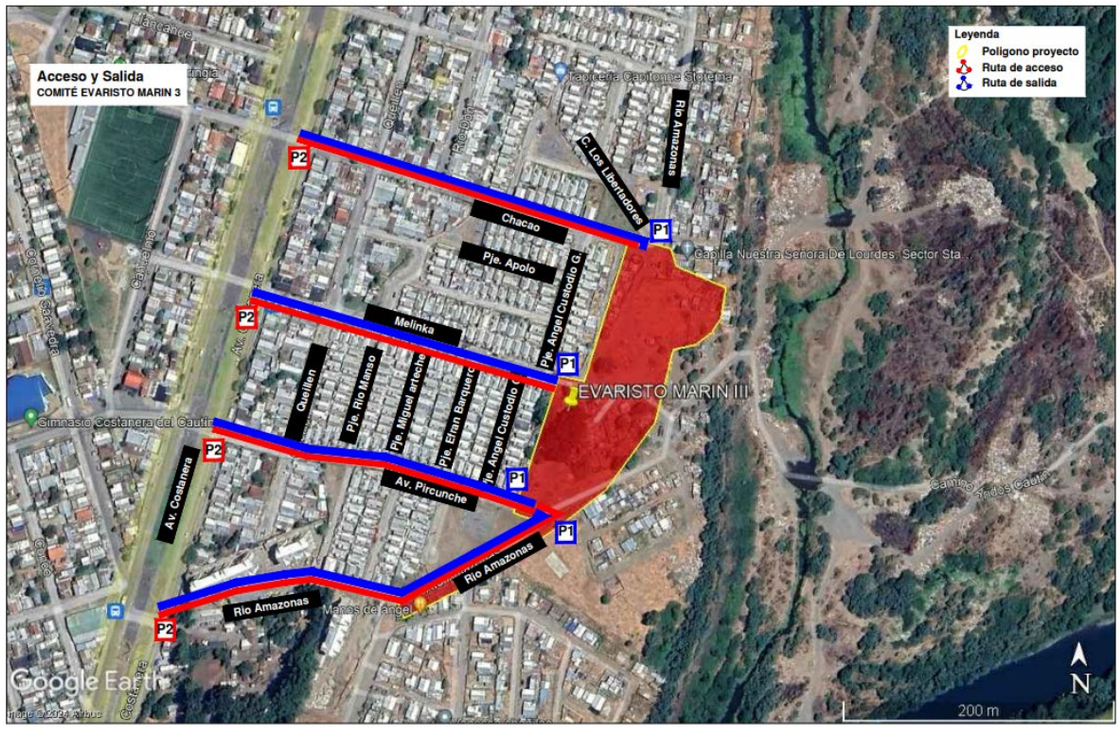
En base a los antecedentes anteriores se muestran las rutas de ingreso y egreso al proyecto correspondiente a Otros Modos. Estas corresponden a vías bidireccionales perpendicular a calle Rio Amazon, Av. Pircunche, Melinka y Calle Chacao.

Figura 3.7: Rutas Transporte Publico y conexión peatonal con el Proyecto.



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

Figura 3.8: Puntos de interés del Proyecto.



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

P1: Punto de interés 1 – Intersección Calle Rio Amazonas con Av. Pircunche.

P1: Punto de interés 1 – Intersección Av. Pircunche con Calle Rio Amazonas.

P1: Punto de interés 1 – Intersección Calle Melinka con Pje. Angel Custodio.

P1: Punto de interés 1 – Intersección calle Chacao con Calle Rio Amazonas.

P2: Punto de interés 2 – Intersección Calle Rio Amazonas con Av. Costanera.

P2: Punto de interés 2 – Intersección Av. Pircunche con Av. Costanera.

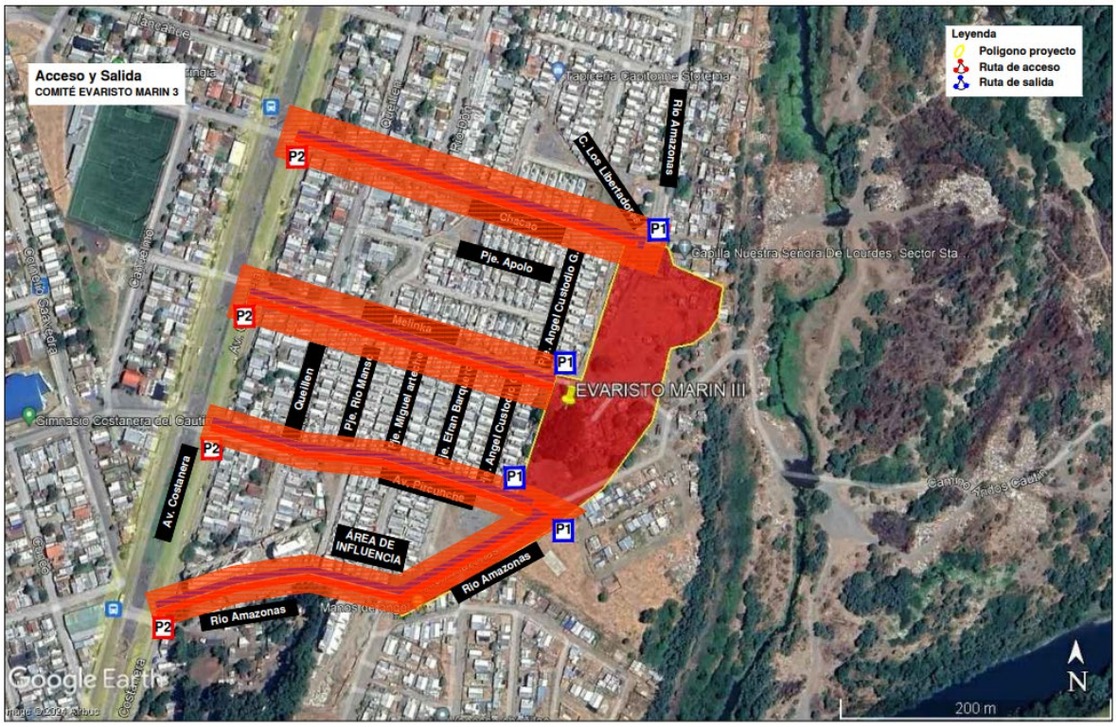
P2: Punto de interés 2 – Intersección Calle Melinka con Av. Costanera.

