IMIV BÁSICO
UNICO PROYECTO
TRANSPORTE PRIVADO
Y
OTROS MODOS

COMITÉ CONDOMINIO FENATS UNITARIA

1. INTRODUCCIÓN 4
1.1 Ficha Resumen – IMIV Básico de único proyecto 5
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 8
2.1 Categorización 8
2.2 Localización 10
2.3 Uso de suelo 11
2.4 Superficie de terreno 14
2.5 Estacionamientos 15
A continuación, se adjuntan los cálculos de estacionamientos tanto para vehículos motorizados como para bicicletas. 15
3. ÁREA DE INFLUENCIA 17
3.1 Centros de atracción de viajes 17
3.2 Accesos Peatonales del proyecto 19
3.3.1 Identificación de rutas de transporte privado 21
3.3.2 Identificación rutas otros modos 23
3.3.3 Definición Área de influencia 24
4. CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO 25
4.1 Estado de pavimentación 25
4.2 Categoría de las vías 28
4.3 Catastro Operativo 30
4.4 Catastro Mobiliario Público 30
4.5 Facilidades Peatonales 31
4.6 Catastro Estructuras Mayores 31
4.7 Estacionamientos informales 31
5. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO 31
5.1. Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Peatones 32
5.1.1. Espacio de almacenamiento 32
5.1.2. Elementos de segregación entre peatones y vehículos en accesos 32
5.1.3. Elementos de visibilidad en accesos 32
5.1.4. Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones 33
5.1.5. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos 34
5.2. Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Ciclistas 36
5.2.1. Continuidad de ciclo vías 36

5.2.2. Elementos de visibilidad en accesos 37
5.3. Operación del Transporte Público 38
5.3.1. Medidas para asegurar operación segura y eficiente 38
5.3.2. Facilidades para la intermodalidad 38
5.4 Circulación Segura Y Condiciones De Accesibilidad Para Vehículos Motorizados 38
5.4.1. Asegurar ingreso seguro de buses y camiones 38
5.4.2. Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos 38
5.4.3. Habilitación de sentidos de tránsito en accesos 39
5.4.4. Adecuada visibilidad en accesos 40
5.4.5. Adecuada visibilidad en accesos en curvas 40
5.4.6. Prohibición de virajes 40
5.4.7. Facilidades para tomar y dejar pasajeros 40
5.4.8. Provisión de área de carga/descarga y de señalización 41
5.4.9. Distanciamientos mínimos de accesos a intersección 41
5.5. Interacción con el Sistema de Movilidad 42
5.5.1. Señalización de Tránsito 42
5.6. Inserción Armónica con el Entorno Urbano 42
5.6.1. Protección del espacio público 42
5.6.2. Facilidades para personas con movilidad reducida 43
6. CONSOLIDADO MEDIDAS DE MITIGACIÓN 43
7. NOTAS: 44

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.

1.1 Ficha Resumen – IMIV Básico de único proyecto

SEIM
Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad

CATEGORIZACIÓN DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Ficha Resumen - 09494379

1. Representante del Proyecto
   1.1 Datos del Titular

Nombre / Razón Social	Vanessa Waleska		
Primer Apellido	Manríquez	Segundo Apellido	Arias
RUN/RUT	10.443.523-8	Teléfono	+56995363197
Dirección:	las tranqueras	Número	01891
Región:	La Araucanía	Comuna	Temuco
Correo Electrónico	vanessamanriquez@gmail.com		

2. Proyecto de crecimiento urbano
   2.1 Datos de Creación

Fecha de Creación	23/01/2026 11:45
Usuario Creador	Vanessa Waleska Manríquez Arias

2.2 Datos del Proyecto

Nombre del Proyecto	CONJUNTO HABITACIONAL FENATS UNITARIA		
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco
Descripción	CONJUNTO HABITACIONAL FENATS UNITARIA DS49.- SUPERFICIE TOTAL DE TERRENO 2.396,00 m2, SUPERFICIE DECLARATORIA DE UTILIDAD PUBLICA 309,76 m², SUPERFICIE UTIL PARA PROYECTO HABITACIONAL: 2.086,27 m², 70 DEPARTAMENTOS EN CONDOMINIO TIPO A, 70 ESTACIONAMIENTOS EN NIVEL 1 Y -1, EQUIPAMIENTO 2 LOCALES COMERCIALES- QUINCHO-ESPACIO COWORK.		
Latitud	-38.744150	Longitud	-72.586800
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda camino público		

2.3 Superficies (m2)

Total Terreno	2086,27		
Útil Edificada Subterranea	0	Útil Edificada Sobre Terreno	4293,61
Útil Construida	4293,61		
Común Edificada Subterránea	1347,72	Común Edificada Sobre Terreno	1375,98
Edificada	7017,31		

2.4 Datos de la Propiedad

Número de Rol	00252-006		
Dirección Rol	BERNARDO OHIGGINS	Es Principal	No
Número	1155	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Colectora
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco

Propiedad en Trámite de Fusión de Rol	No

3 Características del Proyecto

Tipo de Uso de Suelo	Residencial		
Clase	-	Destino	Vivienda
Tipo de Proyecto	Departamento		
Unidades de Referencia			
Superficie Útil (m2)/100	4293,61		
Numero de Viviendas	70		

Tipo de Uso de Suelo	Equipamiento		
Clase	Comercio	Destino	-
Tipo de Proyecto	Local comercial		
Unidades de Referencia			
Superficie Edificada (m2)/100	39,83		
Escala	BASICO		

Tipo de Uso de Suelo	Equipamiento		
Clase	Comercio	Destino	-
Tipo de Proyecto	Local comercial		
Unidades de Referencia			
Superficie Edificada (m2)/100	69,27		
Escala	BASICO		

4. Propósito de la Ficha

Propósito de la Ficha	Definitivo

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 Condominio Fenats Unitaria", el cual consiste en la materialización de 70 unidades de departamentos y 2 locales comerciales, local comercial 1 con una superficie de 39.83m2 y local comercial 2 con una superficie de 69.27m2 en 2 pisos, 70 estacionamientos y 35 estacionamientos bicicletas, del cual se tiene previsto su inicio de operación para el año 2027.

2.1 Categorización

En el D.S 30 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 Condominio Fenats Unitaria.

Nombre Proyecto:	CONJUNTO HABITACIONAL FENATS UNITARIA
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva

Rol	Región	Comuna	Dirección
00252-006	La Araucanía	Temuco	BERNARDO OHIGGINS # 1155

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Residencial	Vivienda	Departamento	4293,61 (m2)
Equipamiento	Comercio	Local comercial	39,83 (m2)
Equipamiento	Comercio	Local comercial	69,27 (m2)

Total terreno	Total edificado	Útil construido
2086.27 m²	7017.31 m²	4293.61 m²

Fuente: Ingreso SEIM, ID 09494379

Figura 2.2: Categorización del Proyecto Comité Condominio Fenats Unitaria.

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	47	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	61	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: Ingreso SEIM, ID 09494379

2.2 Localización

El proyecto se encuentra emplazado en calle Bernardo O'Higgins N° 1155 de la Comuna de Temuco, Región De La Araucanía, en la intersección de calle Gral. Mackenna con calle O'Higgins. 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 ZM4 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

TABLA DE USOS DE SUELO PARA LA ZONA "Z M4"
(Zona Mixta 4)

B 18	USOS DE SUELO PERMITIDOS EN ZONA "ZM4"
RESIDENCIAL	
	Todo permitido.
EQUIPAMIENTO	
CIENTIFICO	Todo permitido
COMERCIO	Todo permitido excepto Ferias de Animales, y playas de estacionamientos, edificios de estacionamientos.
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 zoológicos, hipódromos, canódromos, zonas de camping y pic nic, parques 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	Todo permitido
ALMACENAMIENTO O BODEGA	Todo permitido
ACTIVIDADES EXTRACTIVAS	No se permite
INFRAESTRUCTURAS	
TRANSPORTE	Todo permitido
SANITARIA	Todo permitido excepto Plantas de tratamiento de aguas servidas, Plantas de Riles, Vertederos y depósitos de lodo.

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

TABLA DE USOS DE SUELO PARA LA ZONA "Z M4"
(Zona Mixta 4)

B 18	CONDICIONES DE EDIFICACION ZONA "Z M4"	
CONDICIONES PARA SUBDIVISION Y FUSIÓN PREDIAL	**SUPERFICIE MÍNIMA**	300 m2
ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		28 m
SISTEMA DE AGRUPAMIENTO		Aislado, Pareado, Continuo
COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACIÓN DE SUELO	**RESIDENCIAL**	0,26
	OTROS USOS	0,7
COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD		3,0
DENSIDAD HABITACIONAL MÁXIMA BRUTA		480 viv/há (1920 hab/há)
ALTURA MÁXIMA DE PAREO Y CONTINUIDAD		7,0 m
PROFUNDIDAD DE ADOSAMIENTO		En línea Oficial.
PROFUNDIDAD MAXIMA DE CONTINUIDAD		40% del deslinde común
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. Permitido para comercio, servicios y talleres.
CONDICIONES ESPECIALES DE DISEÑO		Relación altura / distanciamiento respecto de vecinos en zonas de altura máxima inferior 2:1
CIERROS EXTERIORES		Optativos según **Artículo 7** de la presente ordenanza
RASANTES		Según O.G.U.C

Fuente: Elaboración Propia en Base al PRC Vigente de Temuco

Las normas urbanísticas correspondientes a la zona ZM4 según el PRC de Temuco se detallan a continuación:

