COMUNA TEMUCO

JÑP

INGENIERÍA

IMIV Básico

INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL DEL PROYECTO:

“AMPLIACIÓN Y CAMBIO DE DESTINO LOCAL COMERCIAL RESTAURANT, TEMUCO”.

Versión 1

REGIÓN DE LA ARAUCANÍA.

MAYO 2025.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

I N D I C E

1. INTRODUCCIÓN 3
2. ESQUEMA DEL PROYECTO. 4
   2.1 Características Generales. 4
   2.2 Ubicación 5
   2.3 Accesos 5
   2.4 Superficies. 6
   2.5 Vías de circulación del proyecto 6
      2.5.1 Vías de circulación peatonal 7
   2.6 CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS 8
3. DEFINICIONES INICIALES. 12
   3.1 Metodología a utilizar. 12
   3.2 Certificado de Informaciones Previas 12
   3.3 Intersecciones a considerar 14
   3.4 Rutas de Ingreso/Egreso e Intersecciones con otras Vías 15
      3.4.1 Rutas de Ingreso/Egreso peatonal 15
      3.4.2 Rutas de Ingreso/Egreso Transporte público. 16
   3.5 Determinación del Área de influencia. 17
   3.6 Categorización de las vías. 18
4. CARACTERÍSTICAS DE LA SITUACIÓN ACTUAL 19
   4.1 Ubicación 19
   4.2 Infraestructura. 20
   4.3 Estado de Conservación Mobiliario Urbano, del Área de Influencia. 21
   4.4 Transporte Público 28
   4.5 Rutas Peatonales. 30
5. PROYECTO MITIGADO. 31
   5.1 Proyecto Mitigado en Etapa de Construcción. 31
   5.2 Proyecto Mitigado en Etapa de Operación. 32
6. CONCLUSIONES. 40

ANEXO N°1 Esquema Situación Actual.
ANEXO N°2 Esquema Situación con Proyecto Mitigado.

1. INTRODUCCIÓN.

El presente Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico, o IMIV Básico del proyecto **" AMPLEACIÓN Y CAMBIO DE DESTINO LOCAL COMERCIAL RESTAURANT ",** tiene por objetivo solicitar la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias, así como también, las medidas de mitigación adicionales que correspondan, resultantes del impacto que genera el proyecto al sistema de movilidad local.

De acuerdo a las características del proyecto y a las tasas promedio de inducción de viajes establecidas en el Artículo 1.2.3 del DS. N° 30/2019, se ha realizado una estimación de flujos inducidos por el proyecto, determinándose la necesidad de presentar un Informe de Mitigación de Impacto Vial, tipo básico **(IMIV BÁSICO)**, según lo establecido en el **Oficio SEIM N° R.AR-0000001836/2026 de fecha 02 de mayo de 2026.**

De los resultados obtenidos de este IMIV, se propondrán medidas operativas y de seguridad (medidas de mitigación) que tiendan a solucionar los eventuales conflictos que se hubiesen detectado, y que den cumplimento a las medidas de mitigación obligatorias presentadas en el Artículo 1.3.2 del DS. N° 30/2019.

Sin perjuicio de lo anterior, si las medidas de mitigación obligatorias por sí solas no fueran suficientes para mitigar adecuadamente los impactos del proyecto **" AMPLEACIÓN Y CAMBIO DE DESTINO LOCAL COMERCIAL RESTAURANT"**, serán complementadas con medidas adicionales, de manera de generar estándares de servicio en un nivel superior al existente. Cabe mencionar que este **proyecto es una regularización de ampliación y cambio de destino de infraestructura de un proyecto existente**, cambiando su destino educacional a local comercial restaurant.

Finalmente, se presentan las conclusiones producto de todos los análisis efectuados y que tienen por objetivo presentar los impactos viales que provocará el emplazamiento del proyecto en estudio.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

2. ESQUEMA DEL PROYECTO.

2.1 Características Generales.

El proyecto **" AMPLEACIÓN Y CAMBIO DE DESTINO LOCAL COMERCIAL RESTAURANT "** se emplaza en calle Las Heras N°538, comuna de Temuco, Región de la Araucanía, propiedad de Haroldo Fuentealba E y Otro LTDA, RUT: 79.999.850-5. **El proyecto considera la regularización de una ampliación y cambio de destino a comercial restaurant** destinado a la venta de alimentos preparados, el cual está construido en una superficie total de terreno total de 1250 m^2, la cual solo cuenta con un acceso peatonal ubicado por Calle Las Heras (Calle de Servicio) que opera como entrada y salida. Se hace mención que este proyecto no cuenta con accesos vehiculares.

Figura N.º 2.1: Frontis y planta de proyecto a regularizar.



Fuente: Elaboración Propia.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

2.2 Ubicación.

En la siguiente figura se muestra la ubicación del proyecto:

Figura N.º 2.2: Ubicación del proyecto.

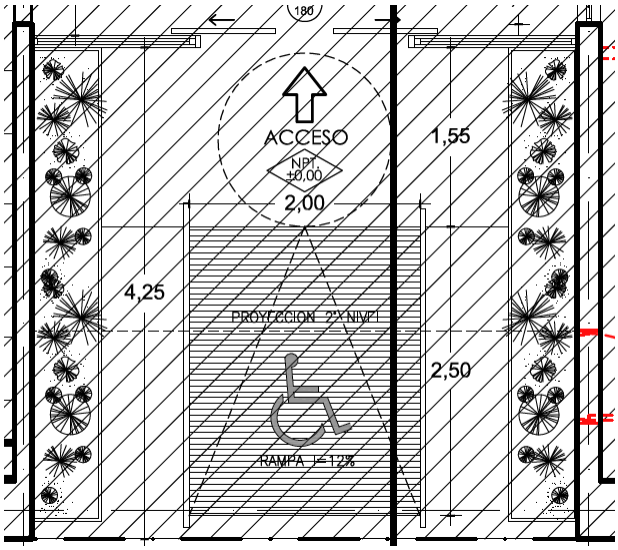


Fuente: Elaboración Propia - Google Earth.

2.3 Accesos.

Respecto al acceso, el proyecto contempla un acceso peatonal que opera como entrada y salida que se presenta en la siguiente figura:

Figura Nº 2.3: Acceso Proyectado del proyecto.



Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

Fuente: Elaboración Propia, base arquitectura del proyecto.

2.4 Superficies.

A continuación, se presenta un cuadro resumen de superficies consideradas en el desarrollo del proyecto, cabe mencionar que como se mencionó anterior mente, el proyecto considera la ampliación de infraestructura existente.

Cuadro N° 2.1: Cuadro General de Superficies proyecto.

CUADRO DE SUPERFICIES		
PERMISO EDIFICACIÓN N°158 FECHA 18/02/1996 PERMISO EDIFICACIÓN N°49 FECHA 03/02/1997 RECEPCIÓN DEFINITIVA N°896 FECHA 28/04/1997		
SUPERFICIE EXISTENTE (CAMBIO DE DESTINO)		
A	SUPERFICIE 1°NIVEL	480,03 m2
B	SUPERFICIE 2° NIVEL	423,83 m2
C	SUPERFICIE 1° NIVEL	77,38 m2
TOTAL SUP. EXT. CAMB.DESTINO		981,24 m2
SUPERFICIE OBRA NUEVA		
D	SUPERFICIE 1°NIVEL	687,25 m2
E	SUPERFICIE 2°NIVEL	85,06 m2
F	SUPERFICIE 3°NIVEL	195,00 m2
TOTAL SUP. OBRA NUEVA		967,31 m2
TOTAL SUP. 1ER NIVEL		1.244,66 m2
TOTAL SUP. 2DO NIVEL		508,89 m2
TOTAL SUP. 3ER NIVEL		195,00 m2
TOTAL SUPERFICIES		1.948,55 m2
SUPERFICIE TERRENO		1250,00 m2

Fuente: Arquitectura del proyecto.