P2: Punto de interés 2 – Intersección calle Chacao con Av. Costanera.

3.3.3 Definición Área de influencia

A partir de las características, categorización, descripción realizada, las rutas consideradas, intersecciones y la conectividad del proyecto con la vialidad actual, y a los centros de atracción de viajes, se presenta a continuación el área de influencia seleccionada, la cual es suficiente para analizar los aspectos operativos y criterios de seguridad de tránsito con relación al efecto generado por el proyecto en el sistema de movilidad local según lo descrito en la metodología IMIV en el artículo 2.2.1.

Figura 3.9: Área de influencia del Proyecto.



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

Se define la intersección entre calle Rio Amazonas, Av. Pircunche, calle Melinka y calle Chacao como punto de interés N° 1 y la intersección entre Av. Costanera como punto de interés N° 2.

4. CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

En función de lo indicado por la metodología, la caracterización de la situación actual será presentada a través del "Plano de Situación Actual" considerando el desarrollo de una serie actividades solo en el área de influencia desde el punto de vista operativo y físico.

4.1 Estado de pavimentación

Se realiza una inspección del tipo y estado de pavimentación de calzadas, aceras y veredas, incluyendo soleras, accesos vehiculares y peatonales a la propiedad, cámaras de inspección, sumideros de aguas lluvias y cualquier otro elemento relacionado con las características de pavimentación que sea relevante para fines de este análisis.

Se puede indicar que en el área de influencia correspondiente al proyecto se encuentra conformada principalmente por calle por Av. Pircunche, calle Chacao, calle Melinka y calle Rio Amazonas a la cual cuenta con una carpeta de hormigón en relativo estado, falta carpeta de hormigón hasta el Proyecto COMITÉ EVARISTO MARIN 3, Por calle Rio Amazonas se construirá carpeta de hormigón no cuenta con soleras, veredas y dispositivos de rodado. Lo anterior permite una correcta circulación peatonal por calles Av. Pircunche, calle Chacao, calle Melinka. En el "Plano de Situación Actual" se pueden observar en detalle la ubicación de cámaras de inspección, sumideros de aguas lluvias y postes con objetivos de descartar posibles interferencias y dar certeza de una circulación además de correcta que se segura.

En el punto de interés N° 1, en la intersección inmediata a Av. Pircunche con Rio Amazonas, en calle Melinka con Pje. Ángel Custodio G., calle Chacao con calle Rio Amazonas se encuentran pavimentos en mal estado correspondiente a veredas en frente a sitio de proyecto al cual le acompaña una falta de dispositivo de rodado ya que no hay un rebaje de solera que pueda dar continuidad a recorrido peatonal.

Figura 4.1: Estado de Pavimentos en el Área de Influencia Av. Pircunche – Rio Amazonas.



Fuente: En Base a Catastro en Terreno

Figura 4.2: Estado de Pavimentos en el Área de Influencia calle Melinka – Pje. Ángel Custodio G.



Fuente: En Base a Catastro en Terreno

Figura 4.3: Estado de Pavimentos en el Área de Influencia calle Chacao – Rio Amazonas.



Fuente: En Base a Catastro en Terreno

En el punto de interés N°2 cuenta con una carpeta de hormigón en buen estado, cuenta además con soleras, veredas y dispositivos de rodado existentes en toda su extensión en buen estado. Lo anterior permite una correcta circulación peatonal.

Figura 4.4: Estado de Pavimentos en el Área de Influencia Av. Costanera – Av. Pircunche.



Fuente: En Base a Catastro en Terreno

Figura 4.5: Estado de Pavimentos en el Área de Influencia Av. Costanera – calle Melinka.



Fuente: En Base a Catastro en Terreno

Figura 4.7: Estado de Pavimentos en el Área de Influencia Av. Costanera – calle Chacao.

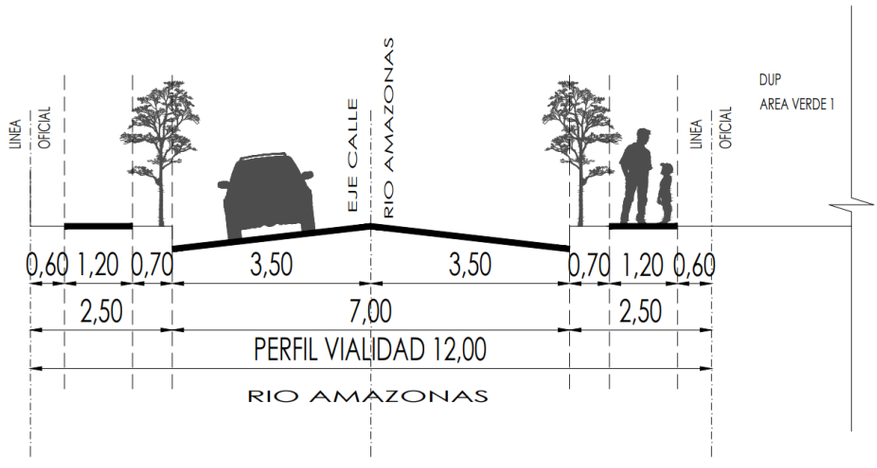


Fuente: En Base a Catastro en Terreno

4.2 Categoría de las vías

Según lo establecido en la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Temuco, las vías "Colectoras" serán las vías existentes señaladas en el Titulo 3, 4.-Artículo 4° vialidad Estructurante con ancho de 12 m entre Av. Pircunche y calle Chacao. Considerando lo anterior la vía principal del proyecto corresponde a calle Rio Amazona cumple con los criterios correspondientes a una vía de categoría colectora.