Figura 2.5: Condiciones Urbanísticas

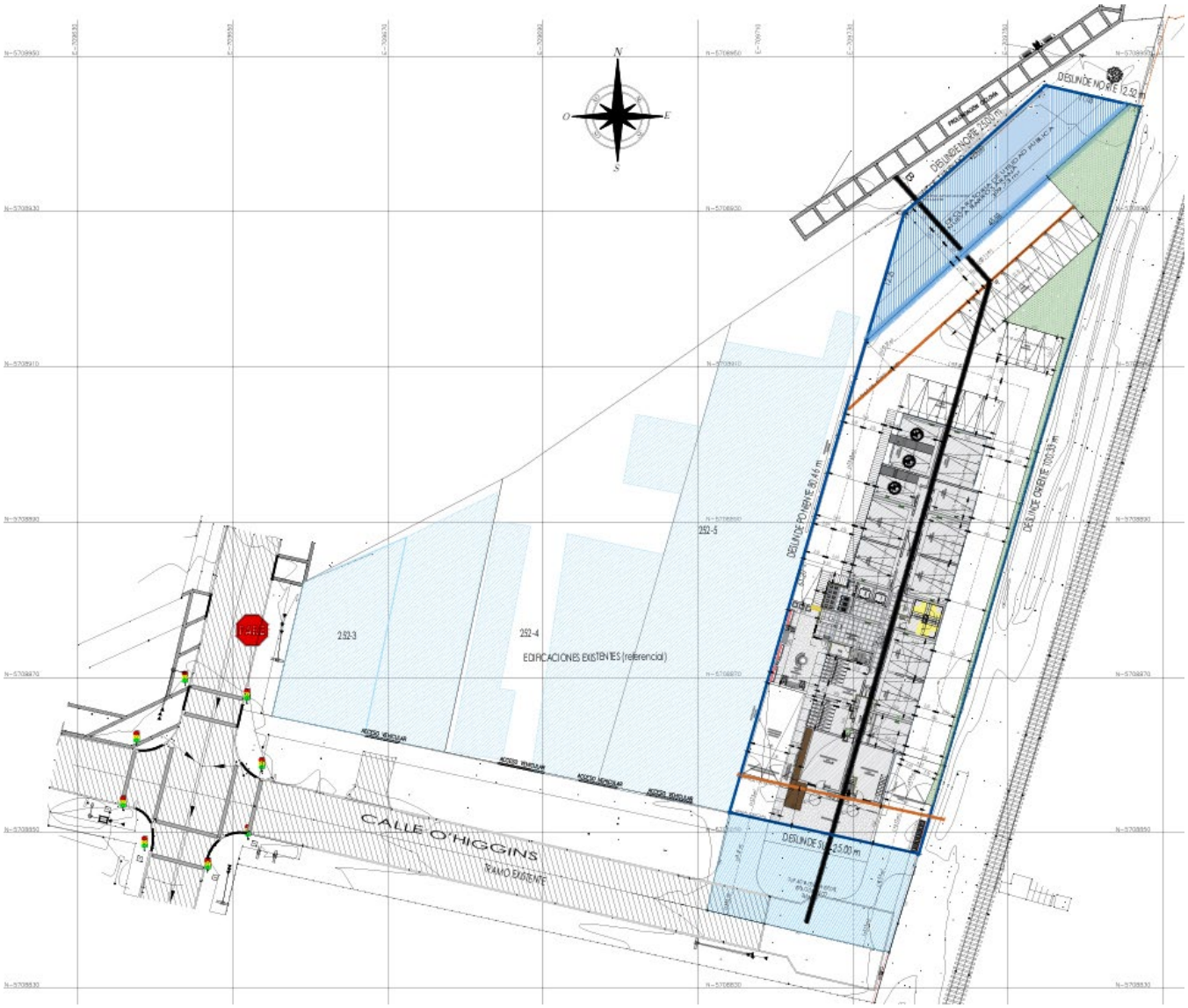
5.- NORMAS URBANISTICAS (En caso necesario se adjunta hoja anexa)

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	ZM4
USOS DE SUELOS PERMITIDOS:	
RESIDENCIAL: Todo permitido. EQUIPAMIENTO: CIENTÍFICO: Todo permitido. COMERCIO: Todo permitido excepto Ferias de Animales, playas de estacionamientos y edificios de estacionamientos. CULTO: Todo permitido. CULTURA: Todo permitido. DEPORTE: Todo permitido excepto medialunas y actividades ecuestres. EDUCACIÓN: Todo permitido con *3. ESPARCIMIENTO Y TURISMO: Todo permitido excepto zoológicos, hipódromos, canódromos, zonas de camping y pic nic, parques 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: TALLER: Todo permitido. ALMACENAMIENTO O BODEGAS: Todo permitido. INFRAESTRUCTURAS: TRANSPORTE: Todo permitido. SANITARIA: Todo permitido excepto Plantas de tratamiento de aguas servidas, Plantas de Riles, Vertederos y depósitos de lodo.	

Fuente: Elaboración Propia en Base al PRC Vigente de Temuco y datos lamina de Emplazamiento proyecto Comité Condominio Fenats Unitaria.

Figura 2.6: Plano de Emplazamiento Proyecto

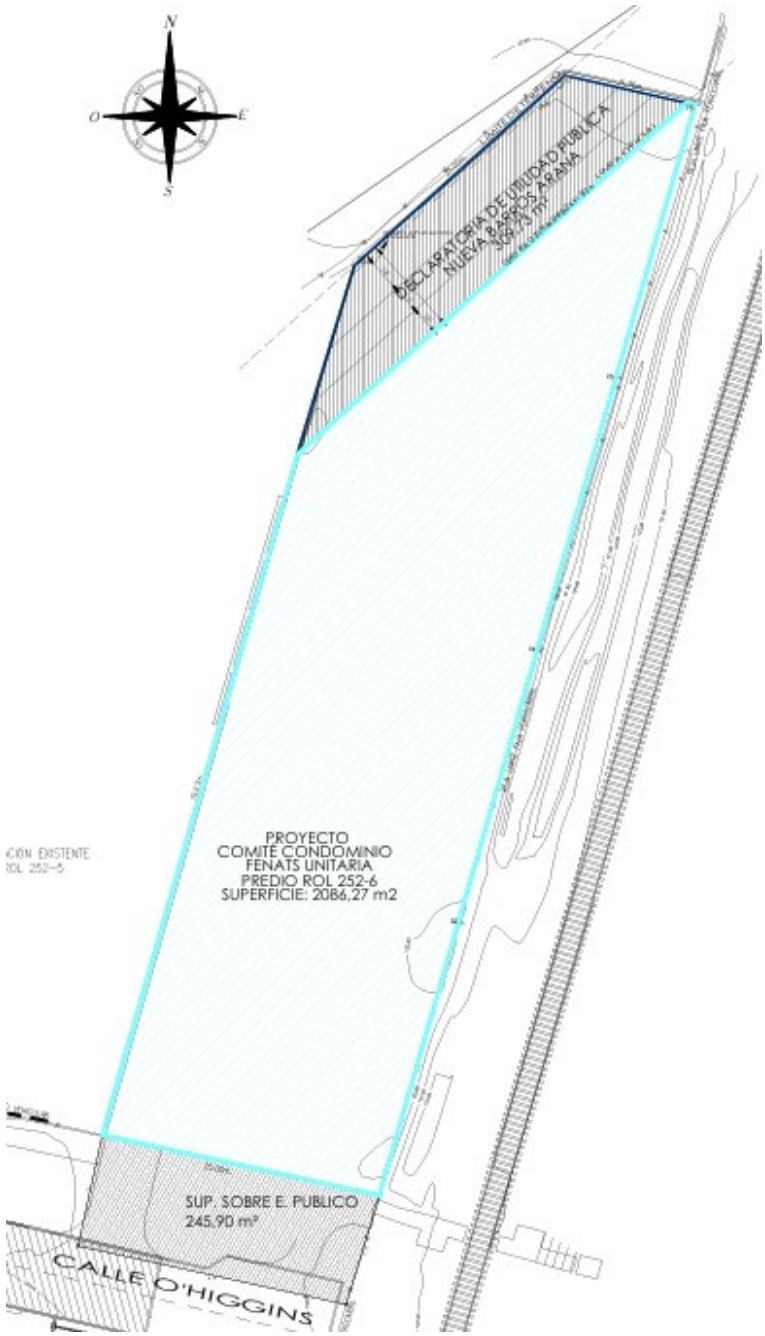


Fuente: Elaboración Propia en Base a plano de emplazamiento proyecto Comité Condominio Fenats Unitaria (Esquema de Proyecto)

2.4 Superficie de terreno

El predio del proyecto con el rol 252-6 lo cual dan un total de 2086,27 m^2, declaratoria de utilidad pública 309,73 m^2 y superficie a eje de calzada da 245,90 m^2.

Figura 2.7: Desglose de superficies y rol del predio



Fuente: Elaboración Propia en Base al Comité Condominio Fenats Unitaria.

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 5.00m. por calle B OHIGGINS exigido por el plan regulador.

