Informe de Mitigación al Impacto Vial (IMIV) Categoría: Básico “DiagnoPRO-Vida”, Comuna de Temuco, Región de La Araucanía.



Preparado para:

Inversiones e Inmobiliaria La Vida Ltda.

Rut: 78.879.540-8

Preparado por:

Ingeniería consultores viales

Febrero 2026

INDICE

1. INTRODUCCIÓN 3
2. CONTENIDO MÍNIMO (Artículo 2.1.2) 4
2.1. Declaración del tipo de informe (ART 2.1.2.a) 4
2.2. Ficha resumen de las características del proyecto (ART 2.1.2. b) 7
2.3. Esquema del proyecto (ART 2.1.2. c) 9
2.3.1. Características Generales 9
2.3.1.1 Ubicación 9
2.3.2. Zona de Emplazamiento del Proyecto 10
2.3.3. Superficies 12
2.3.3.1 Estacionamientos 13
2.4. Accesos Vehiculares y Peatonal 14
2.5. Diseño y Operación de Accesos del Proyecto 16
2.6. Ruta Accesible 17
2.7. Distancias a la Intersección. 18
2.7.1. Metodología. 18
2.7.2. Validación de Distancias Mínimas. 19
2.8. Vías de circulación internas y externas hasta la conexión con la vialidad pública 19
3. CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS DEL PREDIO (ART 2.1.2. d) 20
4. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO (ART 2.1.2. e) 24
4.1. Definición de rutas de entrada y salida 24
4.2. Definición de Área de Influencia (ART 2.2.1 a- b-c) 26
5. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL (ART 2.1.2. f y ART 2.2.2) 28
5.1. Descripción Operacional vehículo privado y otros modos. 29
5.2. Tipo y estado de pavimentación de calzadas, aceras y veredas 37
5.3. Categorización de las vías 37
5.4. Sentido de circulación operacional 38
5.5. Catastro para Facilidades Peatonales 39
5.6. Tipos de regulación en intersección 40
5.7. Transporte Público 43
5.7.1.1 Catastro de Siniestros de tránsito en Área Influencia 43
6. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO (ART 2.1.2. g) 45
6.1. Medidas de Mitigación Obligatorias 47
6.2. Propuesta de Medidas de Mitigación Etapa de Operación 58

www.7ingenieria.cl carlospcornejo@7ingenieria.cl +569 9132 9008

Medidas de Mitigación Obligatorias..... 58
7. SOLICITUD PARA CONSIGNAR (ART 2.1.2. H)..... 60
8. SOLICITUD DE GARANTÍA DE EJECUCIÓN DE OBRAS DE MITIGACIÓN (ART 2.1.2. I) 60
9. CONCLUSIONES..... 61

www.7ingenieria.cl carlospcornejo@7ingenieria.cl +569 9132 9008

1. INTRODUCCIÓN

Conforme con lo establecido en la Ley 20.958 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y en el Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyecto de Crecimiento Urbano, contenido en el D.S 30/2017 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se presenta a evaluación el proyecto denominado "***DiagnoPRO-Vida, comuna de Temuco"***, ubicado en calle Gral. Las Heras N°465 de Rol 85-1, de la comuna de Temuco, el cual consiste en la construcción de un centro de diagnóstico médico.

En este contexto, el siguiente informe presenta la forma en que el proyecto **"*DiagnoPRO-Vida"*** cumplirá las medidas de mitigación obligatorias aplicables al proyecto, resguardando la circulación segura de vehículos y de otros 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 usuarios de otros medios de transporte, de acuerdo al artículo 1.3.1 de dicho reglamento.

www.7ingenieria.cl carlospcornejo@7ingenieria.cl +569 9132 9008

2. CONTENIDO MÍNIMO (Artículo 2.1.2)

2.1. Declaración del tipo de informe (ART 2.1.2.a)

Para el desarrollo del Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) se debe contar con la constancia de la estimación de flujos y de la determinación de exención u obligatoriedad de presentar un IMIV por parte del Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM) del proyecto.

En este caso en particular, corresponde a un único proyecto y la estimación de demanda calculada de acuerdo con el D.S 30/2017, articulo 1.2.3, Literal e. Modificada de acuerdo con la R.S 2.625 del 12 de noviembre de 2020, corresponde a la siguiente, la que fue categorizada el 23 de febrero de 2026.

Figura Nº2.1: Categorización SEIM



Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile
SEIM
Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad

OFICIO SEIM N° R.AR-0000000835/2026

ANT.: Ingreso de características de Proyecto de Crecimiento Urbano en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, N° ID 09503025.

MAT.: Informa flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos inducidos por el proyecto y determina exención o tipo de Informe de Mitigación de Impacto Vial requerido.

TEMUCO, 23 DE FEBRERO DE 2026.

DE: SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES REGIÓN DE LA ARAUCANÍA.