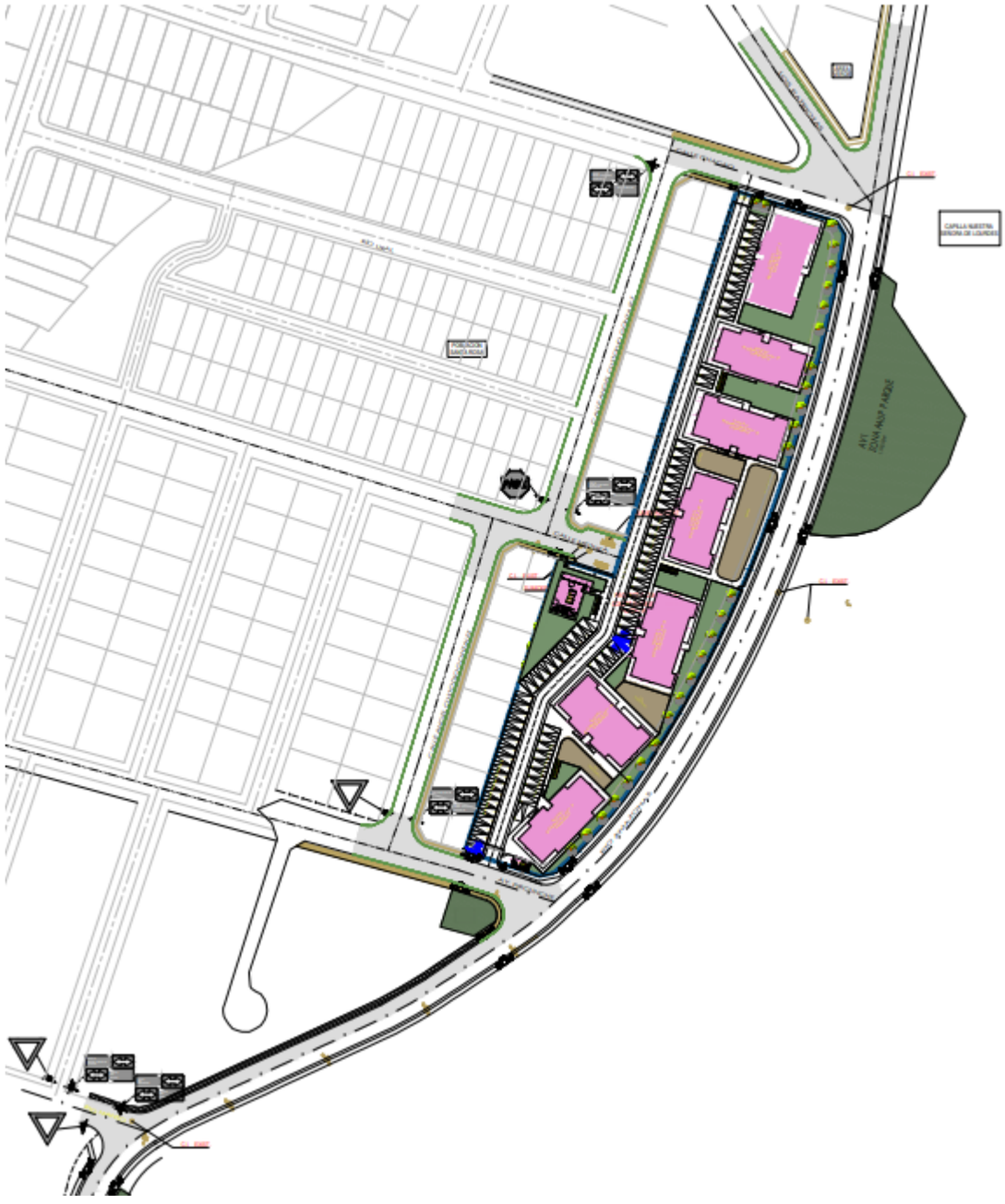
Figura 4.2: Corte transversal calle Rio Amazonas.



Fuente: Planimetría anteproyecto Comité Evaristo Marín 3.

4.3 Catastro Operativo

Corresponde a la existencia de señales verticales, demarcaciones, (postes, controladores, lámparas), además de sentidos de tránsito, reversibilidad si las hubiere, número y uso de pistas, tipo de regulación de cruces, existencia de estacionamientos, horarios de carga y descarga, entre otros elementos relacionados con la regulación, señalización y demarcación de tránsito. El detalle de esta información se puede encontrar en el “Plano de Situación Actual”.



Fuente: En Base a Catastro en Terreno

Figura 4.3: Plano de Situación Actual

Intersección 1 Av. Pircunche – Rio Amazonas. / Calle Chacao – Rio Amazonas.

4.4 Catastro Mobiliario Público

Corresponde a un catastro de mobiliario público, considerando aquellos elementos emplazados en las rutas de entrada y de salida del proyecto que pudieran afectar la seguridad y accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida, tales como quioscos, postes de publicidad y luminarias, asientos, bolardos, árboles, entre otros.