2.5 Estacionamientos

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

Figura 2.8: Cálculos de estacionamientos Comité Condominio Fenats Unitaria

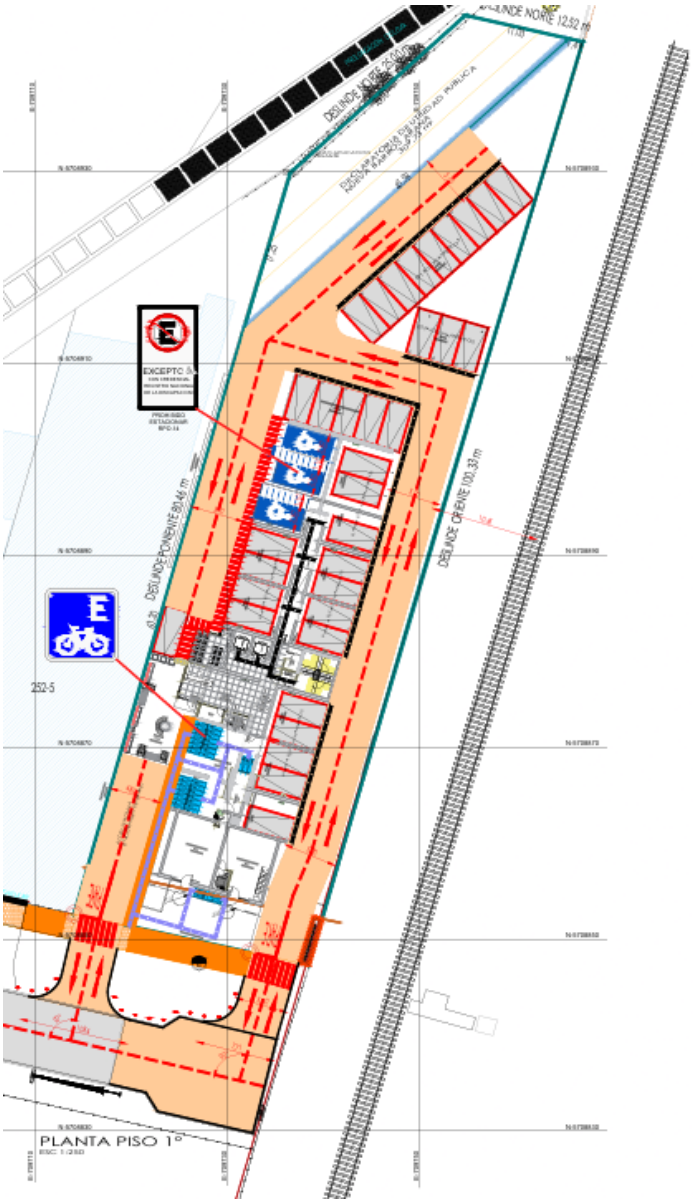
DOTACION DE ESTACIONAMIENTOS		
TIPO	EXIGENCIA	DOTACION PROYECTADA
ESTACIONAMIENTO VIVIENDAS	LEY DE COPROPIEDAD	70
ESTACIONAMIENTOS DISCAPACIDAD	ART. 2.4.2 OGUC	3 EN DOTACION
	TOTAL ESTACIONAMIENTOS VIVIENDAS	70
ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS	ART. 2.4.1 BIS. 1 CADA 2 ESTACIONAMIENTOS	35
	TOTAL ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS	35

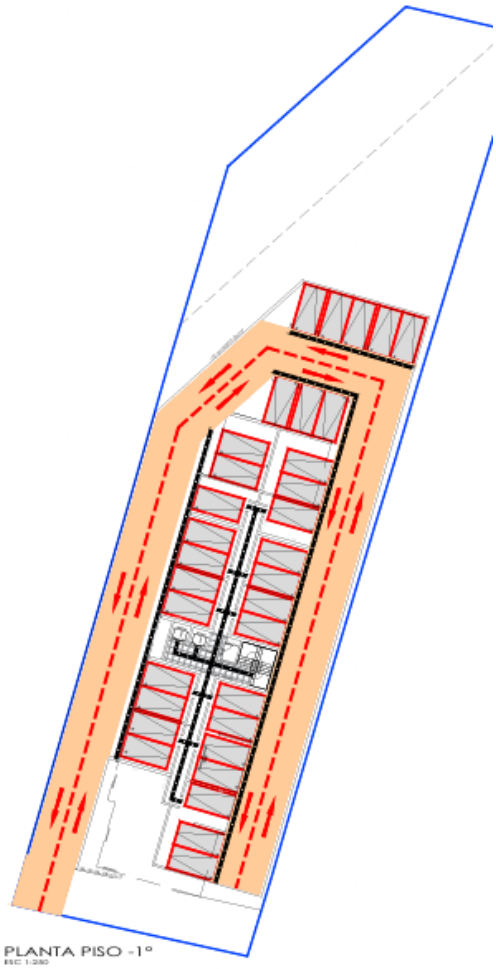
Fuente: Esquema de proyecto.

De los estacionamientos anteriormente calculados los 70 correspondientes a automóviles se encuentra dentro de la línea de edificación quedando ninguno en el antejardín. 35 estacionamiento estacionamientos para bicicletas se ubican dentro del cierro del área residencial 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 al edificio** 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.





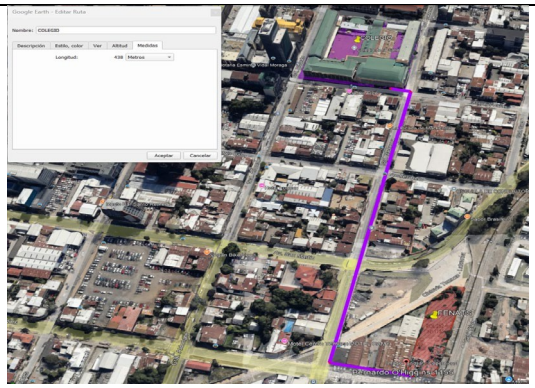
3. ÁREA DE INFLUENCIA

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

El proyecto se encuentra próximo a establecimientos educacionales, centros de salud, áreas verdes y locomoción colectiva.

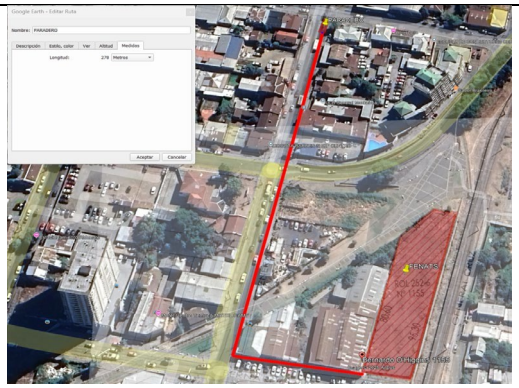
- Educación primaria

Colegio De La Salle		435 Mts. aprox. del terreno, quedando dentro del radio establecido por el DS49.

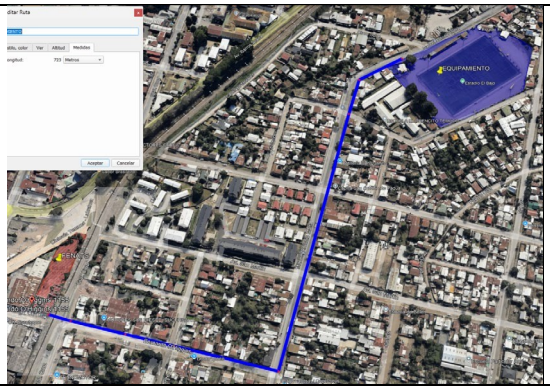
- Centro de salud primaria

Red Salud		498 Mts. aprox. del terreno, quedando dentro del radio establecido por el DS49.

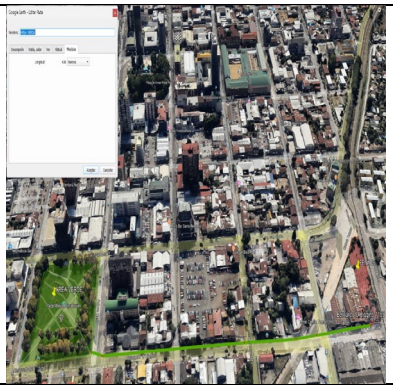
- Locomoción colectiva

Microbús: 2B, 4B, 5C, 7A		278 Mts. aprox. del terreno, quedando dentro del radio establecido por el DS49.

- Equipamiento deportivo

Estadio El Bajo		723 Mts. aprox. del terreno, quedando dentro del radio establecido por el DS49.

- Área verde pública

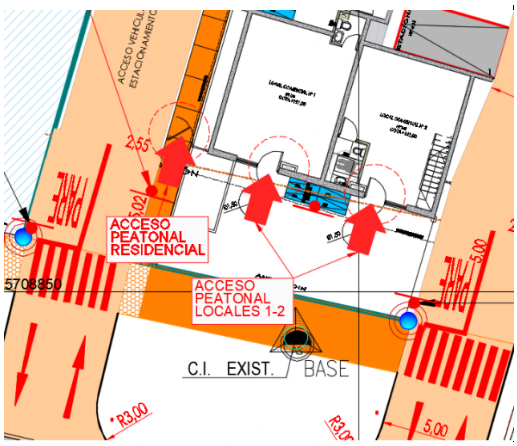
Plaza Manuel Recabarren (11.158 m2)		436 Mts. aprox. del terreno, quedando dentro del radio establecido por el DS49.