A: JAIME ALFREDO JESÚS ESPINOZA BRENET

Mediante la presentación señalada en el antecedente, se ingresaron al Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad las siguientes características de un proyecto de crecimiento urbano, a emplazarse en la comuna de Temuco, identificado bajo el N° ID 09503025:

Nombre Proyecto:	Centro Médico DiagnoPro
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva

Rol	Región	Comuna	Dirección
00085-001	La Araucanía	Temuco	General Las Heras # 465

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Equipamiento	Servicios	Centros médicos o dentales	1214,94 (m2)

Total terreno	Total edificado	Útil construido
500 m²	1214.94 m²	1214.94 m²

A partir de dicha información, el sistema efectuó la estimación de los flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos generados y atraídos por el proyecto, correspondientes al total de viajes en transporte privado, en transporte público y en modos no motorizados, como ciclos y peatones, obtenidos a partir de las tasas de generación o atracción de viajes aplicables, arrojando los siguientes resultados:

1 de 3

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	26	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	46	Viajes/h	BASICO	1

Atendidos los resultados de la estimación de flujos, para transporte privado motorizado se concluye que:

El titular del proyecto deberá presentar, a través del SEIM y bajo el mismo N° ID indicado en este oficio, un Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico, o IMIV Básico, mediante el cual declare el cumplimiento de las exigencias normativas relacionadas con el sistema de movilidad local establecidas en el reglamento.

Atendidos los resultados de la estimación de flujos, para viajes en otros modos se concluye que:

El titular del proyecto deberá presentar, a través del SEIM y bajo el mismo N° ID indicado en este oficio, un Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico, o IMIV Básico, mediante el cual declare el cumplimiento de las exigencias normativas relacionadas con el sistema de movilidad local establecidas en el reglamento.

Considerando el resultado de ambas categorizaciones: BASICO para transporte privado motorizado y BASICO para viajes en otros modos. A efecto de dar cumplimiento a las medidas de mitigación obligatorias, del Artículo 1.3.2 del Decreto 30 (MTT), y para determinar el órgano encargado de revisar el IMIV, se considerará el IMIV de mayor categoría, es decir IMIV BASICO.

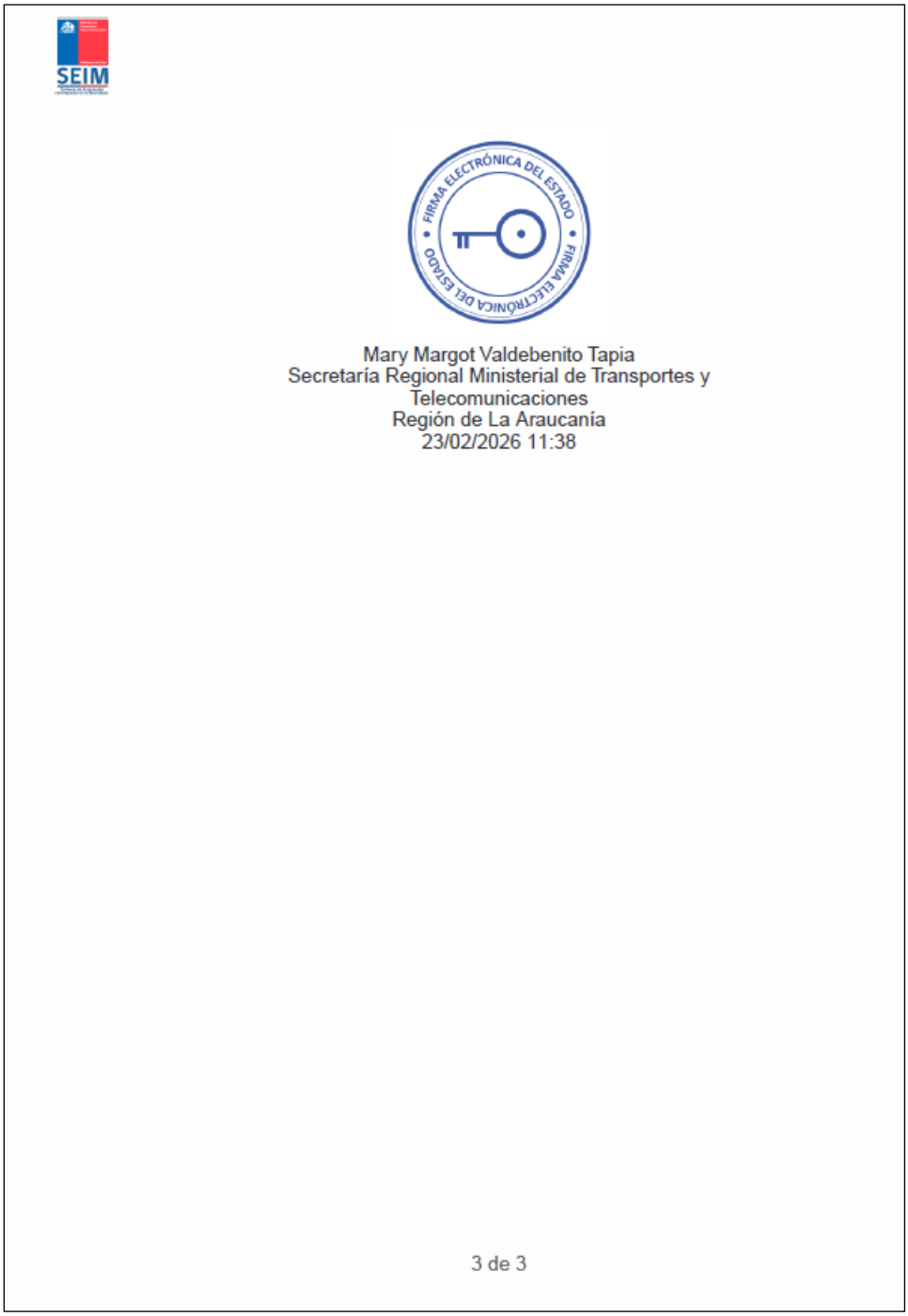
Se hace presente en el caso de que su proyecto realice su aporte al espacio público mediante estudios, proyectos, obras o medidas y que alguna de estas obras o medidas estén incluidas al interior del área de influencia del proyecto, deben ser consideradas para la definición de la distribución de los flujos (Artículo 3.5.1, Decreto 30).