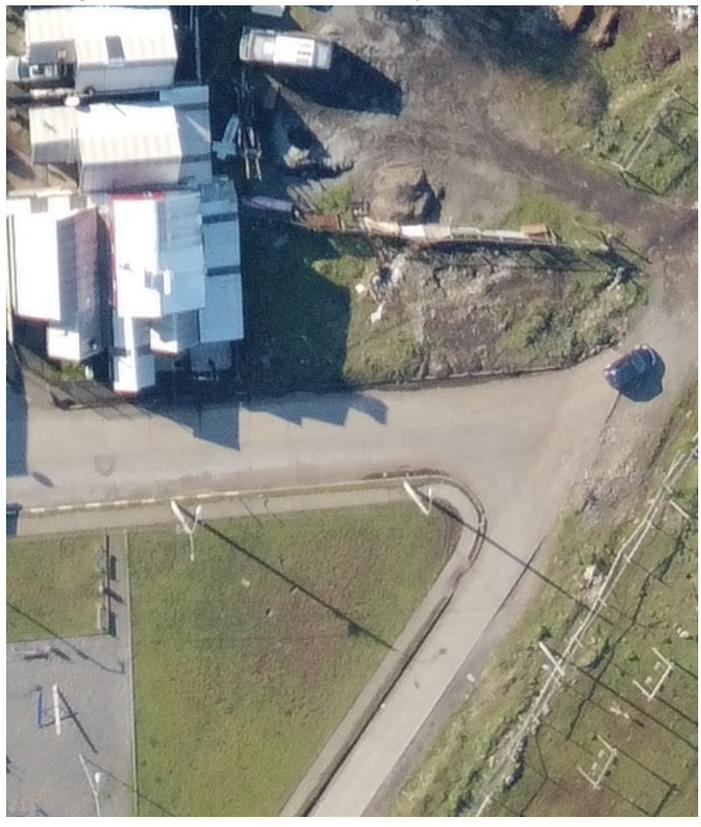
Se indica que en el área de influencia no existen elementos que pudieran afectar la seguridad y accesibilidad de los peatones y personas con movilidad reducida, los recorridos peatonales se encuentran despejados de elementos que interrumpan su continuidad.

4.5 Facilidades Peatonales

Corresponde a las facilidades para peatones y personas con movilidad reducida, tales como rebajes de soleras, vallas peatonales, huellas táctiles y paneles informativos.

Se cuenta en toda el área de influencia con dispositivos de rodados existentes, pero en estado deficiente. En la intersección de Av. Pircunche y Calle Rio Amazonas donde hace falta un rebaje de solera con dispositivo de rodado y reparar de vereda frente a esta. Se recomienda que los dispositivos de rodado se normalicen ya que no cuentan con baldosas podotáctiles en intersección de calle Rio Amazonas con calle Chacao.

Figura 4.4: Intersección Av. Pircunche y Calle Rio Amazonas.



Fuente: En Base a Catastro en Terreno

Mientras que en la intersección de la Av. Pircunche con calle Rio Amazonas se identifica una falta de elementos de rodado que permita la continuidad del recorrido peatonal.

Figura 4.5: Intersección Calles Chacao con Calle Rio Amazonas



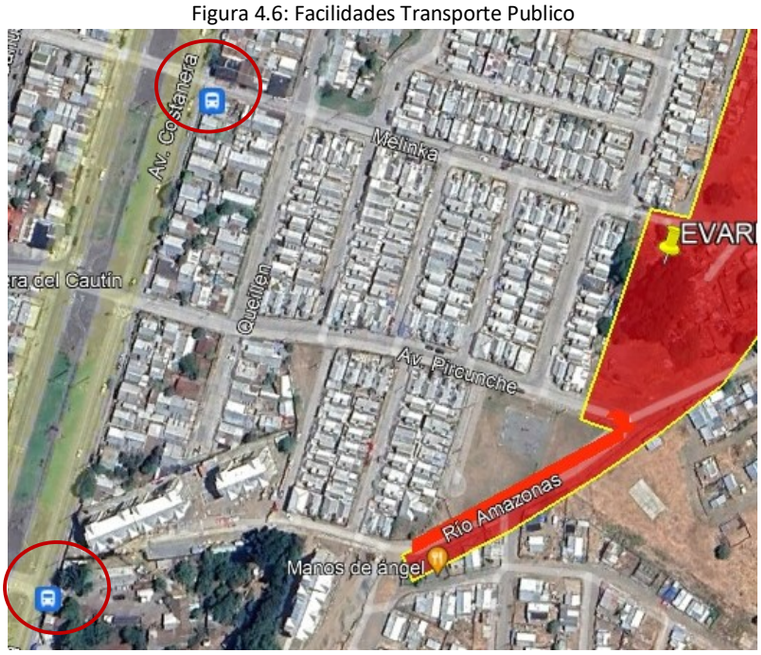
Fuente: En Base a Catastro en Terreno

4.6 Facilidades Transporte Público

Corresponde al catastro de los servicios y facilidades para el transporte público, tales como las estaciones o paraderos de servicios de transporte público que se presten mediante ferrocarril urbano o suburbano, buses, taxis colectivos u otros modos, como teleféricos o ascensores públicos; prioridades de circulación mediante pistas solo bus, vías exclusivas o vías segregadas; entre otros. En el catastro de los paraderos se debe especificar la cantidad de sitios de parada, las dimensiones de los andenes y sus señales o demarcaciones, además de precisar si se utiliza por uno o más modos o servicios de transporte público.

Se indica que en el área de influencia se cuenta con un único elemento correspondiente a una parada de transporte público, en el costado de la Av. Costanera demarcada solo con una señal vertical.