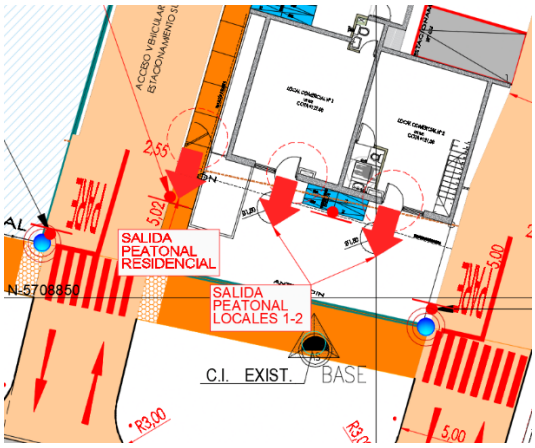
Todos los centros anteriormente nombrados se encuentran dentro de un radio de 400 metros desde el proyecto a excepción Estadio El Bajo que se encuentran a un radio de 500 metros aproximadamente del proyecto. Debido a esto se estima que para todos estos centros se priorizaría el modo de transporte peatonal desde el predio debido a lo corto de sus distancias. Se agrega que debido a la naturaleza de la acción de comprar en un supermercado implica el transporte de carga desde estos centros, este se estima como prioritarios en el uso del transporte público y privado vehicular hacia el loteo.

3.2 Accesos Peatonales del proyecto

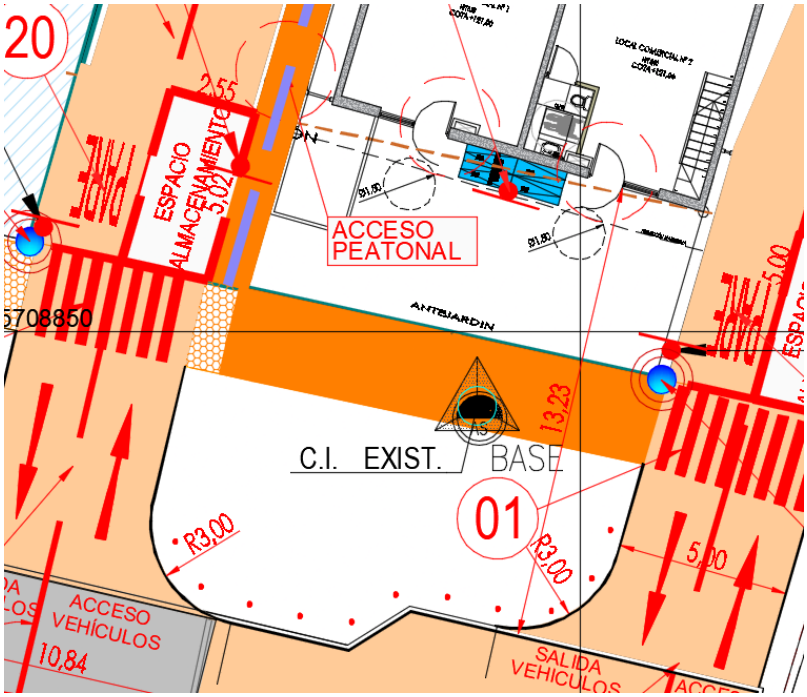


Diagrama de accesos y salidas peatonales desde Comité Condominio Fenats Unitaria. Tanto el ingreso como el egreso son compartidos en cada acceso peatonal propuesto.





La distancia es de 13,23 m a calle a calzada calle O´Higgins por su frente.



3.3 Accesos vehiculares del proyecto

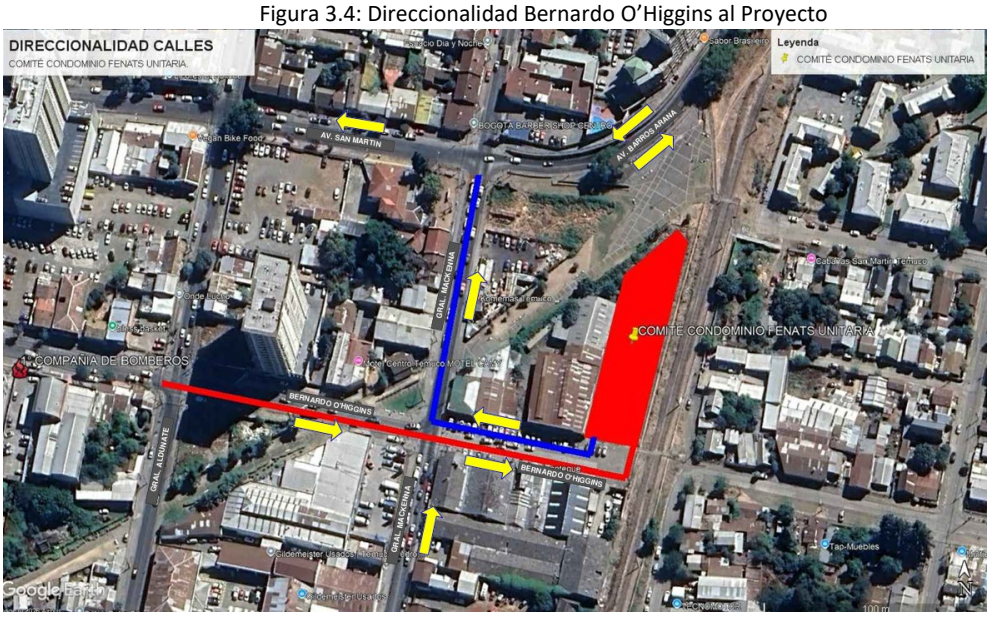
Se identifican las principales rutas de ingreso y egreso al proyecto para los distintos tipos de modos.

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 Gral. Mackenna es unidireccional hacia el norte viniendo se convierte en ruta de acceso a llegar calle O´Higgins.
- **Sentido Sur**: Se encuentran la calle Gral. Mackenna la cual tiene solo sentido Norte - Sur.
- **Sentido Este**: Solo se encuentran calle O´Higgins bidireccionales y se intersectan con la Gral. Mackenna.
- **Sentido Oeste**: Solo se encuentra la calle O´Higgins la cual proyecto tiene frente y solo funciona como acceso desde calle O´Higgins.

Figura 3.4: Direccionalidad Bernardo O'Higgins al Proyecto



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

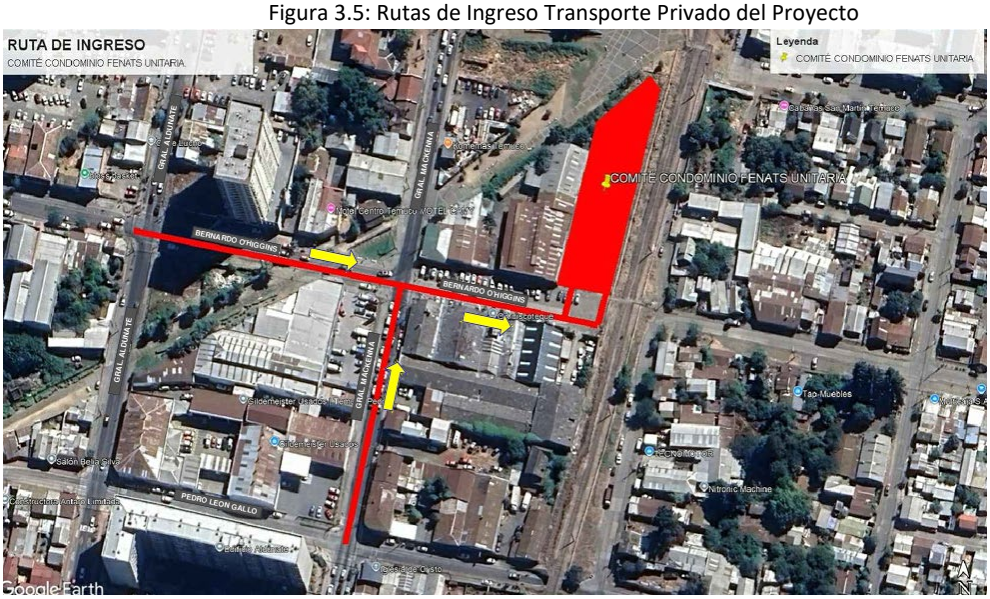
En base a los antecedentes anteriores se muestran las rutas de ingreso y egreso al proyecto.

Accesos:

- Desde el sur: Gral. Mackenna hacia O´Higgins.
- Desde el Norte: No tiene Acceso

- Desde el este: Calle O´Higgins llegar final de calle.
- Desde el oeste: Calle O´Higgins.

Figura 3.5: Rutas de Ingreso Transporte Privado del Proyecto



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

Salidas:

- Hacia el norte: Gral. Mackenna Hacia calle O´Higgins.
- Hacia el sur: no tiene acceso.
- Hacia el este: O´Higgins pasado Gral. Mackenna.
- Hacia el Oeste. O´Higgins.

Figura 3.6: Rutas de Egreso Transporte Privado del Proyecto



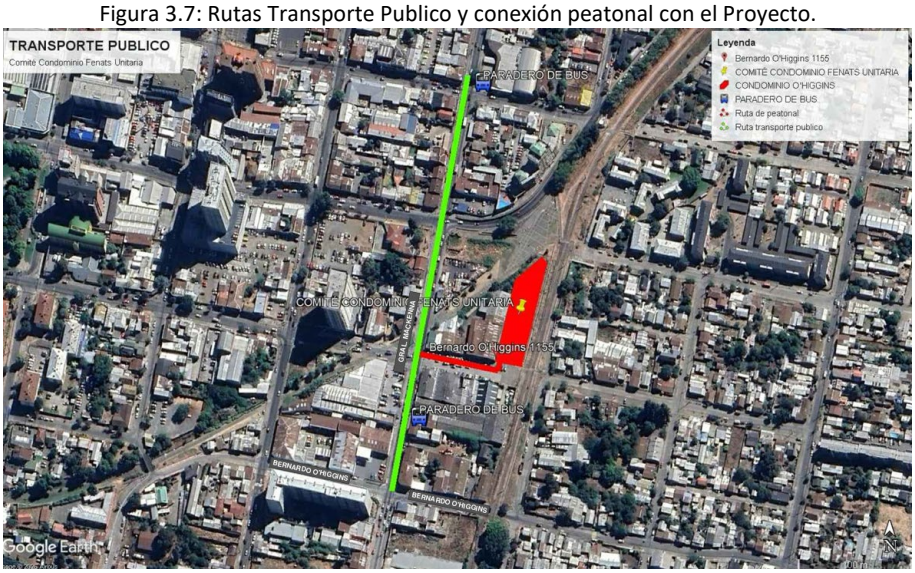
Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

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:

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 Gral. Mackenna y son accesibles a una distancia de 1 cuadra por O´Higgins de manera peatonal.