Lo señalado en este oficio mantendrá su validez y vigencia mientras no se modifiquen las características del proyecto informadas en el SEIM ni se publiquen en el Diario Oficial modificaciones a las normas urbanísticas, legales o reglamentarias pertinentes, que afecten la zona en que esté emplazado el predio o la estimación de los flujos efectuada por el sistema.

Sin otro particular, le saluda atentamente,

El máximo legal de intersecciones es 20, si obtiene un resultado superior a este, favor sólo considerar 20.

2 de 3



Fuente: SEIM

Dada la estimación de la demanda del proyecto por el SEIM, el estudio a desarrollar corresponde al tipo “Básico”, dónde indica que corresponde para transporte privado motorizado y para viajes de otros modos la categoría del tipo “Básico”.

2.2. Ficha resumen de las características del proyecto (ART 2.1.2. b)

Conforme lo señalado en el artículo 1.1.5 del Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano D.S. N°30/2017 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, a continuación, se indican las características referidas a la descripción del proyecto.

Figura Nº2.2: Ficha de Proyecto

SEIM
Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad

CATEGORIZACIÓN DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Ficha Resumen - 09503025

1. Representante del Proyecto
1.1 Datos del Titular

Nombre / Razón Social	Jaime Alfredo Jesús		
Primer Apellido	Espinoza	Segundo Apellido	Brenet
RUN/RUT	7.377.286-9	Teléfono	+56944084156
Dirección:	Martin Lutero	Número	02497
Región:	La Araucanía	Comuna	Temuco
Correo Electrónico	aespinoza@scraices.cl		

2. Proyecto de crecimiento urbano
2.1 Datos de Creación

Fecha de Creación	23/02/2026 11:36
Usuario Creador	Carlos Patricio Cornejo Guajardo

2.2 Datos del Proyecto

Nombre del Proyecto	Centro Médico DiagnoPro		
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco
Descripción	Proyecto de Salud, Centro de Diagnóstico Diagnopro, ubicado en Calle General Las Heras, construcción en una sola etapa en tres niveles, con 2 estacionamientos para vehículos livianos y 1 estacionamiento para personas con baja movilidad.		
Latitud	-38.737183	Longitud	-72.595526
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda camino público Colinda con vía urbana		

1 de 2

SEIM

2.3 Superficies (m2)

Total Terreno	500		
Útil Edificada Subterranea	0	Útil Edificada Sobre Terreno	1214,94
Útil Construida	1214,94		
Común Edificada Subterránea	0	Común Edificada Sobre Terreno	0
Edificada	1214,94		

2.4 Datos de la Propiedad

Número de Rol	00085-001		
Dirección Rol	General Las Heras	Es Principal	No
Número	465	Arteria	
Área	Urbana	Vía	De servicio
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco

Propiedad en Trámite de Fusión de Rol	No

3 Características del Proyecto

Tipo de Uso de Suelo	Equipamiento		
Clase	Servicios	Destino	-
Tipo de Proyecto	Centros médicos o dentales		
Unidades de Referencia			
Superficie Edificada (m2)/100	1214,94		

4. Propósito de la Ficha

Propósito de la Ficha	Definitivo

2 de 2

Fuente: SEIM

2.3. Esquema del proyecto (ART 2.1.2. c)

El Esquema del proyecto se presenta como plano en los Anexos.

2.3.1. Características Generales

El proyecto consiste en la construcción de un Centro de diagnóstico médico, de 3 niveles, ubicado en Gral. Las Heras N°465 de la comuna de Temuco, el cual se ejecutará en una sola etapa. La propiedad tiene una superficie total de terreno de 500,00 m² y una superficie total edificada de 1.214,94 m².

2.3.1.1 Ubicación

El proyecto se encuentra ubicado en calle Gral. Las Heras N°465, ROL 85-1, de la comuna de Temuco en la Región de La Araucanía. En la siguiente imagen se presenta la ubicación del proyecto. Por su parte, el archivo KMZ se encuentra en el Anexo digital.