Figura 4.6: Facilidades Transporte Publico



Fuente: catastro en terreno

4.7 Catastro Estructuras Mayores

Tales como pilares, muros, estacionamientos subterráneos y accesos o ventilaciones de metro, que pudieran afectar la seguridad y accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida.

4.8 Estacionamientos informales

A pasear de encontrarse en un área Norte de la comuna de Temuco, el área de influencia seleccionada en calle Rio Amazonas sigue siendo mayoritariamente de paso.

Figura 4.6: Estacionamientos informales Av. Pircunche-calle melinka-calle Chacao



Fuente: catastro en terreno

5. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO

Los proyectos inmobiliarios que sean sujetos de presentar un IMIV, deberán dar cumplimiento a las medidas de mitigación obligatorias que le sean aplicables, relacionadas con la circulación segura y condiciones de accesibilidad para peatones, ciclistas o vehículos motorizados, con la interacción del proyecto con el sistema de movilidad, lo que incluye la operación del transporte público, y con la inserción armónica del proyecto con el entorno urbano para obtener un adecuado funcionamiento del sistema de movilidad local.

5.1. Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Peatones

5.1.1. Espacio de almacenamiento

El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal, 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.

Se puede indicar que el proyecto no presenta características de un proyecto que produzcan una detención transitoria de los vehículos que ingresan al proyecto, por lo cual no se provee un espacio de almacenamiento.

5.1.2. 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.

Tanto las entradas a los departamentos de manera peatonal estos están en lugares opuestos a los accesos vehiculares del proyecto. Además, en los lugares de acceso de vehicular cuentan con pasos de cebra para peatones al interrumpir su recorrido como también balizas como elemento de visibilidad en accesos para advertir de la presencia de un vehículo entrando o saliendo del proyecto. Los vehículos contaran con señales verticales “Pare” para detenerse antes de ingresar a la vía con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, detallado según plano de Situación de Proyecto Mitigado.

5.1.3. 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.

Se puede indicar que el proyecto aborda estas problemáticas con medidas que aumentan la visibilidad en los accesos/salidas del proyecto a partir del uso de elementos tipo balizas para advertir a peatones en las salidas de estacionamiento y accesos vehiculares correspondientes, demarcaciones paso de cebra para continuidad peatonal, señaléticas y demarcaciones pare en las salidas vehiculares y uso de espejos convexos para aumentar visibilidad del entorno a los accesos.

5.1.4. Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones

En el caso de un IMIV Básico, 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, ya sea a través de facilidades explicitas 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.

Se aclara que se realizó un levantamiento del área de influencia en la cual se identifican todos los elementos correspondientes a facilidades para proveer condiciones seguras de cruce para peatones, de lo anterior se proyectan los siguientes elementos inexistentes asegurando una operación correcta y segura:

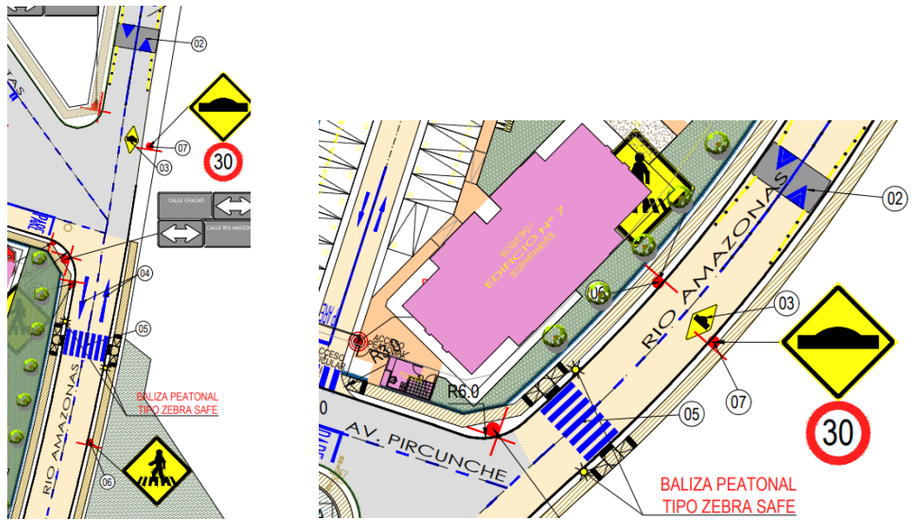
- Demarcaciones de Pasos de Cebra
- Señalización vertical de Cruce Peatonal
- Dispositivos de Rodado faltantes
- Medidas de trafico calmado por calles Rio Amazonas-calle Chacao- Av. Pircunche.

En la siguiente imagen se pueden observar los elementos proyectados en su conjunto, para un mayor detalle resisar anexo de planimetría “Situación con Proyecto mitigado”. Todos los elementos y sus medidas están pensados para mantener la continuidad peatonal, en especial en el ámbito de la accesibilidad para personas con problemas de movilidad, incorporando medidas de tráfico calmado.

Se añaden pasos de cebra en calle Rio Amazonas en esta misma se agregan sus respectivas señaléticas y demarcaciones, además de dispositivos de rodado para garantizar la accesibilidad universal del recorrido peatonal.

Debido a que en Av. Pircunche y calle Chacao se encuentran accesos/salidas al Comité Evaristo Marín lll, se decide agregar señalización de lomos de toro como medida de tráfico calmado en el lugar.