2.5 Vías de circulación del proyecto.

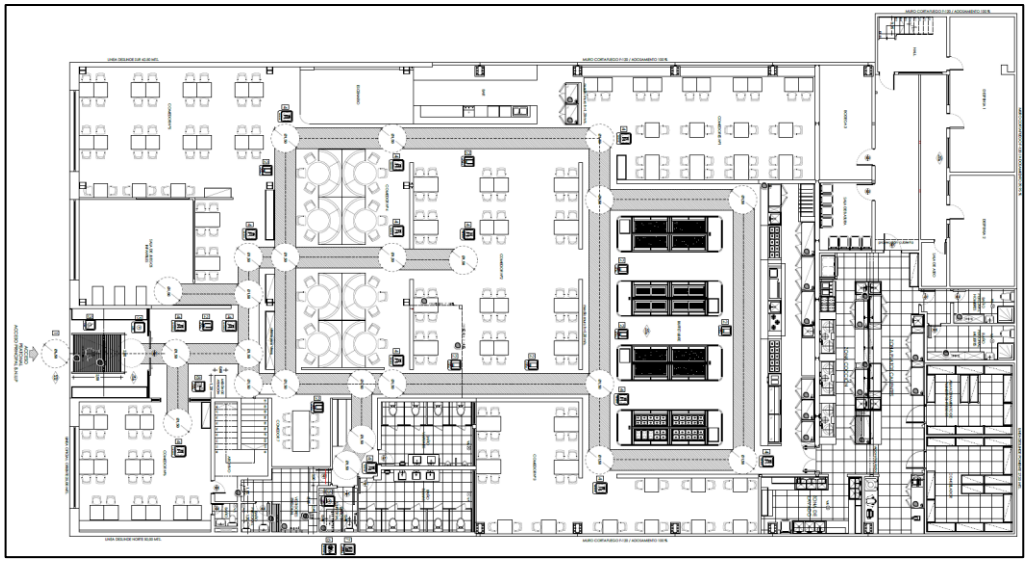
A continuación, se presenta los esquemas de planta de vías de circulación, para el caso de este proyecto se hace mención a que este corresponde a un comercio de tipo restaurant y **no cuenta con accesos vehiculares**, por lo cual solo cuenta con accesos peatonales.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

2.5.1 Vías de circulación peatonal

Para el caso de la circulación peatonal al interior del proyecto, se menciona que el circuito de peatones se realiza a través de los pasillos del restaurante, la cual que genera el desplazamiento seguro de peatones por el interior del proyecto el cual cuenta con ruta de accesibilidad universal.

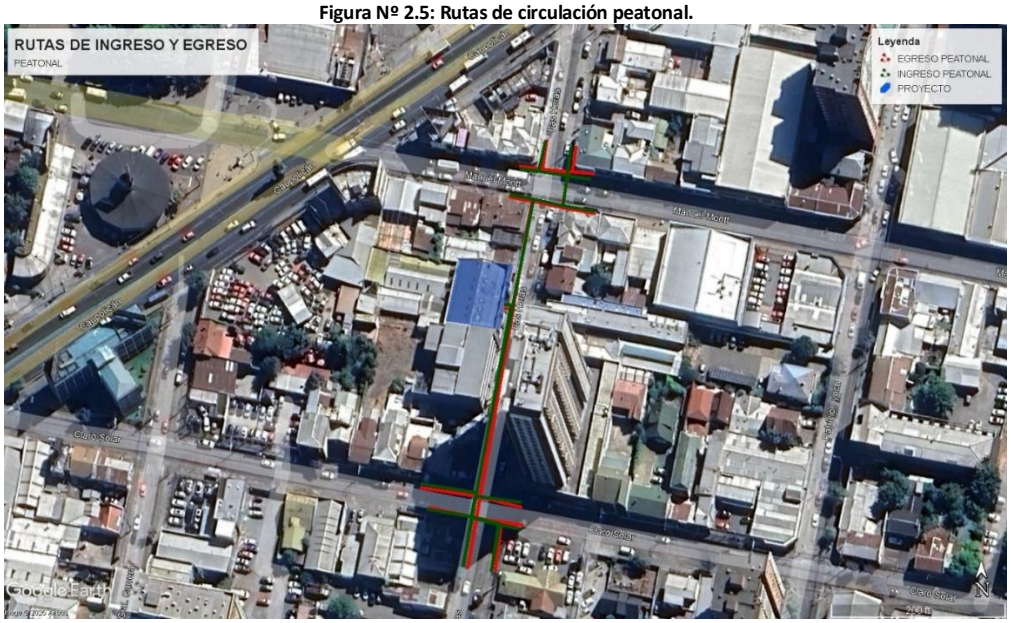
Figura Nº 2.4: Rutas de circulación peatonal.



Fuente: Arquitectura del proyecto.

Para el caso de la circulación peatonal al exterior del proyecto, se menciona que este se realiza a través de la vereda pavimentada existente la cual conecta el acceso del proyecto con las intersecciones del área de influencia.

Figura Nº 2.5: Rutas de circulación peatonal.



Fuente: Elaboración Propia - Google Earth.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

2.6 CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS.

A continuación, se presenta un extracto del Certificado de Informaciones Previas del proyecto. Los antecedentes completos se encuentran en los Anexos del presente estudio.

Cuadro N° 2.2: CIP Predio Hoja 1

Formulario 5.2 (S.C.I.P. - 1.4.4.)

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

DIRECCIÓN DE OBRAS - MUNICIPALIDAD DE :
Temuco
REGIÓN: Araucanía

CERTIFICADO N°
IP-04779/2025
FECHA CERTIFICADO
26-09-2025
SOLICITUD N°
2025/24269
FECHA SOLICITUD
24-09-2025

☑ URBANO ☐ RURAL

1.- IDENTIFICACIÓN DE LA PROPIEDAD (CERTIFICADO DE NÚMERO)

A LA PROPIEDAD UBICADA EN CALLE	CALLE GENERAL LAS HERAS				
LOTEO		MANZANA		LOTE	
ROL S.I.I. N°	124-17	LE HA SIDO ASIGNADO EL N°			538

2.- INSTRUMENTO(S) DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL APLICABLE(S)

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	INTERCOMUNAL	FECHA	
PLAN REGULADOR COMUNAL	PRC TEMUCO	FECHA	02-02-2010
PLAN SECCIONAL		FECHA	
PLANO SECCIONAL		FECHA	
OTROS(Especificar)		FECHA	
OTROS(Especificar)		FECHA	

ÁREA DONDE SE UBICA EL TERRENO					
☑	URBANA	☐	EXTENSION URBANA	☐	RURAL

3.- DECLARATORIA DE POSTERGACION DE PERMISO (Art. 117 LGUC)

PLAZO DE VIGENCIA	
DECRETO O RESOLUCION N°	
FECHA	

4.- Deberá acompañar informe sobre calidad de subsuelo (Art. 5.1.15. O.G.U.C.)	○SI	○NO

5.- NORMAS URBANISTICAS (En caso necesario se adjunta hoja anexa)

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	ZHR1
USOS DE SUELOS PERMITIDOS:	

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento diríjase al sitio https://firmadigital.domdigital.cl/ e ingrese el siguiente código: **200-260423-OF8MHF3VC-C**
Sitio verificador

1 / 4

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

Cuadro N° 2.3: CIP Predio. Hoja 2

RESIDENCIAL:
Todo permitido.

EQUIPAMIENTO:
CIENTÍFICO: Todo permitido.
COMERCIO: Todo permitido excepto venta de combustibles, servicentros, venta de gas licuado, ferias de animales, playas de estacionamientos y terminales de distribución. Edificios de Estacionamiento con *2.
CULTO: Todo permitido.
CULTURA: Todo permitido.
DEPORTE: Solo centros y clubes deportivos, gimnasios, canchas, multicanchas, piscinas, saunas y baños turcos.
EDUCACIÓN: 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.
INFRAESTRUCTURAS:
TRANSPORTE: Solo helipuerto.

USOS EXCLUIDOS:

ACTIVIDADES PRODUCTIVAS:
INDUSTRIA: No se permite.
TALLER: No se permite.
ALMACENAMIENTO O BODEGA: No se permite.
ACTIVIDADES EXTRACTIVAS: No se permite.