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 O´Higgins con Fondo saco.

P2: Punto de interés 2 – Intersección Calle O´Higgins con Gral. Mackenna.

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 3.7: Área de influencia del Proyecto.



Fuente: Elaboración Propia en Base a Google Earth

Se define la intersección entre Calle O´Higgins con Calle Gral. Mackenna como punto de interés

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 calle O´Higgins la cual cuenta con una carpeta de hormigón en buen estado se dará continuidad a la calle O´Higgins, cuenta además con soleras, veredas en mal estado. Lo anterior no permite una correcta circulación peatonal. 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 la intersección inmediata a O´Higgins con Gral. Mackenna.

Figura 3.8: Estado de Pavimentos en el Área de Influencia Calle O´Higgins con Gral. Mackenna.



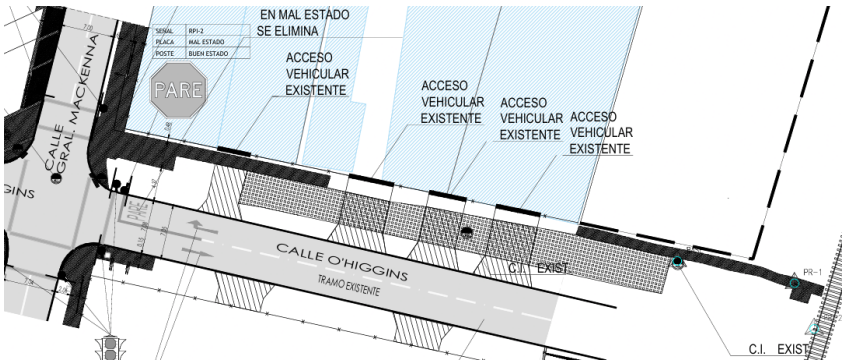
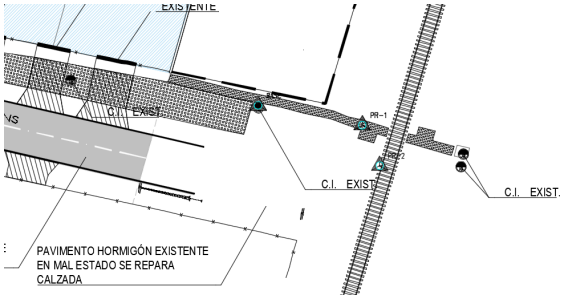


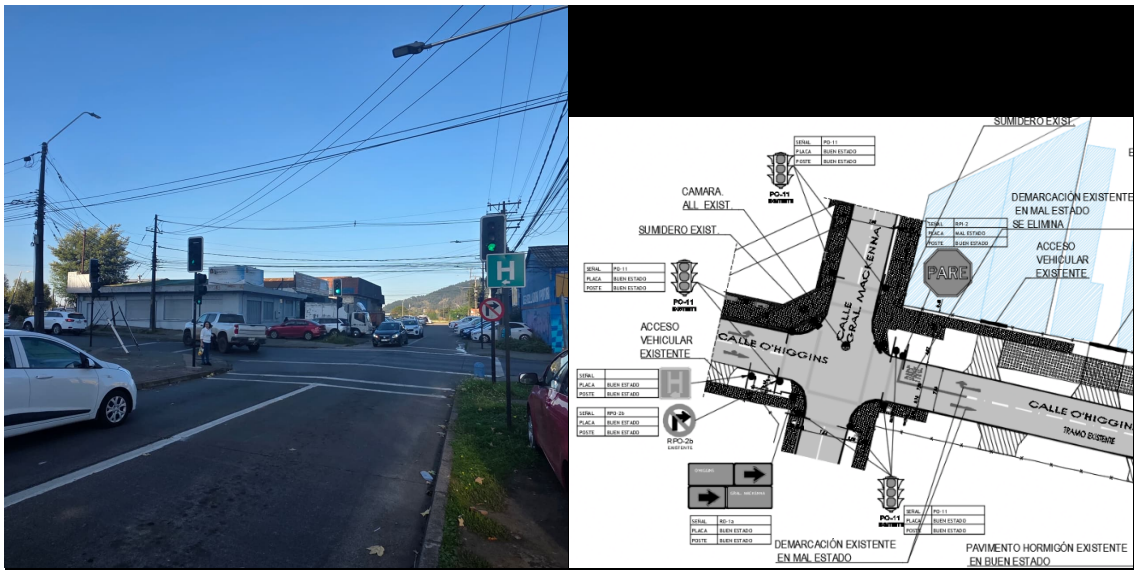
Figura 3.9: Estado de Pavimentos en el Área de Influencia O´Higgins fecha de levantamiento 06-04-2026



Fecha de levantamiento 06-04-2026

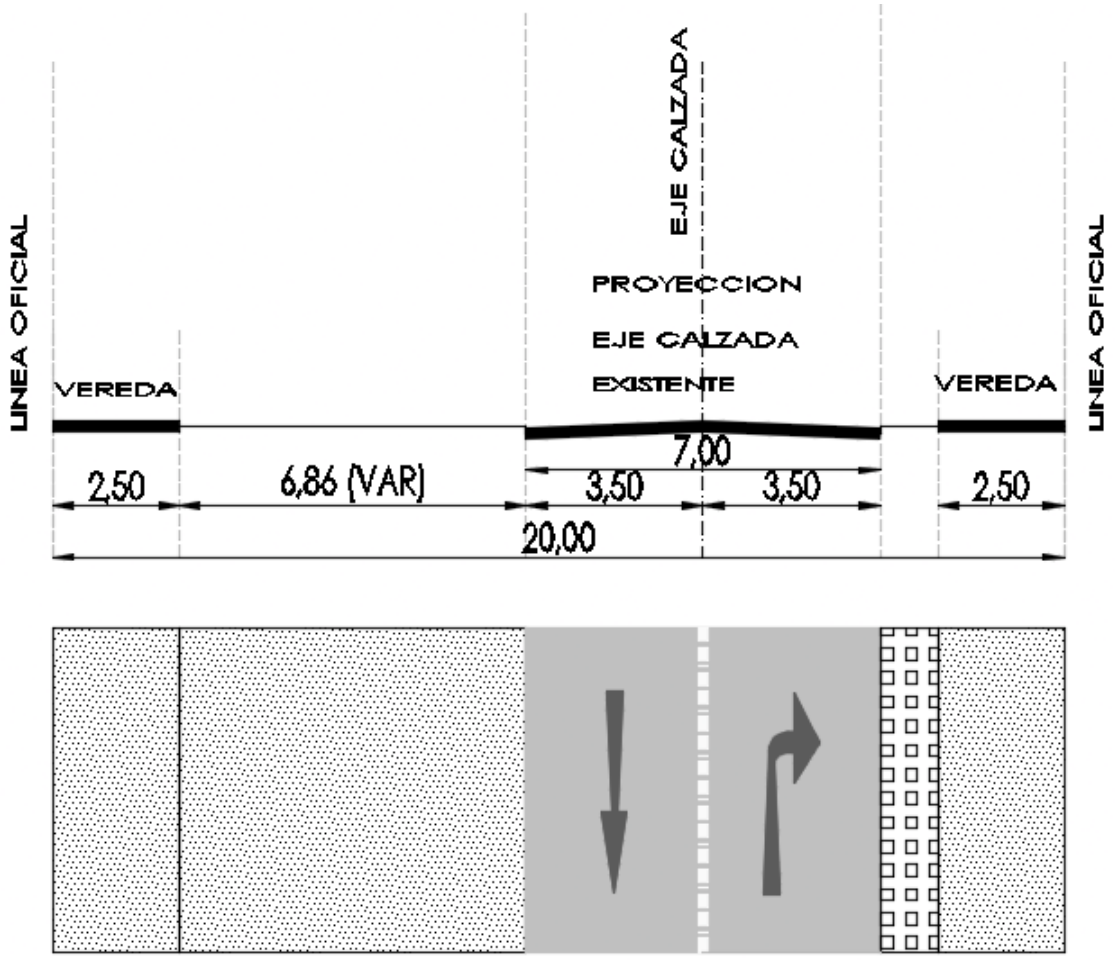


En cuenta con una carpeta de hormigón en buen estado, falta un tramo de 24.00 ml donde se ejecutará un fondo de saco, cuenta además con soleras, veredas en mal estado las cuales se ejecutarán y dispositivos de rodado existentes se en toda su extensión en buen estado.