Figura 5.2: Pasos Peatonales y Medidas de Seguridad



Fuente: Plano de Situación con Proyecto Mitigado Calle Alvarado

5.1.5. Vallas peatonales y paso cebra

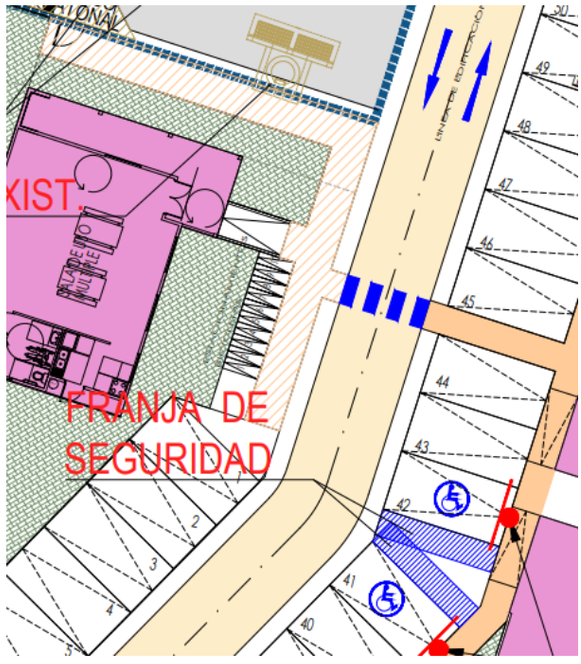
Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales. En las vías que circundan un establecimiento educacional o que son utilizadas por los estudiantes al acceder y/o salir de éste, se debe instalar una facilidad peatonal explícita, apropiada a la relación PV2 y conforme a los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización del Tránsito o en la norma que lo modifique o reemplace. Con todo, al menos se debe contemplar la instalación de un paso de cebra, en lo posible a nivel de acera, aun cuando la relación PV2 esté por debajo de los valores a partir de los cuales se recomienda implementar una facilidad explícita o se trate de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico.

Se indica que lo anterior no es aplicable a las características del proyecto dado que este no corresponde a un establecimiento educacional.

5.1.6. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos

Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones. El proyecto contempla la demarcación interna de la circulación peatonal integrada en el diseño de accesibilidad universal del edificio el cual es parte del documento “Esquema del Proyecto”

Figura 5.3: Franjas para circulación peatonal en estacionamientos



Fuente: Plano de Accesibilidad Universal Comité Evaristo Marín lll.

5.2. Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Ciclistas

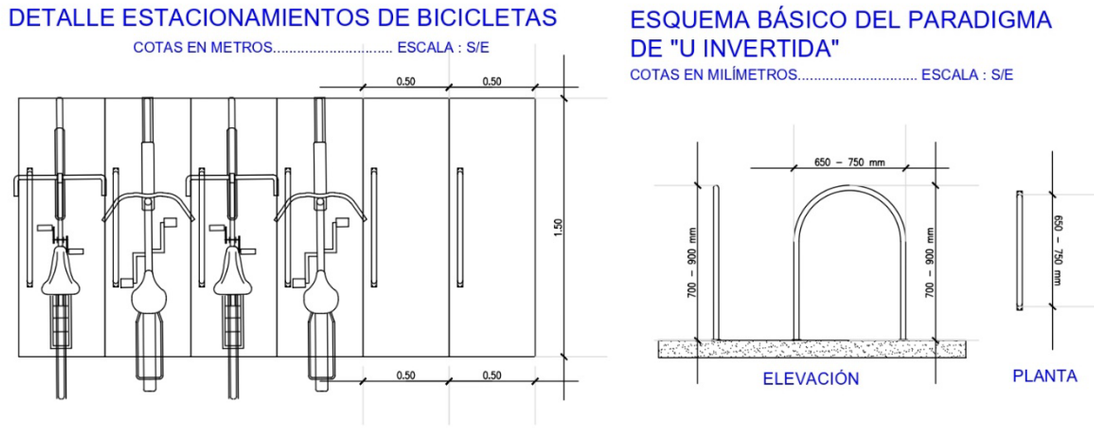
5.2.1. Continuidad de ciclovías

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 públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.

En el área de influencia no se cuenta con ciclovías. El proyecto está diseñado con la idea de incentivar el uso de bicicletas como medio de transporte, por lo que cuenta con estacionamientos para bicicletas como se ve la en el anexo de planimetría “Situación con Proyecto mitigado” y “Esquema de proyecto” así como en el cálculo de estacionamientos mostrado en el punto 2.5 de este informe

Los estacionamientos de bicicleta serán en base al diseño de “U invertida” propuesto por el MINVU tanto para la zona residencial como para los locales comerciales.



5.2.2. Elementos de visibilidad en accesos

Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre ciclistas y vehículos motorizados, el diseño del acceso debe permitir una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, advertir a éstos de la presencia de vehículos en el acceso vehicular. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.

Se puede indicar que el proyecto cuenta con conflictos de visibilidad en los accesos a estacionamientos del edificio, por lo que proponen el uso de pasos de cebra para la continuidad de recorrido de las veredas, así como balizar para advertir la presencia de vehículos en movimiento. Así también se incorporan señaléticas Pare para dar prioridad a peatones y ciclistas por sobre los vehículos que salen del proyecto.

5.3. Operación del Transporte Público

5.3.1. 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 especializada 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.

Se puede indicar que los accesos al proyecto no enfrentan ningún tipo de infraestructura especializada para el transporte público ni el desplazamiento de alguno de estos elementos.

5.3.2. 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.

Se indica que lo anterior no es aplicable a las características del proyecto dado que este no corresponde a un terminal de servicios de transporte público.

5.4 Circulación Segura Y Condiciones De Accesibilidad Para Vehículos Motorizados

5.4.1. 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.

Se indica que, debido a las características del proyecto, no se considera el ingreso de buses y camiones dentro del proyecto. En el caso del camión para retiro de la basura se incorporan facilidades para su acopio localizadas en Av. Pircunche facilitando las maniobras para el retiro de basura focalizada en un solo punto en el Comité Evaristo Marín lll de manera ordenada.