INFRAESTRUCTURAS:
SANITARIA: No se permite.

USO DE SUELO		-			
SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA	**DENSIDAD MÁXIMA**	**ALTURA MÁXIMA EDIF.**		**SISTEMA DE AGRUPAMIENTO**	
500	1050 viv/há	Libre según rasantes **		Continuo	
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	**COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO**	**OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES**		**RASANTE**	**NIVEL DE APLICACIÓN**
7	1°- 2° otros pisos	0		Según O.G.U.C.	70°
ADOSAMIENTOS	**DISTANCIAMIENTOS**	**CIERROS**		**OCHAVOS**	
No podrá exceder el 40% de la longitud total del deslinde común con el vecino. *Artículo 2.6.2. O.G.U.C.	Hasta 3,5m Fachada con vano: 3,0m Fachada sin vano: 1,40m Sobre 3,5m y hasta 7m Fachada con vano: 3m Fachada sin vano: 2,5m Sobre 7m Fachada con vano: 4m Fachada sin vano: 4m *Según Artículo 2.6.3. de la O.G.U.C.	**ALTURA**	**% TRANSPARENCIA**	Desde los 4 a 8 mts Artículo 2.5.4 según O.G.U.C. Predios con ""Densificación Predial"" 2,80 mts *Ver Artículo 9 del PRC	
		3,50 m *Artículo 7, Titulo 3, PRC.	Según el artículo 7 de la Ordenanza Local		

ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS

Según lo indica el Título 2
del Artículo 23 de la Ordenanza Local, correspondiente a Canon de Estacionamientos

CESIONES Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art.2.2.5. N° 2 O.G.U.C.)

AREA DE RIESGO	AREA DE PROTECCION	ZONA O INMUEBLE DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA	ZONA TÍPICA O MONUMENTO NACIONAL
○SI ◉NO	◉SI ○NO APP3	◉SI ○NO APP3	○SI ◉NO

5.2.- LINEAS OFICIALES

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento diríjase al sitio https://firmadigital.domdigital.cl/ e ingrese el siguiente código: **200-260423-OF8MHF3VC-C**
Sitio verificador

2 / 4

Fuente: DOM Municipalidad Temuco

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

.Cuadro N° 2.4: CIP Predio. Hoja 3

POR CALLE			TIPO DE VIA	
CALLE GENERAL LAS HERAS			SERVICIO	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	14.70	ANTEJARDÍN	SIN ANTEJARDÍN SEGÚN ZONA ZHR1.
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

POR CALLE			TIPO DE VIA	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

POR CALLE			TIPO DE VIA	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

POR CALLE			TIPO DE VIA	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (Art. 59)				○SI	◉NO
PARQUE	☐	VIALIDAD	☐	ENSANCHE	☐
				APERTURA	☐
DE LAS SIGUIENTES VIAS					
GRAFICACION DEL AREA AFECTA A UTILIDAD PUBLICA CON INDICACION DE SUPERFICIE Y DIMENSIONES(parque / vialidad)					

PERFIL DEL ÁREA AFECTA A OBLIGACIÓN DE URBANIZAR (Art. 2.2.4)

OBRAS DE URBANIZACION DE LAS AREAS AFECTAS A DECLARATORIA (Art. 134° LGUC)

PLANOS O PROYECTOS			
☐	Pavimentación	☐	Gas
☐	Agua Potable	☐	Telecomunicaciones

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento diríjase al sitio https://firmadigital.domdigital.cl/ e ingrese el siguiente código: **200-260423-OF8MHF3VC-C**
Sitio verificador
3 / 4

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

.Cuadro N° 2.5: CIP Predio. Hoja 4

☐	**Alcantarillados de Aguas Servidas**	☐	**Plantaciones y obras de ornato**
☐	**Evacuación de Aguas Lluvias**	☐	**Obras de defensa del terreno**
☐	**Electricidad y/o Alumbrado Público**	☐	**Otros (especificar)**

6.- CARACTERÍSTICAS DE URBANIZACIÓN

ESTADO DE LA URBANIZACIÓN:	**EJECUTADA**	☐SI	☐NO	**RECIBIDA**	☐SI	☐NO	**GARANTIZADA**	☐SI	☐NO

7.- DOCUMENTOS ADJUNTOS

☐ PLANO DE CATASTRO	☐ PERFILES DE CALLES	☐ ANEXO NORMAS URBANISTICAS DEL I.P.T.

NOTA: El presente Certificado mantendrá su validez y vigencia mientras no se publiquen en el Diario Oficial modificaciones al correspondiente instrumento de planificación territorial. O a las disposiciones legales o reglamentarias pertinentes, que afecten las normas urbanísticas aplicables al predio.
Deberá presentar medidas de prevención de riesgos provenientes de áreas colindantes y/o del mismo terreno (Art. 5.1.15 Y Art. 3.1.4 OGUC)

8.- PAGO DE DERECHOS				$6.926
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (Art. 130 N°9 L.G.U.C.)	**N°**		**FECHA**	
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL / COD. AUTORIZACION	**N°**	8851373	**FECHA**	26-09-2025

NOTAS: (SOLO PARA SITUACIONES ESPECIALES DE LA AUTORIZACIÓN)
- AREA DE RESTRICCIÓN: **RHHR-2 / RAM-6**

SMS

FIRMA ELECTRÓNICA AVANZADA
FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPAL

CONSUELO PILAR DIEZ RIOSECO
JEFE DEPARTAMENTO CATASTRO
FIRMA Y TIMBRE

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento diríjase al sitio https://firmadigital.domdigital.cl/ e ingrese el siguiente código: **200-260423-OF8MHF3VC-C**
Sitio verificador

4 / 4

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

3. DEFINICIONES INICIALES.

3.1 Metodología a utilizar.

Dadas las características de tamaño, ubicación y accesibilidad del proyecto, la metodología a utilizar considera los aspectos que se detallan a continuación:

- Se revisará el uso de suelo con instrumentos de planificación (PRC).
- Se revisará la cantidad y dimensiones de estacionamientos proyectados destinados a discapacitados, de acuerdo a lo indicado en el Art. 2.4.2. de la O.G.U.C., Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
- Se verificará el flujo que aportará el proyecto en relación a estacionamientos, una vez que se encuentre en operación el proyecto.
- Se revisará qué tipo de vehículos accederán al proyecto, en caso que actúen vehículos pesados, indicando el reglamento que norma el transporte (circulación por vías, peso por eje, etc.).
- Se revisará en forma general que los accesos contemplen las distancias mínimas requeridas de acuerdo al tipo de vehículo que ingresará al proyecto.
- Se plantearán soluciones para el tránsito peatonal y vehicular.

Otro aspecto fundamental que se ha considerado para definir la metodología, es el hecho que el mandante debe asegurar la factibilidad vial de su proyecto, ya que como es sabido, este tipo de proyectos basa su éxito en la accesibilidad para sus usuarios.

Para cumplir con la metodología planteada se revisará la normativa del Ministerio de Transportes vigente, la que se detalla a continuación:

- Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza (OGUC).
- Plan Regulador Comunal (PRC).
- Manual REDEVU 09.
- Ley de Tránsito 18.290.
- Manuales de Señalización, del MINTRATEL.

3.2 Certificado de Informaciones Previas.

De acuerdo a lo establecido en los Certificados de Informaciones Previas N°04779 con fechas 26/09/2025, la zona donde se emplaza el proyecto corresponde a la zona urbana ZHR1, en donde las normas sobre el uso de suelo indica lo siguiente:

Uso de suelo permitidos:

RESIDENCIAL: Todo permitido.

EQUIPAMIENTO:

CIENTÍFICO: Todo permitido.

COMERCIO: Todo permitido excepto venta de combustibles, servicentros, venta de gas licuado, ferias de animales, playas

de estacionamientos y terminales de distribución. Edificios de Estacionamiento con *2.

CULTO: Todo permitido.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

CULTURA: Todo permitido.

DEPORTE: Solo centros y clubes deportivos, gimnasios, canchas, multicanchas, piscinas, saunas y baños turcos.