Figura Nº2.3: Ubicación del Proyecto

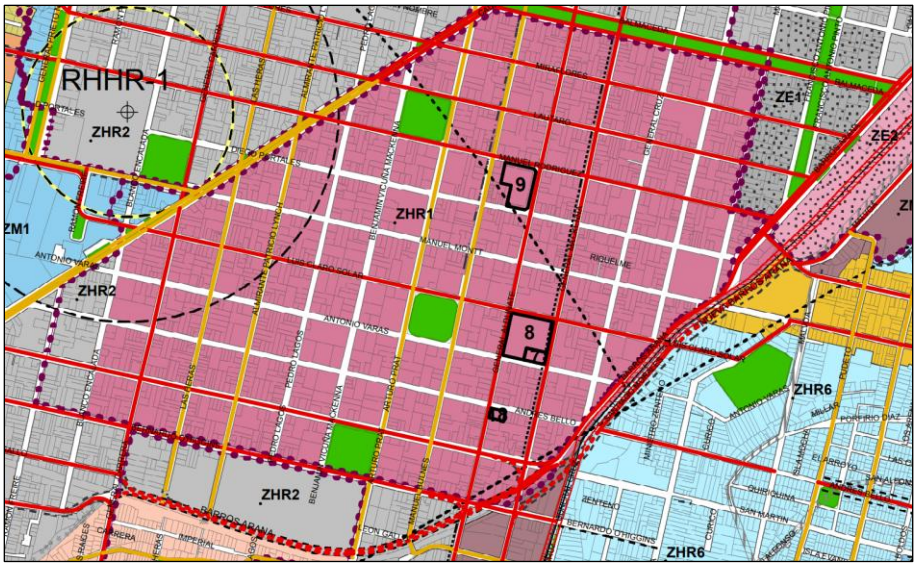


Fuente: Elaboración Propia en base a Arquitectura

2.3.2. Zona de Emplazamiento del Proyecto

El proyecto se emplaza en la ZONA ZHR1, según se menciona en el Certificado de Informaciones Previas. A continuación, se presenta imagen de zona según Plan Regulador Comunal (PRC) y la normativa asociada a esta.

Figura Nº2.4: Zona ZHR1



Fuente: PRC Temuco

Figura Nº2.5: Zona Proyecto PRC



Fuente: PRC Temuco

Figura Nº2.6: Usos de Suelo Permitidos en Zona ZHR1

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	ZHR1

USOS DE SUELOS 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.
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	-

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: **200-250703-11MBNJ1R8-C**
Sitio verificador
1 / 4

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**	
		ALTURA	**% TRANSPARENCIA**		
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.	3,50 m *Artículo 7, Titulo 3, PRC.	Según el artículo 7 de la Ordenanza Local	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	

ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS

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

Fuente: CIP

2.3.3. Superficies

El proyecto se encuentra emplazado en un terreno que posee una superficie total de 500,00 m² y considera la construcción de un Centro de diagnóstico médico que suma una superficie edificada total de 1.214,94 m². En el siguiente cuadro se presenta el resumen de las superficies a edificar.

Cuadro Nº2.1: Resumen de la Superficie

P O L I G O N O D E S U P E R F I C I E S	
POLIGONO A	1,48 m²
POLIGONO B	78,77 m²
POLIGONO C	323,73 m²
POLIGONO D	405,48 m²
POLIGONO E	405,48 m²
TOTAL CONSTRUCCION	**1.214,94 m²**
SUP. 1ER PISO	403,98 m²
SUP. 2DO PISO	405,48 m²
SUP. 3ER PISO	405,48 m²
% DE OCUPACION	0.8
% DE OCUPACION Pisos superiores	Segundo Nivel 0.8 / Tercer nivel 0.8
% DE CONSTRUCTIBILIDAD	2.42
CARGA DE OCUPACION	52
TRANSPARENCIA Y ALTURA DE CIERROS	H : 1.80 MTS / TRASPARENCIA 100%
DECRETO 594 MINSAL	10 TRB = 2 BAÑOS EXIGIDOS / PROYETADOS 4 BAÑOS
SUPERFICIE TOTAL TERRENO	**500,00 m²**

Fuente: Arquitectura.

En documentos anexos se adjuntan planos de Arquitectura del proyecto con el detalle de las superficies declaradas.

2.3.3.1 Estacionamientos

En relación con los estacionamientos, se proyectan 3 espacios para vehículos livianos, uno (1) de ellos destinado para personas de baja movilidad y, 2 para bicicletas.

Cuadro Nº2.2: Estacionamientos del Proyecto

Estacionamientos	Cantidad proyectada
Vehículos Livianos	2
Movilidad Reducida	1
Bicicletas	2
Total Estacionamientos Proyectados Vehículos Motorizados	**3**
Total Estacionamientos Proyectados Bicicletas	**2**

Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a los estacionamientos para personas con baja movilidad, su dotación mínima y tamaño ha sido establecido según lo estipulado en la O.G.U.C., articulo 2.4.2. de acuerdo con cuadro Nº2.3 presentado a continuación.

Cuadro N°2.3: Normativa Estacionamientos Discapacitados.