5.4.2. 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.

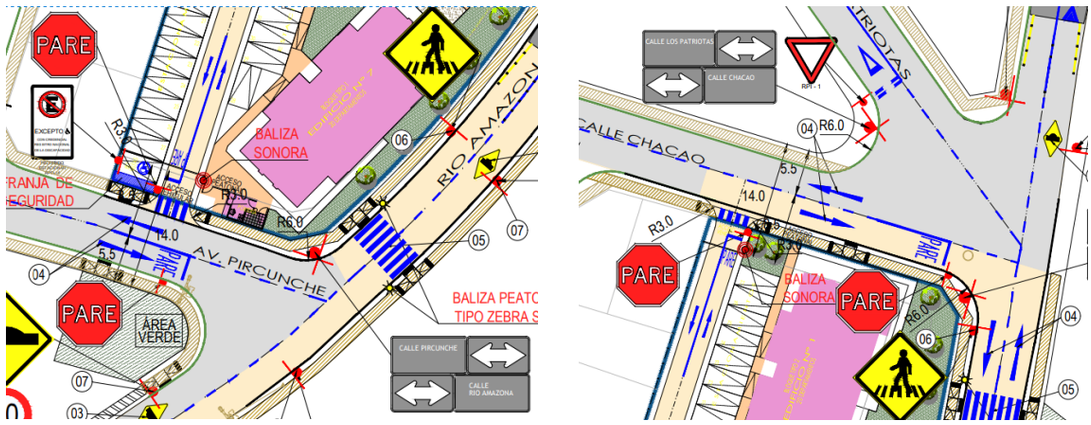
Se indica que los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares permiten las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos, se puede observar en detalle en planimetría de Situación con Proyecto Mitigado.

5.4.3. Habilitación de sentidos de tránsito en accesos

La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares debe estar de acuerdo con el sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto.

Para asegurar una correcta operación en los accesos y el área de influencia se demarcarán los sentidos de circulación de tránsito según se detalla en Plano de Situación con Proyecto Mitigado.

Figura 5.3: Sentidos de Tránsito en Accesos



Fuente: Plano de Situación con Proyecto Mitigado

5.4.4. 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.

Se puede indicar que el proyecto cuenta con visibilidad adecuada y libre de obstáculos para evitar obstrucción de salidas de vehículos desde el proyecto.

5.4.5. 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 accidentes.

Se puede indicar que el proyecto no cuenta con la proyección de accesos en curvas.

5.4.6. 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.

Se aclara que la vía principal del proyecto corresponde a Av. Pircunche y calle Chacao la cual tiene una categoría de vía Colectora, por otro lado, no cumple con las características anteriormente descritas ya que esta es bidireccional.

5.4.7. 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 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.

Se indica que lo anterior no es aplicable a las características del proyecto dado que este no corresponde a un proyecto de equipamiento, infraestructura o intercambio modal.

5.4.8. 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 estacionamiento, carga y/o descarga en las vías públicas adyacentes, excepto en horarios que autorice la autoridad competente.

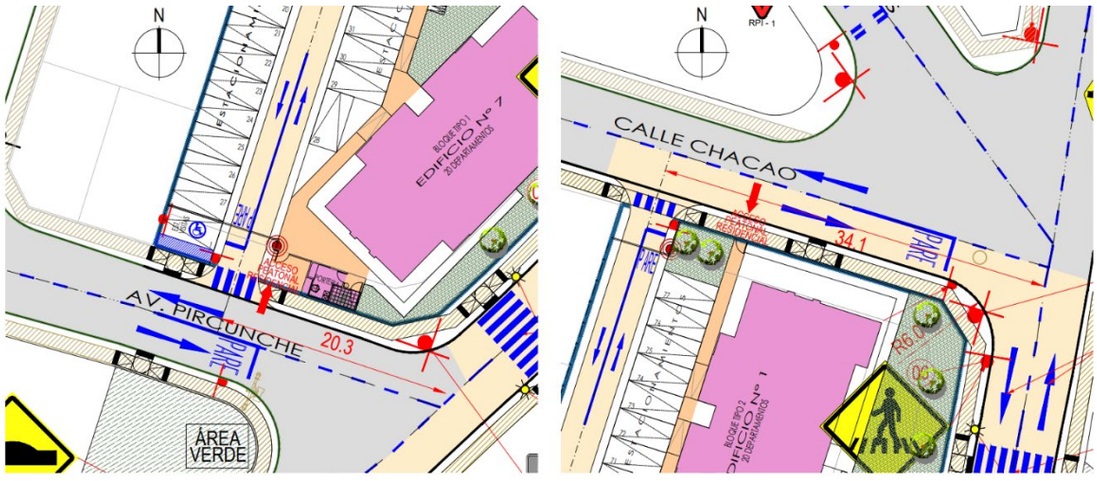
Se indica que dada las características del proyecto no aplican y no se proyectan andenes o áreas de carga/descarga.

5.4.9. 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.

Se aclara que los accesos al proyecto cumplen con las medidas anteriormente descritas tanto en acceso por Av. Pircunche el cual se encuentra a una distancia de 20,30m de la intersección más cercana y por calle Chacao el cual se encuentra a una distancia de 34,10m de la intersección más cercana.