EDUCACIÓN: 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.

INFRAESTRUCTURAS:

TRANSPORTE: Solo helipuerto.

Uso de Suelo prohibidos:

ACTIVIDADES PRODUCTIVAS:

INDUSTRIA: No se permite.

TALLER: No se permite.

ALMACENAMIENTO O BODEGA: No se permite.

ACTIVIDADES EXTRACTIVAS: No se permite.

INFRAESTRUCTURAS:

SANITARIA: No se permite.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

3.3 Intersecciones a considerar.

Debe considerarse lo establecido en el siguiente cuadro, basado en la suma del flujo estimado de transporte privado motorizado y de viajes en otros modos generado y atraído por el proyecto, en el período más crítico:

Figura Nº 3.1: Categorización.

Nombre Proyecto:	AMPLIACIÓN Y CAMBIO DE DESTINO LOCAL COMERCIAL RESTAURANT
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva

Rol	Región	Comuna	Dirección
00124-017	La Araucanía	Temuco	Las Heras # 538

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Equipamiento	Comercio	Restaurant	1948,55 (m2)

Total terreno	Total edificado	Útil construido
1250 m²	1948.55 m²	1948.55 m²

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	30	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	100	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: SEIM

Teniendo en cuenta que el flujo de Viajes motorizado es la variable más desfavorable, y es igual a 29 (Veh/h), según lo indica el Oficio SEIM N° R.AR-0000001836/2026, la cantidad de intersecciones a considerar en el área de influencia por ruta desde/hacia el proyecto, es igual 1.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

3.4 Rutas de Ingreso/Egreso e Intersecciones con otras Vías

Cabe mencionar que proyecto no cuenta con acceso vehiculares. El caso de los flujos de viajes peatonales y en transporte público, las principales rutas de entrada y de salida que se estima que utilizarán mayoritariamente los usuarios asociados al proyecto, se determinarán teniendo en cuenta factores como la longitud de la ruta, la ubicación de paraderos de transporte público, la jerarquía de las vías, la iluminación y seguridad del entorno, entre otros, así como el tipo de proyecto y la localización del público objetivo, usuarios o clientes.

El proyecto considera su acceso por la calle Las Heras el cual concentra el ingreso y egreso del proyecto. Se hace mención que proyecto cuenta con categorización básica de 1 intersección, por lo cual se considera para el área de influencia 1 intersección tanto para la entrada como salida del proyecto, dado a que el proyecto cuenta con acceso por calle Las Heras y se considera como área de influencia las intersecciones con las calles Claro Solar y Manuel Montt.

En las presentes figuras se muestran las rutas de ingreso y salida en todos los modos y un breve análisis de movilidad por cada modo.

3.4.1 Rutas de Ingreso/Egreso peatonal.

En la presente figura se muestra las posibles rutas de ingreso y egreso que pueden optar peatones y ciclos para ingresar o egresar al proyecto. Cabe mencionar que las veredas existentes se encuentran en buenas condiciones y cumplen con los criterios de accesibilidad universal del D.S.50

Las posibles rutas al proyecto se presentan en la siguiente figura:

Figura N°3.2: Rutas de ingreso y egreso peatonal.



Fuente: Elaboración Propia.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

De la siguiente imagen se puede deslumbrar las posibles rutas peatonales hacia el proyecto, las cuales son las siguientes:

- Las posibles rutas de acceso Peatonal al proyecto son:
  - Desde el Norte: Manuel Montt-Las Heras- Acceso de proyecto.
  - Desde el oeste: 1.- Manuel Montt-Las Heras - Acceso de proyecto.
    2.- Claro Solar-Las Heras - Acceso de proyecto.
  - Desde el este: 1.- Manuel Montt-Las Heras - Acceso de proyecto.
    2.- Claro Solar-Las Heras - Acceso de proyecto.
  - Desde el sur: Claro Solar-Las Heras - Acceso de proyecto.
- Las posibles rutas de egreso peatonal al proyecto son:
  - Hacia el Norte: Acceso de proyecto- Las Heras - Manuel Montt
  - Hacia el oeste: Acceso de proyecto- Las Heras - Manuel Montt o Claro Solar
  - Hacia el este: Acceso de proyecto- Las Heras - Manuel Montt o Claro Solar.
  - Hacia el sur: Acceso de proyecto- Las Heras - Claro Solar.

3.4.2 Rutas de Ingreso/Egreso Transporte público.

En la presente figura se muestra las posibles rutas de ingreso y egreso en transporte público al proyecto. Se hace mención que existen paradas formales cerca del área de estudio, motivo por el cual de usar estos paraderos se debe considerar la caminata para llegar al proyecto, las paradas y el posible desplazamiento de ingreso y egreso se muestra en la siguiente figura:

Figura N°3.3: Rutas de ingreso y egreso con transporte público.



Fuente: Elaboración Propia.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

De la siguiente imagen se puede deslumbrar las posibles rutas hacia el proyecto, las cuales son las siguientes:

- Las posibles rutas de acceso Peatonal al proyecto son:
  - Desde el Norte no es factible en este modo.
  - Desde el oeste: Paradero colectivos-Claro Solar- Las Heras- Acceso de proyecto.
  - Desde el este: Paradero buses y colectivos-Manuel Montt-Las Heras- Acceso de proyecto.
  - Desde el sur: no es factible en este modo.
- Las posibles rutas de egreso peatonal al proyecto son:
  - Hacia el Norte: no es factible en este modo.
  - Hacia el oeste: Acceso de proyecto- Las Heras – Manuel Montt- paradero buses y colectivos.
  - Hacia el este: Acceso de proyecto- Las Heras – Claro Solar- paradero colectivos.
  - Hacia el sur: no es factible en este modo.

3.5 Determinación del Área de influencia.

La definición del área de estudio para esta categoría de IMIV, corresponde a 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. Además, 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. Cabe mencionar que la categorización es de un IMIV de categoría Básica de 1 intersección, por lo cual se considera para el área de influencia 1 intersección tanto para la entrada como salida del proyecto.

De acuerdo a lo anterior, la siguiente figura grafica el área de influencia establecida para el presente análisis vial.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

Figura Nº 3.4: Área de Influencia del Proyecto.



Fuente: Elaboración Propia - Google Earth.

3.6 Categorización de las vías.

A continuación, se hará una descripción de las vías adyacentes al proyecto y que se encuentren involucradas directamente con la operación de éste. Es así como se menciona las siguientes vías estructurantes y más relevantes del sector.

Cuadro N° 3.1: Cuadro de Categorización de vías.

Nombre Vía	Tipo de vía	Sentido
Las Heras	Servicio	Unidireccional (Sur-Norte)
Manuel Montt	Servicio	Unidireccional (oriente -poniente)
Claro Solar	Colectora	Unidireccional (poniente-oriente)

Fuente: PRC ilustre Municipalidad de Temuco.

CARACTERIZACIÓN Y LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La situación actual incluye, al menos, la siguiente información:

- Tipo y estado de pavimentación de calzadas, aceras y veredas.
- Líneas oficiales.
- Catastro de mobiliario público.
- Catastro de los servicios y facilidades para el transporte público.
- Catastro de estructuras mayores.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

4. CARACTERÍSTICAS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

En este punto se presentarán algunos antecedentes que reportan los catastros y visitas a terreno los cuales se realizaron el día viernes 1 de mayo, estos permiten identificar posibles puntos conflictivos, tanto desde el punto de vista geométrico como operativo, de manera de caracterizar la situación actual.

4.1 Ubicación.

El proyecto se ubica la comuna de Temuco, en Calle Las Heras N°538 en la figura Nº 2.2 se presenta un esquema de ubicación del proyecto.

El proyecto se ubica entre los siguientes límites:

- Sur: Otros Propietarios.
- Norte: Otros Propietarios
- Poniente: Otros Propietarios
- Oriente: Calle Las Heras

En la siguiente figura, se presenta una imagen área del proyecto.