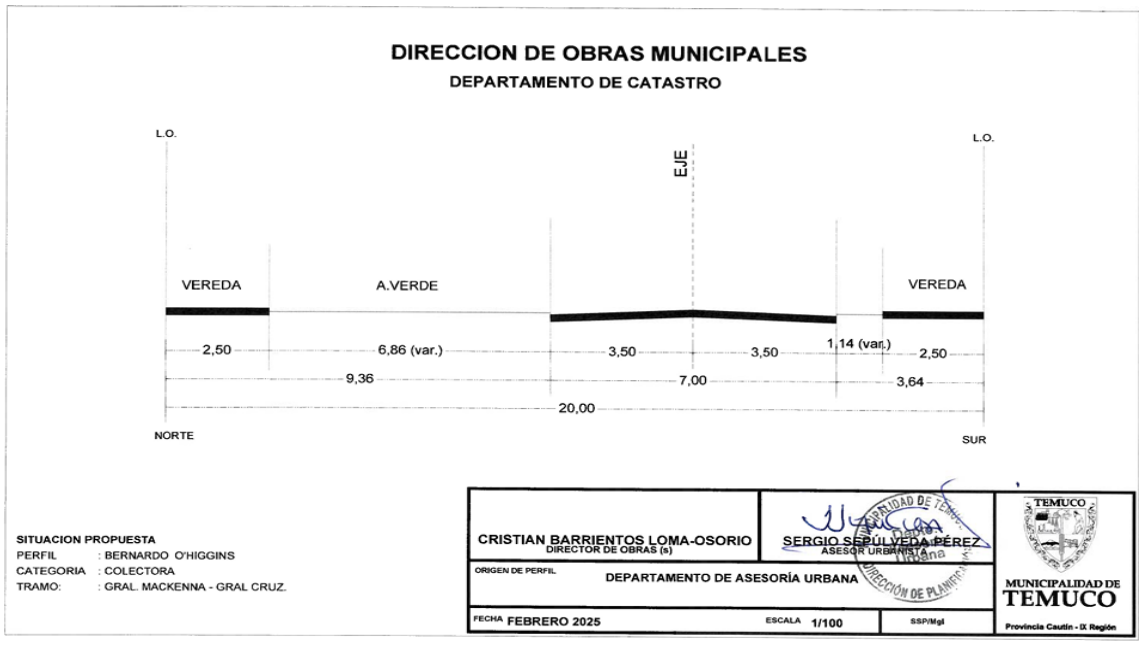

SUMIDERO EXIST.
CAMARA ALL. EXIST.
SUMIDERO EXIST.
DEMARCACIÓN EXISTENTE EN MAL ESTADO SE ELIMNA
ACCESO VEHICULAR EXISTENTE
PARE
ACCESO VEHICULAR EXISTENTE
CALLE O'HIGGINS
CALLE GRAL MACKENNA
CALLE O'HIGGIN
TRAMO EXISTENTE
PO-11
RPO-2b
DEMARCACIÓN EXISTENTE EN MAL ESTADO
PAVIMENTO HORMIGÓN EXISTENTE EN BUEN ESTADO

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 20.00 m en calle O´Higgins y 17.00 m en Av. Andes. Considerando lo anterior la vía principal del proyecto corresponde a calle O´Higgins cumple con los criterios correspondientes a una vía de categoría colectora.



CORTE A-A
PERFIL CALLE O'HIGGINS
1:100



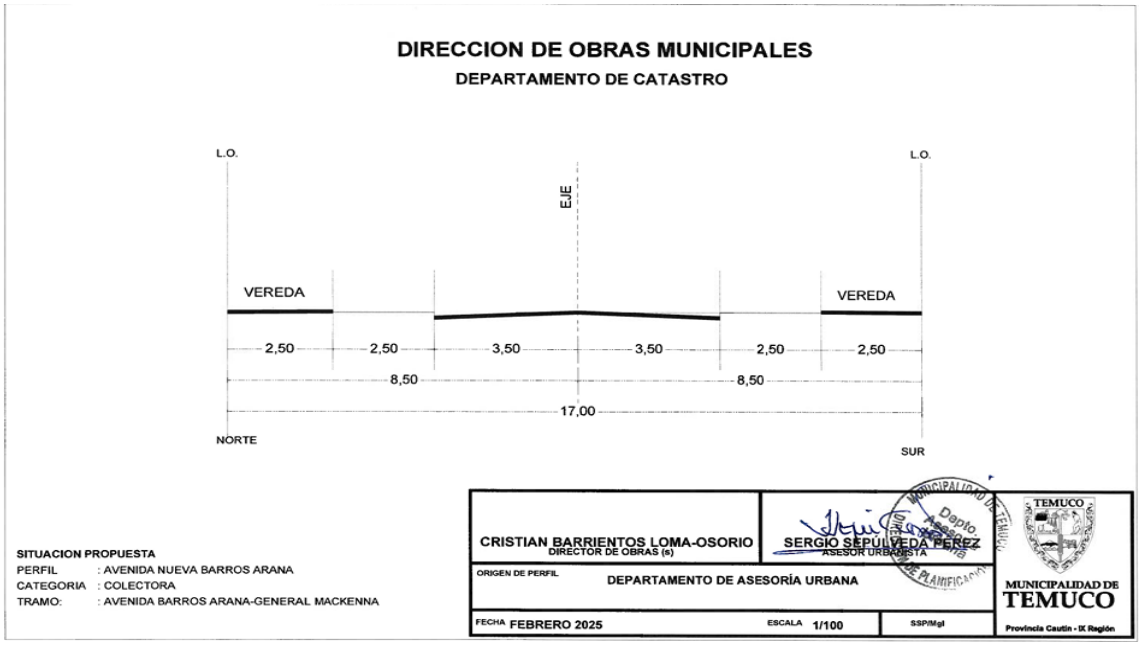


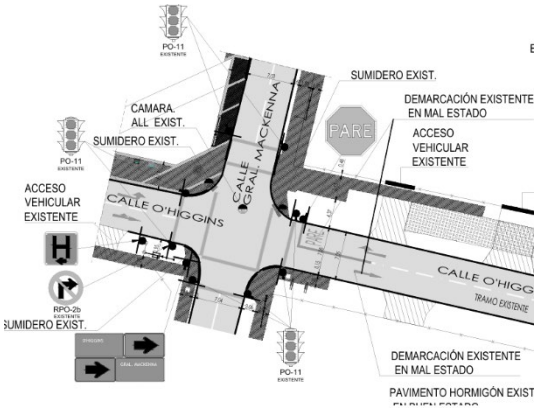
Figura 4.2: Corte transversal

4.3 Catastro Operativo

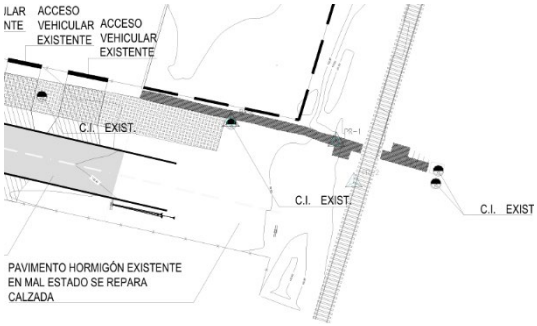
Corresponde a la existencia de señales verticales, demarcaciones, instalaciones semafóricas (postes, controladores, lámparas), además de sentidos de tránsito, reversibilidad si las hubiere, número y uso de pistas, tipo de regulación de cruces, existencia de estacionamientos, horarios de carga y descarga, 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".

Intersección 1 calle O´Higgins-calle Gral. Mackenna.

Figura 4.3: Plano de Situación Actual



Intersección 2 calle O´Higgins Final



Fuente: En Base a Catastro en Terreno

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.

4.6 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.

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.

4.7 Estacionamientos informales

A pesar de encontrarse en un área central de la comuna de Temuco, el área de influencia seleccionada en calle O'Higgins sigue siendo mayoritariamente de paso.

Figura 4.8: Estacionamientos informales calle O'Higgins.



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

Para el abastecimiento, los vehículos podrán detenerse momentáneamente en la calzada o espacio almacenamiento, sin interrumpir la circulación vehicular, dado que la calle no presenta continuidad hacia el oriente. Además, al final de ésta se proyecta un fondo de saco, el cual otorga un mayor espacio para la maniobra y detención de vehículos.

Cabe señalar que estas operaciones de abastecimiento se realizarán de manera eventual, no constituyendo una ocupación permanente de la calzada. Asimismo, los locales comerciales estarán destinados a minimarket o comercio de pequeña escala, por lo que las labores de carga y descarga serán acotadas y de corta duración.