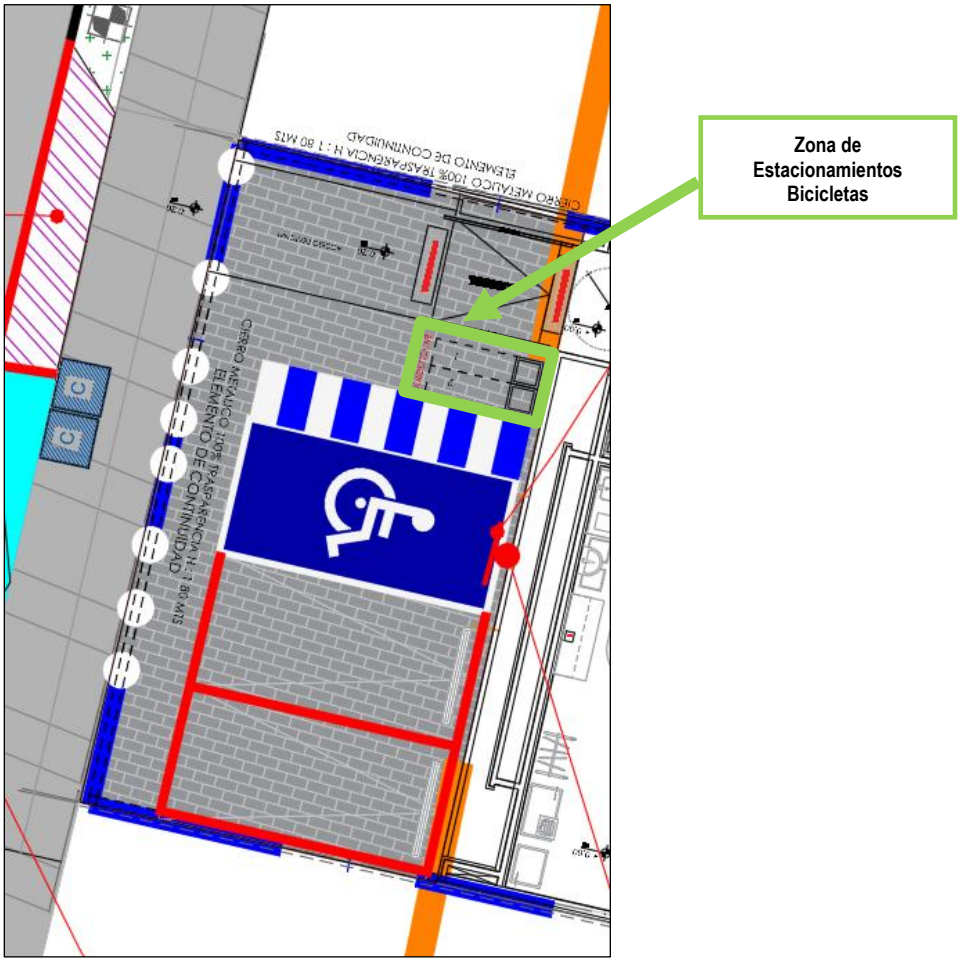
Dotación de Estacionamientos	Estacionamientos para Personas con Discapacidad
Desde 1 hasta 20	1
Sobre 20 hasta 50	2
Sobre 50 hasta 200	3
Sobre 200 hasta 400	4
Sobre 400 hasta 500	5
Sobre 500	1 % total, debiendo aproximarse las cifras decimales al número entero siguiente.

De acuerdo con la información anterior, se proyectan 3 estacionamientos en total, destinándose uno (1) de ellos para personas con baja movilidad, dando cumplimiento con la dotación exigida.

Por último, el diseño de los espacios para los estacionamientos, y su disposición respecto a las áreas destinadas a este fin, se encuentran normalizados de acuerdo con lo dispuesto en el *Manual de Recomendaciones para el Diseño del Espacio Vial Urbano*, REDEVU, y las dimensiones de estos corresponden a 2,5 x 5,0 m., con una superficie de 12,5 m^2.

En la siguiente figura se presenta la ubicación de los estacionamientos. Cabe destacar que en plano de medidas de mitigación y en la arquitectura adjunta se presenta el detalle del emplazamiento de los estacionamientos.

Figura Nº2.7: Zona de Estacionamientos



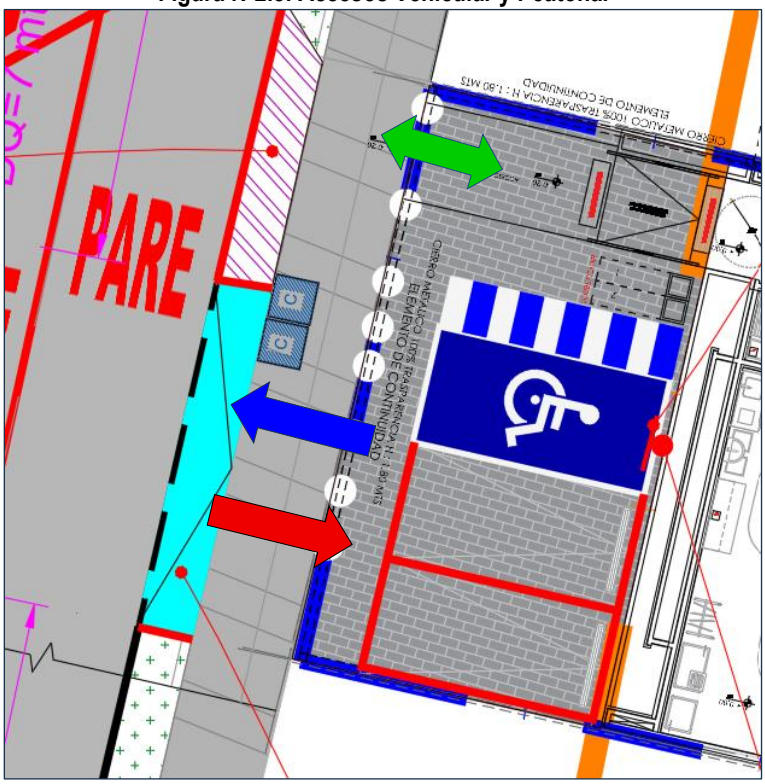
Fuente: Elaboración Propia en base a Arquitectura

2.4. Acceso Vehicular y Peatonal

Los accesos al proyecto se emplazan en Gral. Las Heras; siendo un (1) acceso de vehicular que opera como entrada y salida y, un (1) acceso peatonal.

En la figura siguiente se presentan, en términos generales, las ubicaciones de los accesos antes señalados, donde las flechas roja y azul identifican los accesos de entrada y salida vehicular, mientras que las flechas verdes grafican el acceso peatonal.