Figura N°4.1: Proyecto a regularizar



Fuente: Elaboración Propia.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

Figura N°4.2: Información Predial colindante



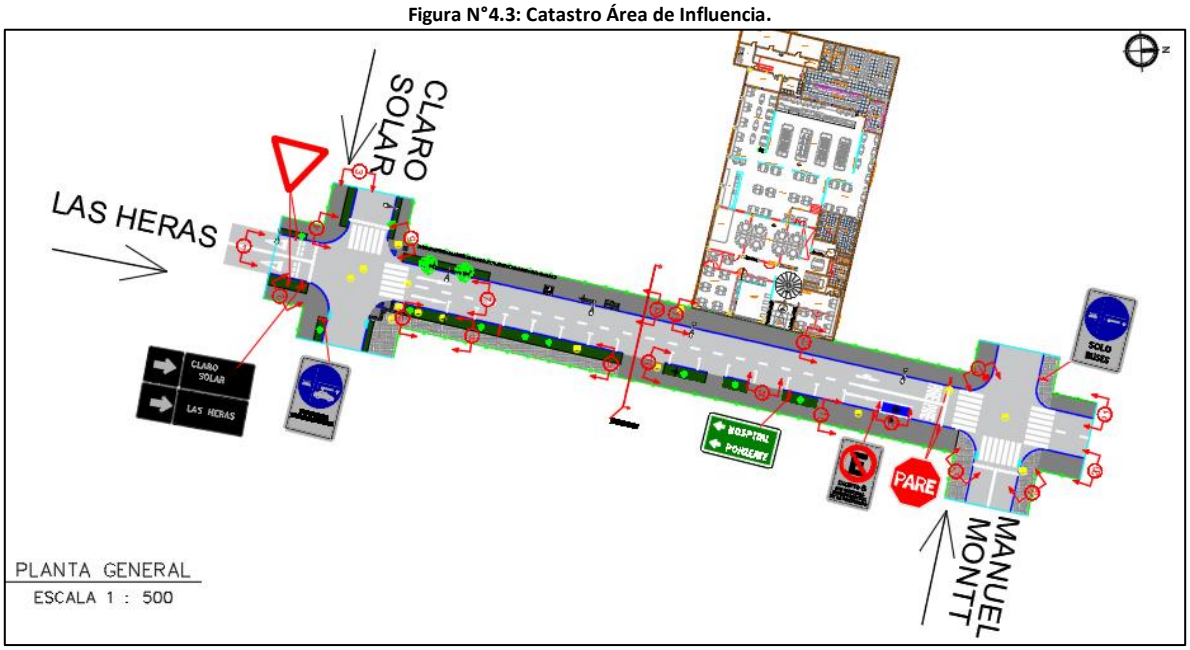
Fuente: Mapa Predial SII.

4.2 Infraestructura.

A continuación, se describen las principales características de la vía que conforma el área de influencia desde el punto de vista físico y operativo. Esta información se encuentra contenida también en el Anexo Digital "Situación Actual", esquema en el cual, se especifica la demarcación, la planimetría de las vías aledañas al proyecto, la señalización existente y otros aspectos relevantes del área de estudio. Cabe mencionar que catastro se realiza viernes 1 de mayo.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

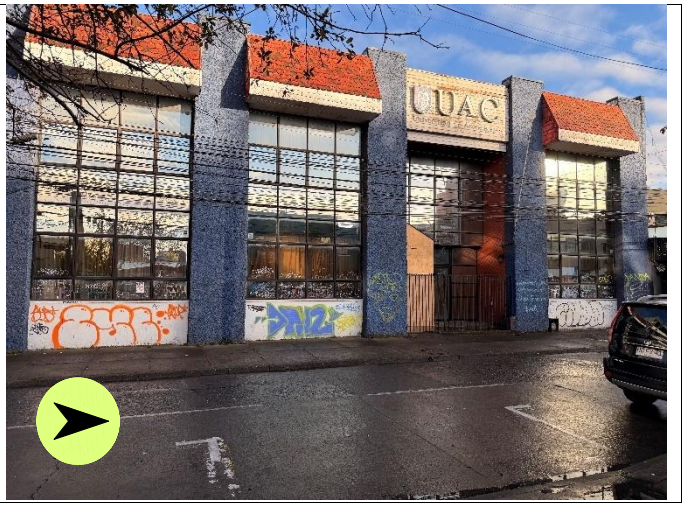
Figura N°4.3: Catastro Área de Influencia.



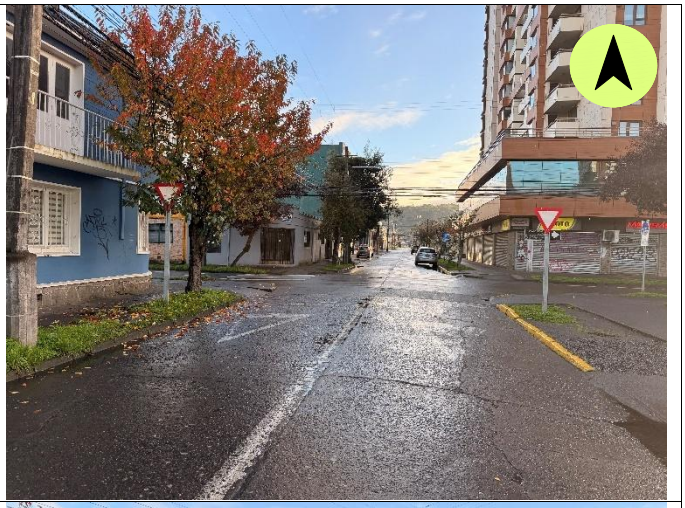
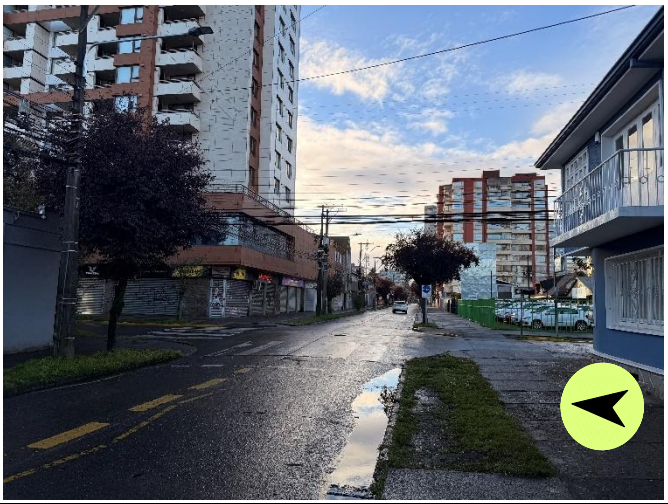
Fuente: Elaboración Propia.

4.3 Estado de Conservación Mobiliario Urbano, del Área de Influencia.

A continuación, se muestra un set de fotografías que describen los puntos más cercanos al proyecto del área de influencia definida con anterioridad, además en archivo kmz se adjuntas estas fotografías y otras georreferenciadas, con el fin de esclarecer de mejor manera el estado actual del área a estudiar.

• Calle Las Heras Frente proyecto. En esta se logra apreciar la edificación del proyecto.	

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

• Calle Las Heras esquina Claro Solar (inicio de área de influencia). En la presente imagen se logra apreciar que la intersección se encuentra con falta de mantención de la demarcación. Pero se aprecia que esta no cuenta con todos sus pasos peatonales con solera rebajada con baldosa podo táctil.	
• Calle Las Heras esquina Claro Solar (inicio de área de influencia). Es esta imagen se tiene otra vista de la intersección en la cual se confirma el mal estado de la demarcación presente en la intersección.	
• Calle Claro Solar esquina Las Heras (inicio de área de influencia). Es esta imagen se tiene otra vista de la intersección en la cual se presencia el buen estado de la calzada y veredas presentes en la intersección.	