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 locales comerciales como 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

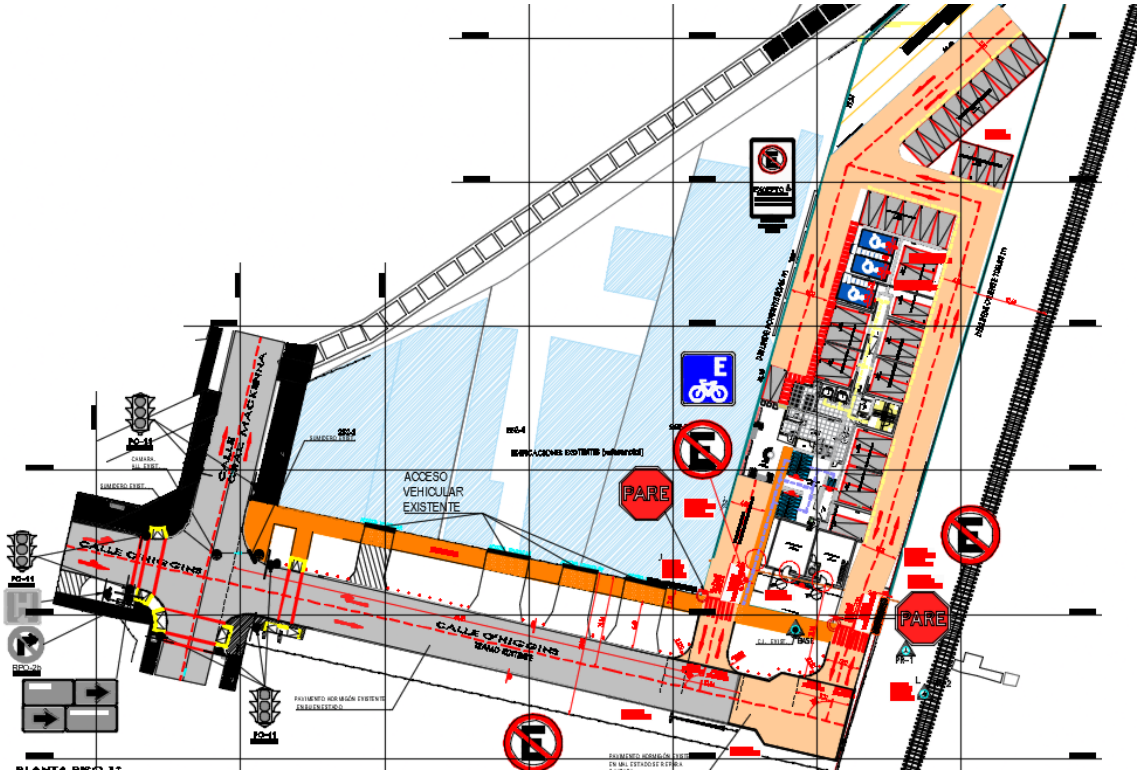
En el caso de un IMIV Básico, el cruce seguro de peatones en las intersecciones o tramos incluidos en el área de influencia, se deberá constatar mediante la observación de la situación actual y evaluación de la situación con proyecto que los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar. Ello, 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 realizara cruces peatonales del área de influencia se Normaliza dispositivos de rodados en esquinas Gral. Mackenna - O´Higgins, además, 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:

- Señalización vertical de Cruce Peatonal
- Dispositivos de Rodado faltantes

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.

Figura 5.1.4: Pasos Peatonales y Medidas de Seguridad

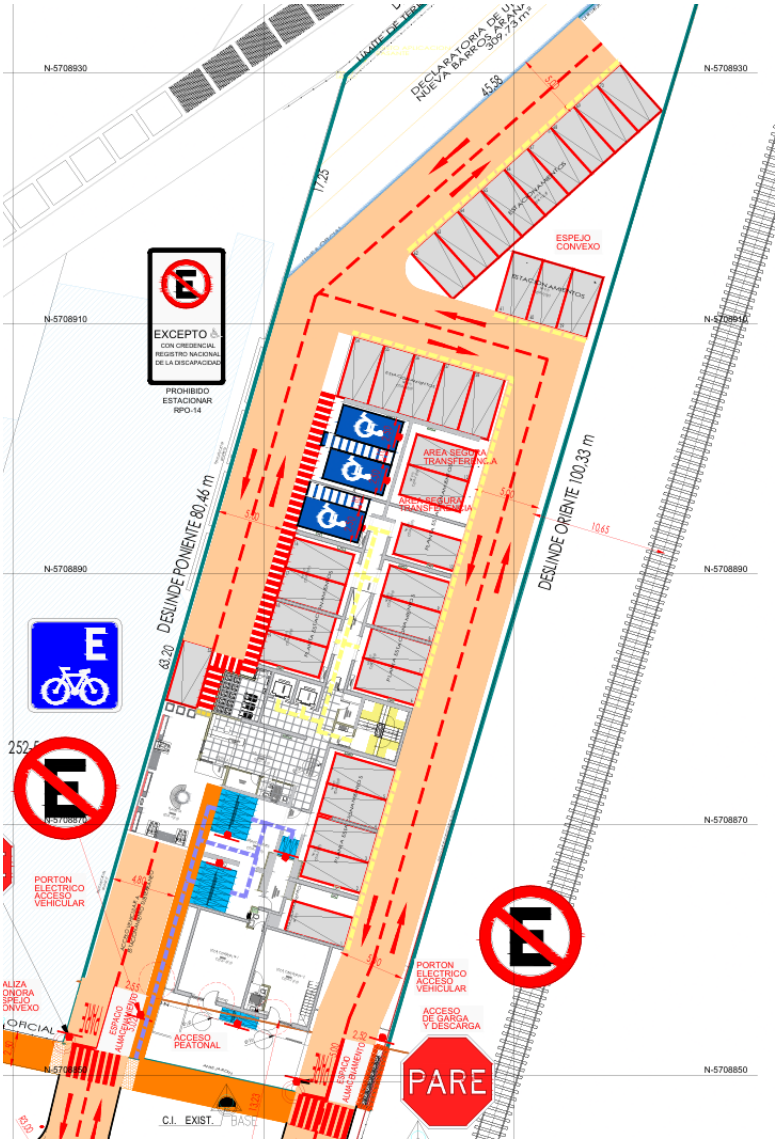


Fuente: Plano de Situación con Proyecto Mitigado Calle O´Higgins

5.1.5. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos

Los estacionamientos de uso 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 5.1.5: Franjas para circulación peatonal en estacionamientos



Fuente: Plano de Accesibilidad Universal Comité Condominio Fenats Unitaria.

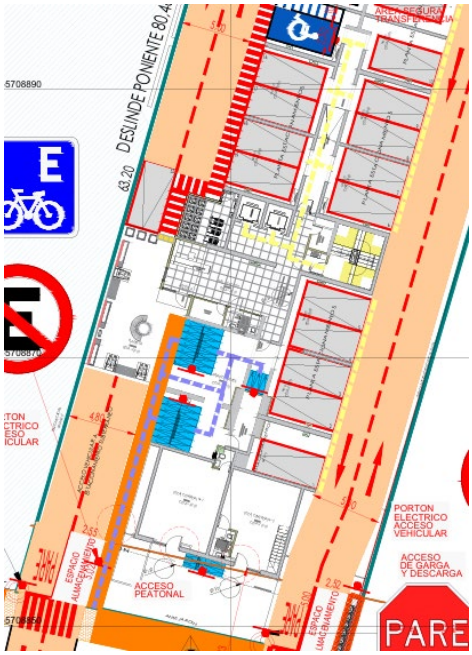
5.2. Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Ciclistas

5.2.1. Continuidad de ciclo vías

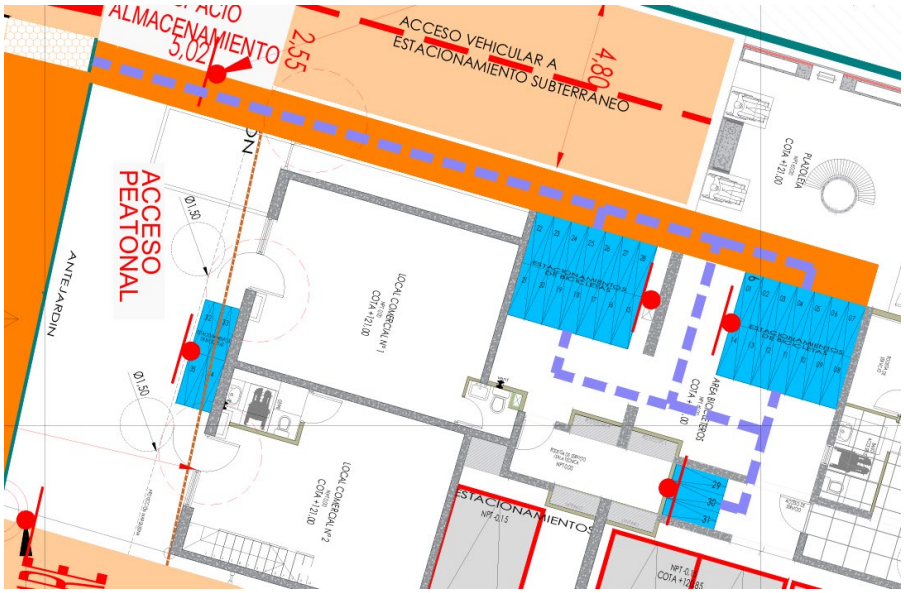
Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.

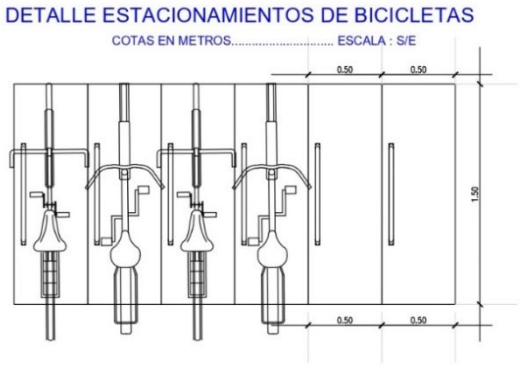
En el área de influencia no cuenta con ciclovías. El proyecto está diseñado con la idea de incentivar el uso de bicicletas como medio de transporte, por lo que cuenta con estacionamientos para bicicletas como se ve la en el anexo de planimetría los cuales están bajo cielo 2°piso cumpliendo con las exigencias del artículo 2.4.1 bis de la O.G.U.C. “Situación con Proyecto mitigado” y “Esquema de proyecto” así como en el cálculo de estacionamientos mostrado en el punto 2.5 de este informe

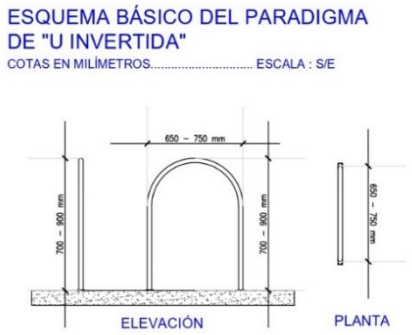
Los estacionamientos de bicicleta serán en base al diseño de “U invertida” propuesto por el MINVU tanto para la zona residencial como para los locales comerciales.