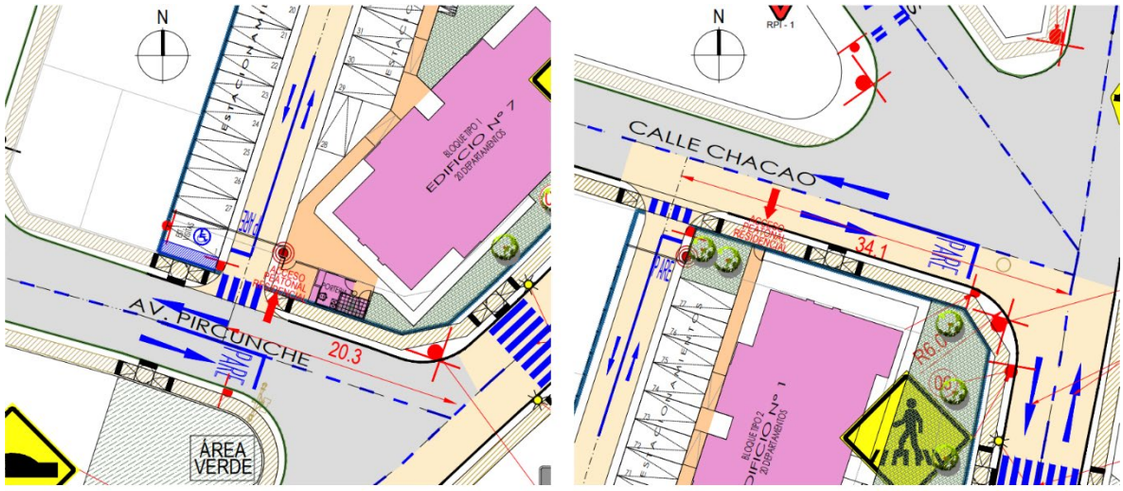
Figuras 5.4: distanciamientos mínimos a intersección



Fuente: Plano de Situación con Proyecto Mitigado

A esto se agrega el cumplimiento del artículo 2.4.4. De la O.G.U.C. con respecto a los anchos máximos para los rebajes de solera y su respectivo atravieso por la vereda.

Figuras 5.5: anchos de rebajes de solera y atraviesos.



Fuente: Plano de Situación con Proyecto Mitigado

A partir de las medidas anteriores de los accesos se procese a la creación de simulaciones para el acceso de vehículos al proyecto.

5.5. Interacción con el Sistema de Movilidad

5.5.1. 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 demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada.

Se indica que toda la señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto cumple con lo descrito en el Manual de Señalización de Tránsito.

5.6. Inserción Armónica con el Entorno Urbano

5.6.1. 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.

Se indica que los accesos vehiculares o peatonales del proyecto no intervienen el espacio público con estructuras que impidan la implementación de fututos proyectos viales y urbanos. El proyecto solo utiliza el predio para estructuras permanentes hasta la línea oficial respetando las limitaciones existentes en el PRC de la municipalidad de Padre Las Casas.

5.6.2. 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 para 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.

Se aclara que todas las facilidades peatonales generadas por el proyecto cumplen con los criterios de accesibilidad universal asegurando así el desplazamiento de personas con movilidad reducida. Se adjunta proyecto de accesibilidad universal en “esquema de proyecto”

6. CONSOLIDADO MEDIDAS DE MITIGACIÓN

A Continuación, Se Presenta El Consolidado De Medias De Mitigación Obligatorias, Las Que Tienen Por Objetivo Asegurar Una Correcta Operación En El Área De Influencia Del Proyecto. Se Indica Que Actualmente No Existen Interferencias A Considerar En La Implementación De Las Medidas En Relación Las Circulaciones Peatonales.

Área de Influencia:

1. Se proyecta demarcación de línea eje calle Rio Amazonas desde calle Los Patriotas hasta Rio Manso, en el tramo Av. Pircunche hasta calle Rio Amazonas y por calle Chacao hasta calle Rio amazonas.
2. Se proyecta lomo de toro con demarcación flechas de dirección resalto reductor de velocidad.
3. Se proyecta demarcación próximo resaltos reductores de velocidad.
4. Se proyecta demarcación de flechas de dirección en las intersecciones Calle Rio Amazonas, Av. Pircunche, calle Chacao y calle Los Patriotas.
5. Se proyecta demarcación de cruces peatonales en intersección de calle Rio Amazonas. Se debe contemplar la implementación y/o normalización de dispositivos de rodados considerando baldosa podotactil.
6. Se proyecta implementación de señal vertical "Proximidad de Paso de Cebra" en calle Rio Amazonas, según se detalla en plano de mitigaciones.
7. Se proyectan demarcación paso de cebra y letrero señal PARE en acceso vehicular a proyecto COMITÉ EVARISTO MARIN lll acceso por Av. Pircunche y calle Chacao además de la inclusión de una baliza permitiendo continuidad peatonal y una salida segura de vehículos desde edificio proyectado.

7. NOTAS:

• Todas las demarcaciones proyectadas deberán contemplarse en material termoplástico aplicada con equipamiento mecánico que asegure la uniformidad en su aplicación, a excepción de la demarcación en soleras las cuales deben proyectarse en todas las intersecciones insertas en el área de influencia del estudio.

• Dichas demarcaciones deben dar fiel cumplimento a las dimensiones, espesores y niveles de reflectancia definidos en el Manual de Señalización de Transito del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y Manual de Carreteras.

• Para el caso de señalización, están deben confeccionarse en placas galvanizadas de 2,5 mm de espesor y postación tipo omega galvanizadas de 2,5 mm de espesor (a excepción de las señales IV-

3 las cuales deben considerarse con poste cuadrado de 0.3 mm de espesor). En este mismo contexto, todas las señales dispuestas en el proyecto, deben dar fiel cumplimiento a lo establecido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en cuanto a su dimensionamiento.

• Todas las medidas de mitigación deben ser implementadas antes de la recepción de la última unidad habitacional.

• Todas las obras de mitigación proyectadas podrán ser ajustadas a la disposición de espacio, interferencia con postes, etc. al momento de ser presentadas en tramitaciones sectoriales.