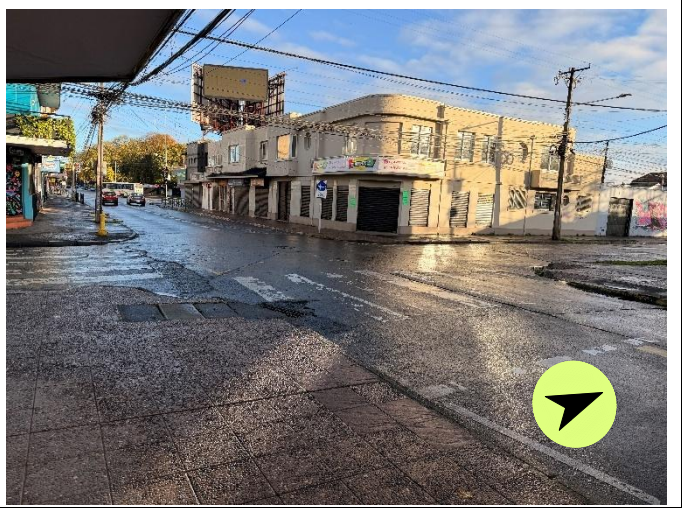
Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

• En la imagen se aprecia el otro sector de vereda que también se encuentra en buenas condiciones. • Rebajes sin baldosa podotáctil.	
• En la imagen se aprecia el otro sector de vereda que también se encuentra en buenas condiciones. • Rebajes con baldosa podotáctil.	
• En la presente imagen se logra apreciar calle las Heras y la acera oriente en dirección norte, se logra apreciar excelente estado de conservación de veredas y calzada, se aprecia sector de estacionamientos demarcados, los cuales se cobran a través de parquímetro.	

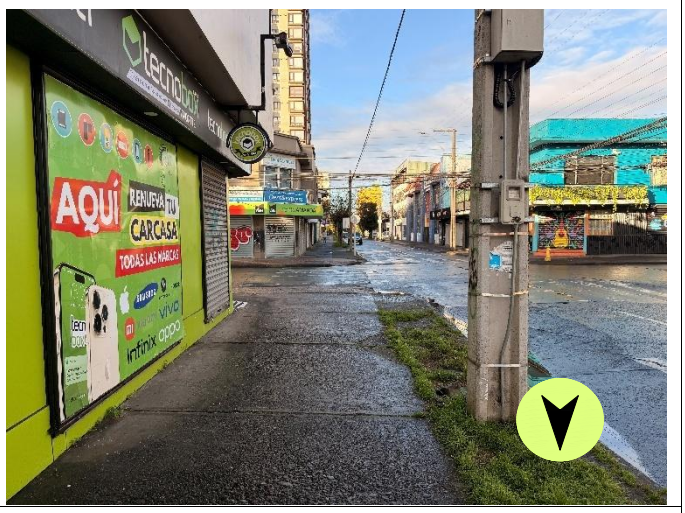
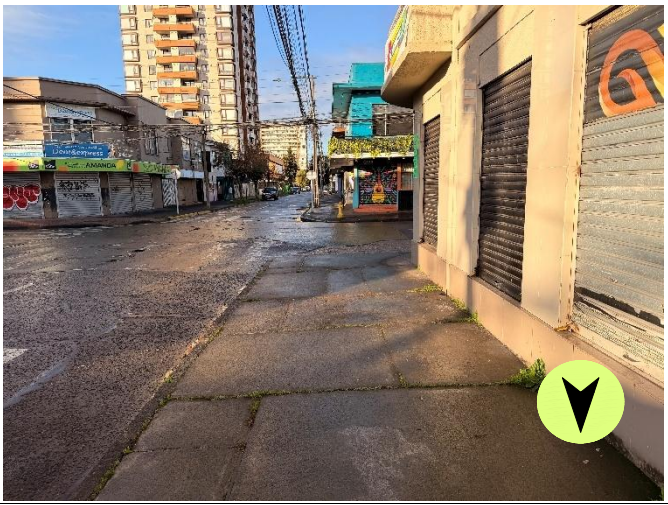
Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

• En la presente imagen se logra evidenciar un estacionamiento para discapacitados el cual requiere una mantención en su pintura.	
• En la presente imagen se logra apreciar calle las Heras y la acera poniente en dirección norte, se logra apreciar buen estado de conservación de veredas y calzada, se aprecia señalización en buen estado.	
• En la presente imagen se logra apreciar calle las Heras y la acera oriente en dirección norte, se logra apreciar buen estado de conservación de veredas, calzada y señalización.	

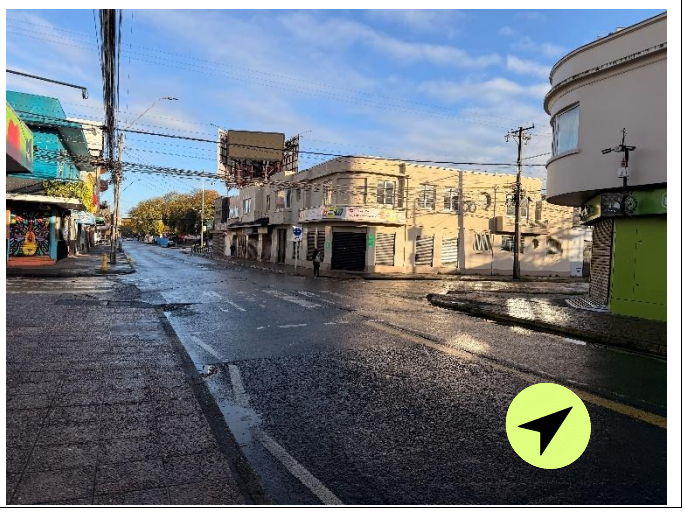
Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

• En la presente imagen se logra apreciar la llegada a la segunda intersección del área de influencia, la cual corresponde a Manuel Montt, se logra apreciar buen estado de señalización y regular estado de demarcaciones.	
• Presente imagen se logra apreciar vista de la intersección de calles Las Heras y Manuel Montt Se logra apreciar buen estado de conservación de calzada y veredas, demarcación en mal estado.	
• Presente imagen se logra apreciar otra vista la intersección de calles Las Heras y Manuel Montt. • Rebajes no normalizados.	

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

• Presente imagen se muestra las veredas de calle Manuel Montt, las cuales se encuentran en buen estado.	
• Presente imagen se muestra la las veredas de calle las Heras en dirección Sur hacia Manuel Montt, las cuales se encuentran en buenas condiciones.	
• Presente imagen se muestra la las veredas de calle las Heras en dirección Sur hacia Manuel Montt, las cuales se encuentran en buenas condiciones.	

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

• Presente imagen se muestra calle Manuel Montt en dirección poniente desde Las Heras, se evidencia señalización, demarcación, veredas y calzada en buen estado.	
• Presente imagen se muestra la intersección de las Heras con Montt, se evidencia buen estado de veredas y calzada, mal estado de demarcación.	

Finalmente se menciona que el área en general se encuentra en buenas condiciones de operación, sin embargo, se requiere generar una mantención a la demarcación existente en el área de influencia y la normalización de los rebajes de solera.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

4.4 Transporte Público

Las distintas alternativas y conectividad de transporte público con la que puedan contar una determinada localidad, son de suma importancia para la movilización.

Colindante al área de influencia existe la presencia de una parada de colectivos y una parada de microbuses que recogen y dejan pasajeros que se mueven hacia diferentes zonas urbanas de la comuna de Temuco.

Con respecto a las líneas presenten que circulan en el área a estudiar, podemos comentar que se realiza la solicitud vía transparencia a través de código AN001T0026240, la cual a la fecha no se ha tenido respuesta.

Cabe mencionar que en base a lo visto en terreno se logra mencionar que en la Calle Manuel Montt realizan como parte de su recorrido líneas de micro buses y de colectivos, las cuales se detallan en la figura 4.5, en la cual se muestran las líneas que paran en ese lugar. En lo que respecta a la parada en calle Claro Solar, se evidencia el paso recurrente de líneas de colectivos.