Figura Nº2.8: Accesos Vehicular y Peatonal



Fuente: Elaboración Propia en base a Arquitectura

Imágenes 2.1: Fotomontaje Accesos Proyecto

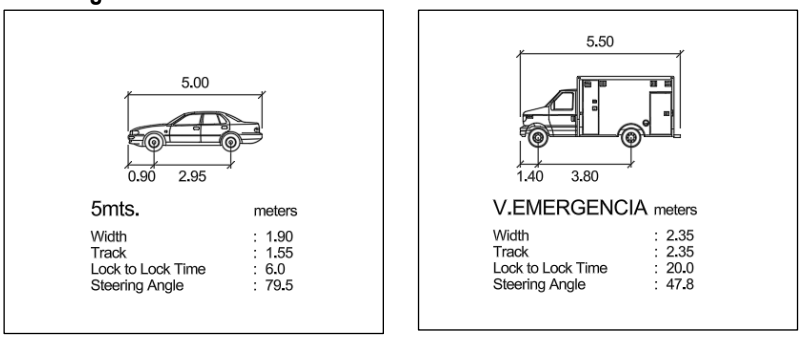


Fuente: Arquitectura

2.5. Diseño y Operación de Accesos del Proyecto

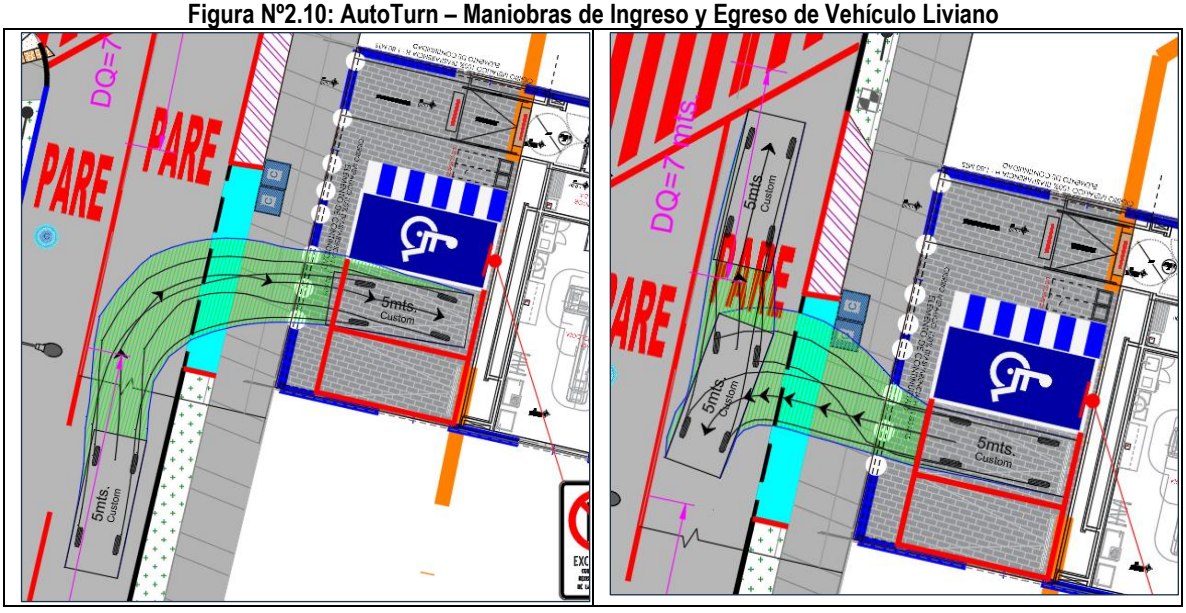
A fin de comprobar la funcionalidad de los accesos vehiculares, a partir de las características geométricas, se realizaron simulaciones de las maniobras de ingreso y salida utilizando el programa AutoTurn. Para tal efecto, se utiliza el tipo de vehículo liviano (5,0 m) y ambulancia (5,5 m); en las figuras de la N°2.8 a la N°2.12 se presentan las simulaciones en Autoturn para las maniobras de ingreso y egreso, respectivamente con ambos tipos de vehículos.