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 calle O´Higgins facilitando las maniobras para el retiro de basura focalizada en un solo punto en el Comité Condominio Fenats Unitaria 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.

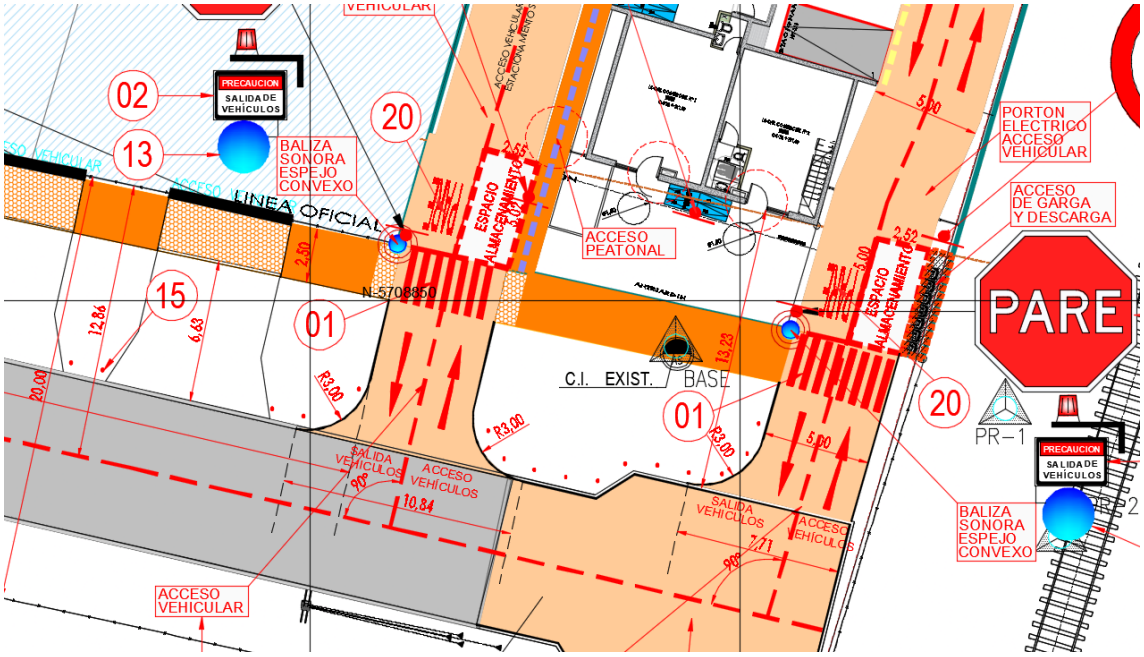
Se indica que los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares permiten las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos, se puede observar en detalle en planimetría de Situación con Proyecto Mitigado.

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 5.4.3: 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 calle O´Higgins 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.

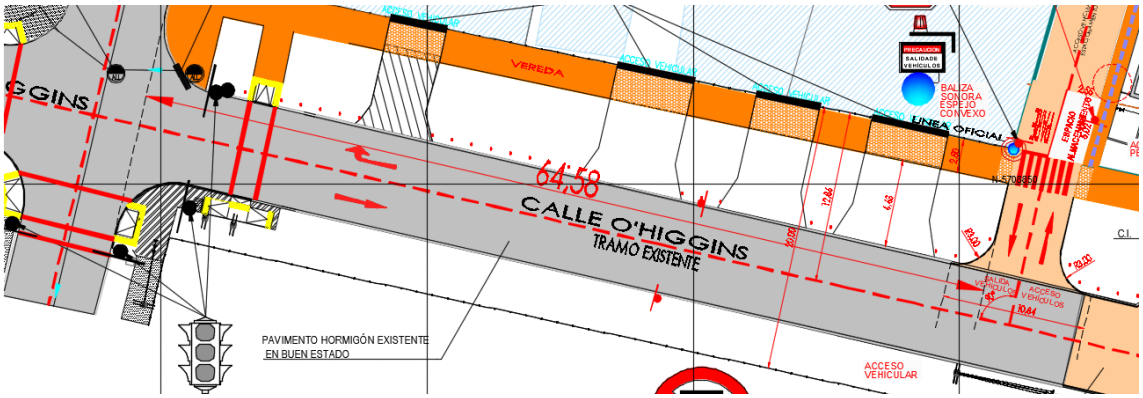
Se indica que dada las características del proyecto no aplican y no se proyectan andenes o áreas de carga/descarga.

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 calle O´Higgins el cual se encuentra a una distancia de 64,58m de la intersección más cercana.

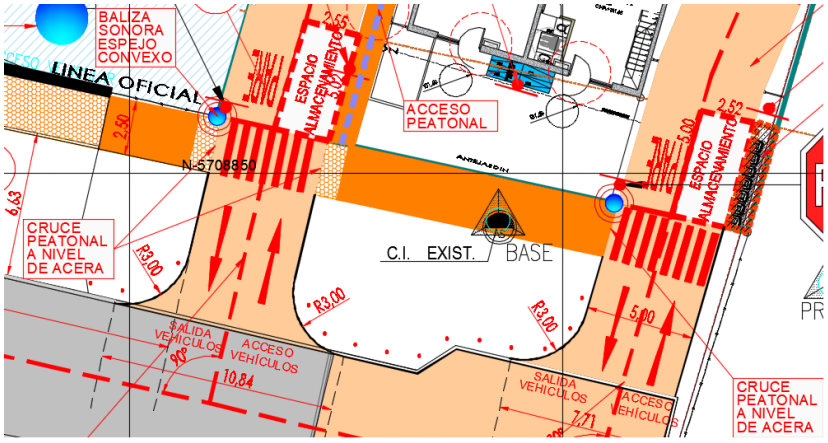
Figuras 5.4.9: distanciamientos mínimos a intersección



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 5.4.9: 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.

La simulación de maniobras por Calle O´Higgins no cuenta con estacionamientos para los locales comerciales, de manera que por su cercanía serán el lugar para la carga y descarga transitoria del abastecimiento de los locales comerciales. No es exigible ya que cada local comercial es menos a 70.00 m2. el uso de sus estacionamientos solo será de unos minutos.

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:

Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Peatones:

1. Demarcación de paso de cebra en acceso vehicular del proyecto, reforzando su derecho preferente de paso, así como en cruces al interior del proyecto.
2. Baliza en acceso vehicular que advierte a peatones el ingreso y egreso de vehículos.
3. Demarcación de franja de circulación peatonal al interior de zona de estacionamientos.
4. Demarcación y señalización de estacionamientos para PcD.
5. Ejecución Vereda por calle O’Higgins hasta calle Gral. Mackenna frente predial.
6. Ejecución dispositivos de rodados en esquina Gral. Mackenna - O´Higgins.
7. Demarcación horizontal de cruce semáforos en calle O’Higgins con Gral. Mackenna.

Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Ciclistas:

8. Estacionamientos de bicicletas bajo cielo 2° piso, al interior del proyecto con su señal respectiva e infraestructura del tipo “U” Invertida. se adjunta plano para ciclos.

Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Vehículos Motorizados:

9. Demarcación de línea eje calle O'Higgins desde fondo saco hasta calle Gral. Mackenna.
10. Demarcación de flechas de dirección en calle O'Higgins y calle Gral. Mackenna.
11. Demarcación de línea de eje segmentada y continua, además de flechas de sentido de flujo al interior del proyecto.
12. Demarcación de línea de estacionamientos al interior del proyecto.
13. Espejo convexo en acceso.
14. Se expresa Acceso y salida vehículos del proyecto.
15. Bolardos en acera desde calle Bernardo O'Higgins a Gral. Mackenna.
16. Se elimina señal vertical "PARE" esquina calle Bernardo O'Higgins a Gral. Mackenna.
17. Implementación de señal vertical "No Estacionar" acceso a Condominio Fenats Unitaria, según se detalla en plano de mitigaciones.
18. Implementación de señal vertical "No Estacionar" en calle O´Higgins según se detalla en plano de mitigaciones.
19. Implementación de señal vertical "PARE" acceso a Condominio Fenats Unitaria, según se detalla en plano de mitigaciones.
20. Demarcación de "Pare" en accesos al proyecto con su respectiva señal.
21. Ejecución pavimento hormigón existente en mal estado se repara calzada.
22. Proyecto de seguridad vial al interior del loteo, conforme a lo graficado en plano de situación mitigada.
23. Se elabora Estudio de Proyecto de semaforización, reprogramación en intersección al interior del área de influencia.

7. NOTAS:

•Todas las medidas de mitigación deben ser ejecutadas o garantizadas antes de la recepción final del proyecto.
•Las demarcaciones proyectadas se realizarán en base a las condiciones de las demarcaciones existentes al momento de materializar las medidas de mitigación.

•Las demarcaciones se realizarán de acuerdo con lo descrito el Capítulo 3.3.6.2 del Manual de Señalización de Tránsito, en adelante "El Manual", con Pintura Termoplástica con post sembrado de microesferas reflectantes.

• Las señales verticales deben ser confeccionadas en acero galvanizado de 2mm de espesor, con tela de alta intensidad y protegidas con antigrafitis. Las postaciones serán modelo OMEGA, pintado con esmalte color negro.

• 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.