A continuación, se presentan figuras identificando los medios de transportes más importantes que operan en el sector antes mencionado

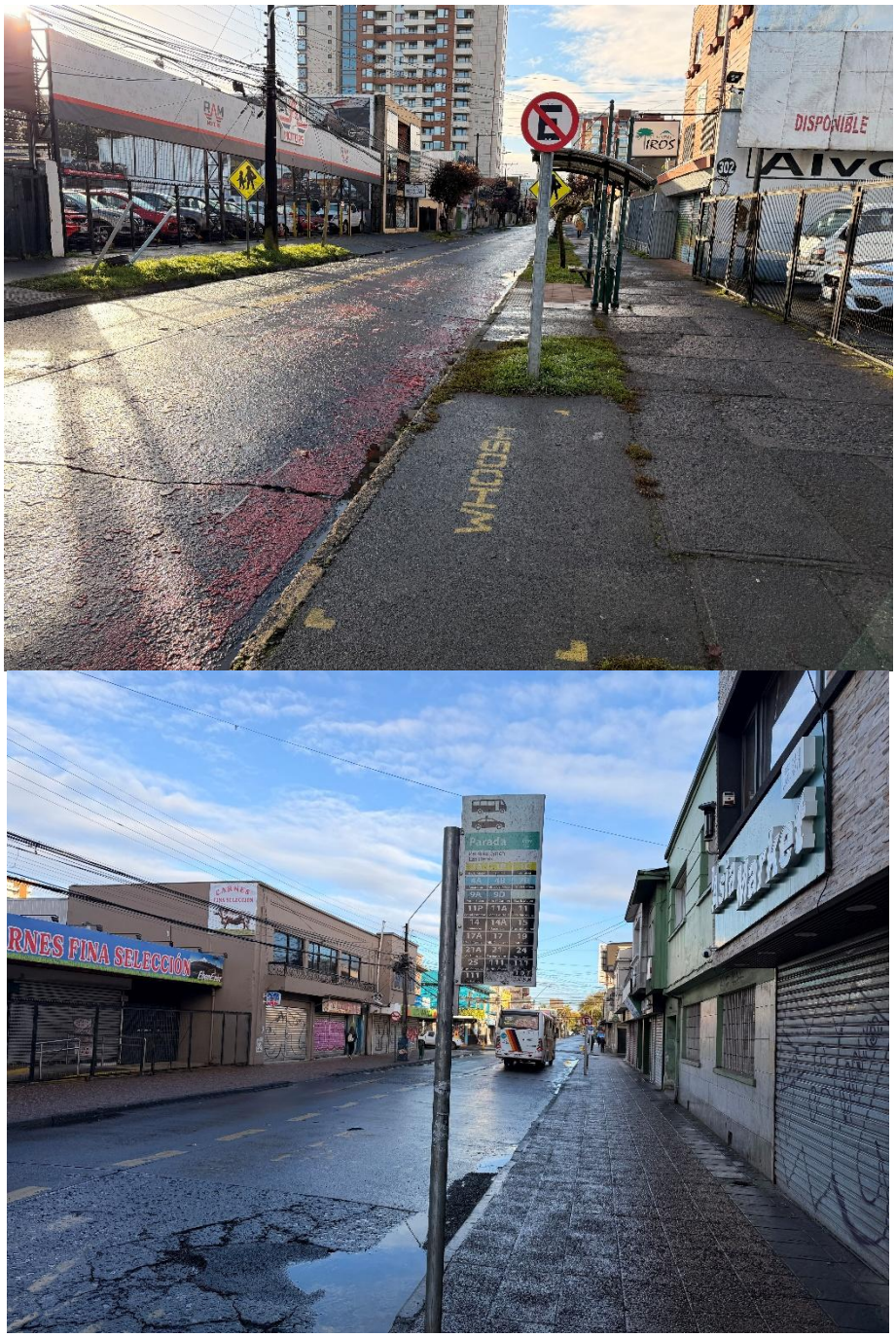
Figura N°4.4: Ubicación de Paradas.



Fuente: Elaboración Propia.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

Figura N°4.5: Ubicación de Paradas



Fuente: Elaboración Propia.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

4.5 Rutas Peatonales.

La observación en terreno es la base para detectar la conducta que presentan los peatones, los que principalmente actúan de acuerdo a la percepción de seguridad, costos de desplazamiento (en función del tiempo y la distancia a recorrer), confort, etc., aspectos que son variables para cada individuo en especial dependiendo de las edades que tengan.

Dado lo anterior, y teniendo en consideración que las rutas peatonales están dadas, principalmente a las paradas de Transporte Público, a continuación, se grafican las rutas peatonales más probables que realizarán los visitantes del proyecto dentro del área de influencia. Cabe mencionar que el proyecto se encuentra a una distancia aproximada de 88 mt de ruta S-40, en la cual se encuentran los refugios peatonales.

Figura N°4.6: Rutas Peatonales.



Fuente: Elaboración Propia.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

5. PROYECTO MITIGADO.

Las medidas propuestas estarán orientadas a mejorar la gestión y seguridad vial del sector en donde se emplazará el nuevo acceso de manera de garantizar una operación segura para los peatones.

Por lo tanto, se ha dispuesto dentro de los aspectos viales formales las siguientes Medidas de Mitigación que a continuación se presentan:

5.1 Proyecto Mitigado en Etapa de Construcción.

1) Las obras que se realicen en la vía pública, deben considerar lo dispuesto en Capítulo Nº 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos, de acuerdo al Decreto Supremo Nº 90/2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 20 de enero de 2003 en el Diario Oficial.

2) Durante la etapa de construcción se deberá considerar lo siguiente:

- Que no se deberá realizar acopio de materiales en la vía pública.
- Regar el terreno en forma oportuna y suficiente durante el período en que se realicen las faenas de demolición, relleno y excavaciones.
- Los camiones que intervendrán en esta etapa deberán utilizar los estacionamientos establecidos dentro del predio, a su vez, la carga y descarga de los materiales y/o desechos de construcción se deberán realizar en un lugar de acopio fuera de la vía pública.
- Que la disposición de la carga en los camiones utilizados para el transporte, deberá cumplir lo estipulado en el Art. 2 del Decreto Nº 75 de 1987 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es decir, la carga deberá estar cubierta con una lona o plásticos de dimensiones adecuadas, de manera que evite la emisión de material particulado al aire o a la caída de algún objeto a la calzada.
- Instalar señalizaciones transitorias y medidas de seguridad, destinadas tanto a obreros, como a personas ajenas a las obras que circulen por ese lugar.
- Para el traslado de materiales, se deberá operar con camiones cuya capacidad respete los límites de peso por ejes establecidos en el Decreto Nº 158/1980 del MOP.
- Se deberá considerar las restricciones horarias que exigen la(s) Municipalidad(es) afectada(s) por la circulación de los vehículos, o en su defecto, se deberá realizar en las horas fuera de punta, en todo el período de construcción del proyecto.
- Se deberá definir en conjunto con la Municipalidad, las vías de circulación de los vehículos de carga y maquinarias que participen en la obra. Asimismo, deberá contemplar la habilitación de las vías que se requieran durante la etapa de construcción.
- Se deberá reponer el pavimento de calzadas, aceras y elementos vegetales que sean afectados, producto del flujo de vehículos de carga y maquinarias generados por la obra.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

5.2 Proyecto Mitigado en Etapa de Operación.

Medidas de Mitigación Obligatorias

A continuación, se realiza el análisis y propuesta, según corresponda, de las Medidas de Mitigación Obligatorias tendiente a mejorar el sistema de movilidad del sector.