Figura Nº2.9: AutoTurn – Características del Vehículo Simulado



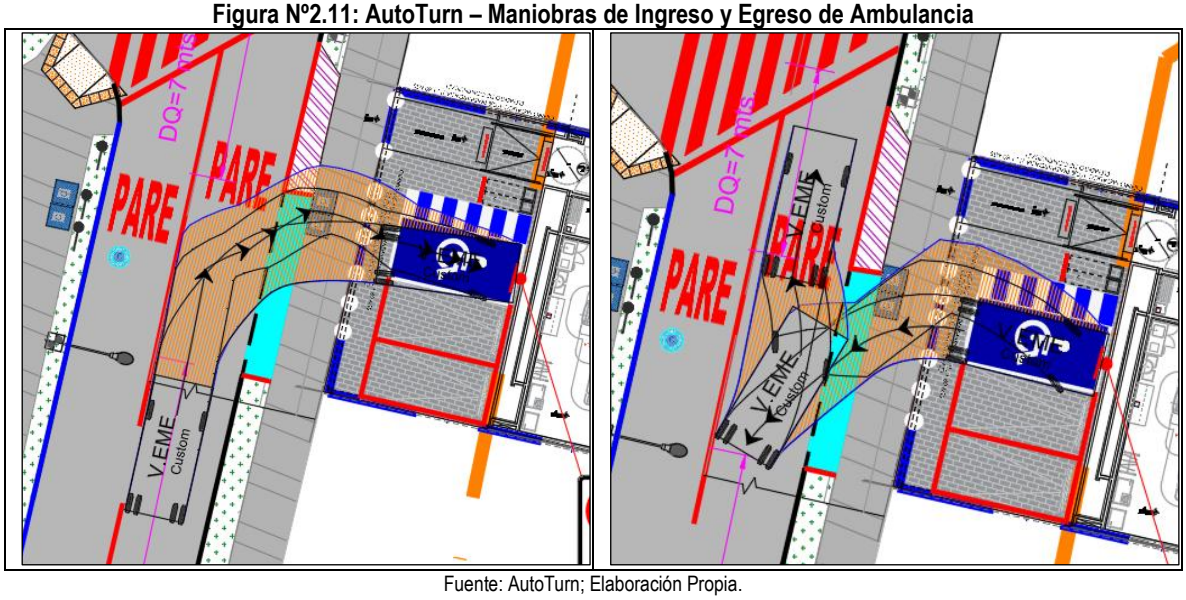
Fuente: AutoTurn

Figura Nº2.10: AutoTurn – Maniobras de Ingreso y Egreso de Vehículo Liviano



Fuente: AutoTurn; Elaboración Propia.

Figura Nº2.11: AutoTurn – Maniobras de Ingreso y Egreso de Ambulancia



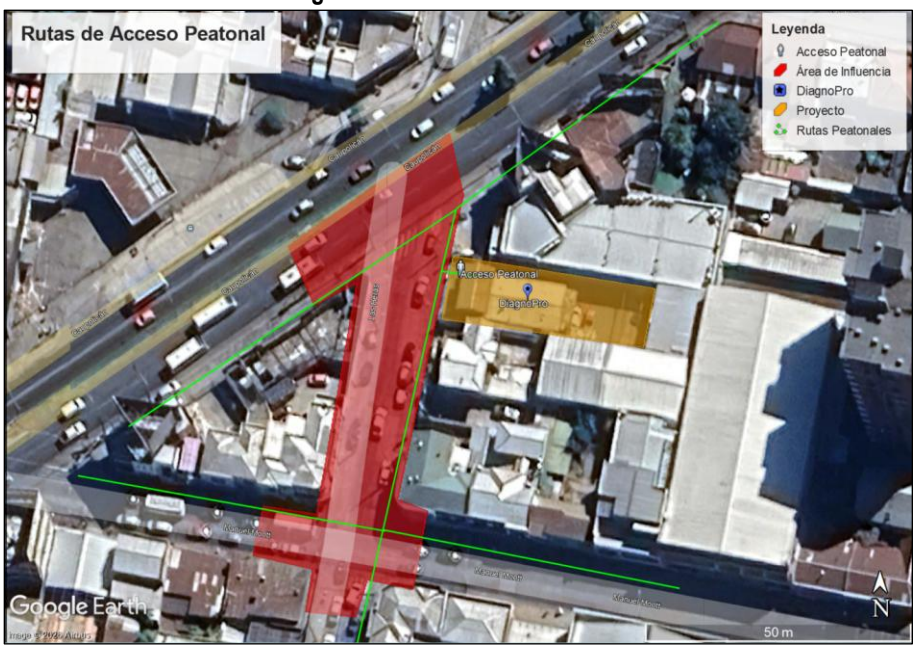
Fuente: AutoTurn; Elaboración Propia.

Respecto a las simulaciones realizadas para el ingreso y salida en los accesos vehiculares para vehículos livianos y ambulancias, se puede observar que los virajes se pueden efectuar de forma cómoda y segura por los usuarios que ingresan y salen del proyecto.

2.6. Ruta Accesible

A continuación, se presentan las rutas peatonales del proyecto a cada una de las dos (2) intersecciones más cercanas al interior del área de influencia. El detalle se aprecia en anexo de rutas accesibles en KMZ. A continuación, se presenta figura con ubicaciones y acceso peatonal del proyecto.

Figura Nº2.12: Rutas Peatonales



Fuente: Elaboración Propia

De manera de complementar lo anterior, se realizará un análisis según Art. 2.2.8 y 2.4.4 de la OGUC. A cada uno de los puntos según corresponda para el presente proyecto.

2.7. Distancias a la Intersección.

2.7.1. Metodología.

La metodología utilizada para validar el distanciamiento mínimo exigido para los accesos de un proyecto a la intersección más próxima se basa en la establecida el Art. 2.4.4 de la OGUC y por el reglamento DS30/2017 para un IMIV Básico.

La metodología señala que para un 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.

2.7.2. Validación de Distancias Mínimas.

Para validar las distancias mínimas exigidas en el Art. 2.4.4. de la OGUC, se calcula la distancia del acceso vehicular del proyecto con respecto a la intersección más próxima a éstas.

La intersección más próxima al acceso vehicular de entrada, del lado sur, corresponde a la calle Manuel Montt (40,4 m); por su parte, la intersección más próxima al acceso de salida, al lado norte, corresponde a la intersección de Caupolicán (7,0 m).

Dicho esto, los accesos vehiculares cumplen con las distancias mínimas exigidas correspondiente a 10 metros. Por su parte, para distancia de dq y d2, según la metodología establecida en el REDEVU. De acuerdo con los resultados se concluye las distancias medidas en los accesos (dq y d2) son superiores a las distancias mínimas exigidas por la normativa.