1	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES		
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**APLICA SI/NO**	**MITIGACIÓN**
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.	No aplica	Proyecto no cuenta con acceso vehicular
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.	No aplica	Proyecto no cuenta con acceso vehicular
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.	No aplica	Proyecto no cuenta con acceso vehicular

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

1.4	**Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones:** En los proyectos cuya categoría de IMIV haya sido determinada por el umbral "Flujo de viajes por otros modos", se deberá verificar que, en la situación con proyecto, los cruces peatonales de calzada podrán efectuarse en términos seguros, conforme a lo siguiente: **a) 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. **b) En el caso de IMIV Intermedio o Mayor,** el cruce seguro en las Intersecciones, tramos o sectores del área de influencia, se deberá constatar evaluando si aquellas facilidades de la situación base que vayan a recibir un impacto relevante en la situación con proyecto, son las adecuadas para esta última situación, o si requieren ser modificadas y/o proveerse nuevas. Ello, mediante el análisis de la relación Peatón/Vehículo motorizado, PV2, a la que hacen referencia los artículos 3.3.7, 3.6.4 y 3.6.5 de este reglamento y siguiendo 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. En ambos casos, se debe analizar la pertinencia de complementar la facilidad explícita con vallas peatonales u otro elemento canalizador. Con todo, respecto de aquellas intersecciones o tramos con impacto relevante en la circulación peatonal, pero que no requieran la instalación de una facilidad peatonal explícita en atención a su relación PV2, se deberá acreditar que en la situación con proyecto mitigado se garantizan condiciones de seguridad de tránsito mediante medidas, tales como, tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes.	SI	Se proyectan demarcaciones en pasos peatonales existentes en el área de influencia.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

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. 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.	NO	El proyecto no es de equipamiento educacional.
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.	NO	Proyecto no contempla estacionamientos.
2	**CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS**		
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**APLICA SI/NO**	**MITIGACIÓN**
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.	NO	No existen ciclovías en el sector.
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, y 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.	NO	No existen ciclovías en el sector.
3	**OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO**		
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**APLICA SI/NO**	**MITIGACIÓN**

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

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 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.	NO	El proyecto no genera desplazamientos de infraestructura de 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	El proyecto no considera este ITEM, debido a la ausencia de paradas de este tipo transporte público.
4	**CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS**		
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**APLICA SI/NO**	**MITIGACIÓN**
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.	No Aplica	Proyecto no considera estacionamientos ni accesos vehiculares.
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.	No Aplica	Proyecto no considera estacionamientos ni accesos vehiculares.
4.3	**Habilitación de sentidos de tránsito en accesos:** La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben 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.	No Aplica	Proyecto no considera estacionamientos ni accesos vehiculares.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

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.	No Aplica	Proyecto no considera estacionamientos ni accesos vehiculares.
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.	No Aplica	Proyecto no considera estacionamientos ni accesos vehiculares.
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	Proyecto no considera estacionamientos ni accesos vehiculares.
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.	NO	El proyecto no posee equipamiento de clase educación o salud o de infraestructura de transporte público.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

<table>
<tr><td>4.8</td><td>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.</td><td>SI</td><td>El proyecto contempla la carga y descarga de productos en calzada. Esta se realiza horarios posteriores a las 21horas de lunes a viernes y posterior a las 15 horas los sábados, los cuales son permitidos por el artículo 4 de la ordenanza 003 de tránsito de Ilustre Municipalidad de Temuco.</td></tr>
<tr><td>4.9</td><td>Distanciamientos mínimos de accesos a intersección:
a) IMIV Básico: 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 exceptúan los IMIV Básicos de proyectos de equipamiento de clase comercio de escala mediana y mayor, y las estaciones de servicio automotor. Éstos deberán cumplir con los distanciamientos requeridos para IMIV Intermedios y Mayores, descritos a continuación.
b) IMIV Intermedio o Mayor: Los accesos vehiculares deben cumplir con el distanciamiento a la Intersección más cercana, según los flujos vehiculares que pasan frente a los accesos, acorde al siguiente cuadro.
<table>
<tr><th>Flujo vehicular (Veq / h / pista)</th><th>d_1 (m)</th><th>d_2 (m)</th></tr>
<tr><td>0 - 100</td><td>6</td><td>10</td></tr>
<tr><td>101 - 200</td><td>10</td><td>10</td></tr>
<tr><td>201 - 300</td><td>16</td><td>10</td></tr>
<tr><td>301 - 400</td><td>21</td><td>16</td></tr>
<tr><td>401 - 500</td><td>26</td><td>16</td></tr>
<tr><td>501 – 600</td><td>31</td><td>16</td></tr>
<tr><td>601 – 700</td><td>36</td><td>21</td></tr>
<tr><td>701 – 750</td><td>41</td><td>21</td></tr>
<tr><td>751 – 800</td><td>51</td><td>21</td></tr>
<tr><td>> 800</td><td colspan="2">No recomendable</td></tr>
</table>
d1: distancia en vía con tránsito hacia la intersección
d2: distancia en vía con tránsito desde la intersección</td><td>No Aplica</td><td>Proyecto no considera estacionamientos ni accesos vehiculares.</td></tr>
</table>

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

4.10	**Medidas de tráfico calmado:** Las vías locales y de servicio en proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino residencial, deben incluir medidas de tráfico calmado para que la circulación vehicular se realice a una velocidad menor o igual a 30 km/h, o un trazado vial que calme la velocidad.	NO	El proyecto no posee extensión de destino residencial, además, este se ubica en calle se servicio y corresponde a proyecto de tipo Básico.
4.11	**Diseños adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado:** Los proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino actividades productivas, deben considerar vías con ancho de calzada, radios de giro en intersecciones y pendientes longitudinales técnicamente recomendados en el REDEVU para la circulación de camiones o buses.	No Aplica	Proyecto no considera estacionamientos ni accesos vehiculares.
5	**INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD**		
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**APLICA SI/NO**	**MITIGACIÓN**
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	Se cumple
5.2	**Señales informativas en área de influencia:** Los proyectos de equipamiento de clase comercio o salud y los de Infraestructura de transporte con movimiento de pasajeros, deben considerar en su área de influencia un plan de señales informativas de acercamiento que guíe la llegada de los vehículos motorizados, de ciclistas y de peatones.	NO	El proyecto no es del equipamiento mencionado, por lo cual, no se ejecuta plan de señalización informativa.
6	**INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO**		
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN**	**APLICA SI/NO**	**MITIGACIÓN**
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.	SI	Se cumple

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

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.	Si	Se cumple. Proyecto no contempla afectaciones a vialidad existente, y proyecta la normalización de rebajes de solera existentes cumpliendo con los aspectos mencionados en D.S.50.

Listado de medidas de Mitigación

A continuación, se realiza la propuesta de las Medidas de Mitigación Obligatorias y complementarias tendiente a mejorar el sistema de movilidad del sector.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	MITIGACIÓN
1	Demarcación	Demarcación de lo existente en área de influencia • 4 Flechas direccionales que están en mal estado. •Paso peatonal completo en intersecciones. •Leyendas "PARE" en mal estado en intersección Las Heras- Montt. •Leyendas "CEDA" en mal estado en intersección Las Heras- Montt. •Demarcación de estacionamiento de discapacitados. •Demarcación de líneas de eje y detención en área de influencia
2	Señalización	Instalación de señales verticales, dentro del área de influencia, tales como: •Señal Nombre de calle en la intersección de Manuel Montt con Las Heras.
3	Rebajes de solera	Instalación de rebajes de solera •Instalación de 9 rebaje de solera tipo 3 (Manual de pavimentos SERVIU), en área de influencia

OTRAS CONSIDERACIONES.

- La señalización a instalar se ajustará a lo dispuesto por el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Las obras que se realicen en la vía pública, considerarán lo dispuesto en el Capítulo Nº 5 “Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía” del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

6. CONCLUSIONES.

Los resultados obtenidos de los análisis operativos y en terreno, indican que, dada la magnitud del proyecto, el efecto directo sobre el sistema de movilidad adyacente, es menor, lo que permite mantener niveles de servicio que aseguran una adecuada operación del entorno del proyecto, además, **se menciona que este proyecto al ser de tipo restaurant que no posee estacionamientos y por ende accesos vehiculares, se hace mención que no genera problemas de flujo a la movilidad local.**

Finalmente, el proyecto analizado no provoca conflictos de relevancia en el área analizada, por lo cual, se concluye que su implementación es absolutamente factible desde el punto de vista de la movilidad, con lo cual se puede tener la certeza que el proyecto no generará conflictos futuros.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

ANEXO 1

Esquema Situación Actual.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858

ANEXO 2

Esquema Situación con Proyecto Mitigado.

Ingeniero Civil
Juan Ñeiculeo Paillacheo
jnpingenieria@gmail.com
+56930767858