Cuadro N°2.4: Resumen Distancias Dq y D2

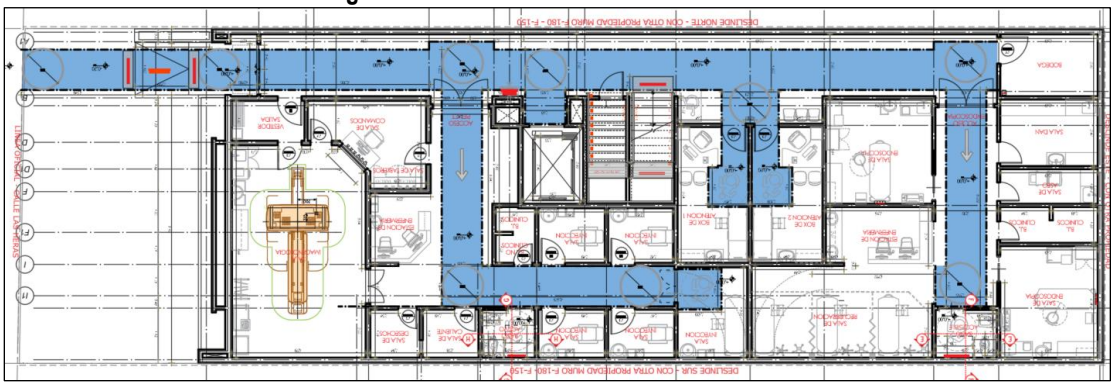
Distancia	Distancia (m)
Dq (m)	7,0
D2 (m)	40,4

Fuente: Elaboración Propia

2.8. Vías de circulación internas y externas hasta la conexión con la vialidad pública

La circulación interna de los peatones que acceden al proyecto es realizada desde/ hacia la calle Gral. Las Heras a/ del Proyecto. A continuación, en la figura se indican las diferentes vías de circulación interna en franja de color azul.

Figura Nº2.13: Circulación interna de Peatón



Fuente: Arquitectura

3. CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS DEL PREDIO (ART 2.1.2. d)

En los siguientes cuadros se muestra CIP del proyecto, el cual fue otorgado por la Dirección de Obras Municipales de la comuna de Temuco bajo el N°IP03095/2025 con fecha, 02 de julio 2025, además este se adjunta en archivos digitales.

Figura N°3.1: Certificado de Informaciones Previos

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

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

DIRECCIÓN DE OBRAS - MUNICIPALIDAD DE :
Temuco
REGIÓN: Araucanía

☑ URBANO ☐ RURAL

CERTIFICADO N°
IP-03095/2025
FECHA CERTIFICADO
03-07-2025
SOLICITUD N°
2025/15481
FECHA SOLICITUD
02-07-2025

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°	85-1	LE HA SIDO ASIGNADO EL N°		465	

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:

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	-

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: **200-250703-11MBNJ1R8-C**
Sitio verificador

1 / 4

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**	
		ALTURA	**% TRANSPARENCIA**		
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.	3,50 m *Artículo 7, Titulo 3, PRC.	Según el artículo 7 de la Ordenanza Local	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	
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS					
Según lo indica el Título 2 del Artículo 23 de la Ordenanza Local, correspondiente a Canon de Estacionamientos					

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: **200-250703-11MBNJ1R8-C**
Sitio verificador

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 RAM6 / RHHR-2	◉SI ○NO APP3	◉SI ○NO APP3	○SI ◉NO

5.2.- LINEAS OFICIALES

POR CALLE			TIPO DE VIA	
CALLE GENERAL LAS HERAS			SERVICIO	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,00	ANTEJARDÍN	SEGÚN ARTICULO 4 DE LA ORDENANZA LOCAL
	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)					

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: **200-250703-11MBNJ1R8-C**
Sitio verificador

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
☐	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				$6892
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (Art. 130 N°9 L.G.U.C.)	**N°**		**FECHA**	
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL / COD. AUTORIZACION	**N°**	8678211	**FECHA**	02-07-2025

NOTAS:(SOLO PARA SITUACIONES ESPECIALES DE LA AUTORIZACIÓN)

FIRMA ELECTRÓNICA AVANZADA
FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

PATRICIA BEATRIZ PÉREZ MELGAREJO
JEFE DEPARTAMENTO CATASTRO
FIRMA Y TIMBRE

wmr

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: **200-250703-11MBNJ1R8-C**
Sitio verificador

4 / 4

Fuente: Dirección de Obras Municipales de Temuco

4. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO (ART 2.1.2. e)

Conforme a lo establecido en el artículo 2.2.1 de acuerdo con el D.S 30/2017, el área de influencia de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico corresponde a 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.

Esta área deberá ser determinada por el espacio público contiguo al predio del proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones.

En este contexto, a continuación, se presentan las rutas de ingreso y egreso del proyecto:

4.1. Definición de rutas de entrada y salida

- **Rutas Vehiculares**

En relación con las rutas de ingreso y egreso del proyecto para los usuarios de transporte motorizado y otros modos, se definirá a partir de la dispersión de los flujos vehiculares inducido por el proyecto en la vialidad circulante, considerando las principales rutas de entrada al proyecto y salida del mismo respecto de cada uno de los cuatro puntos cardinales, desde o hacia cada uno de los accesos.

Es importante mencionar que el Reglamento DS30/2017, señala que 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.

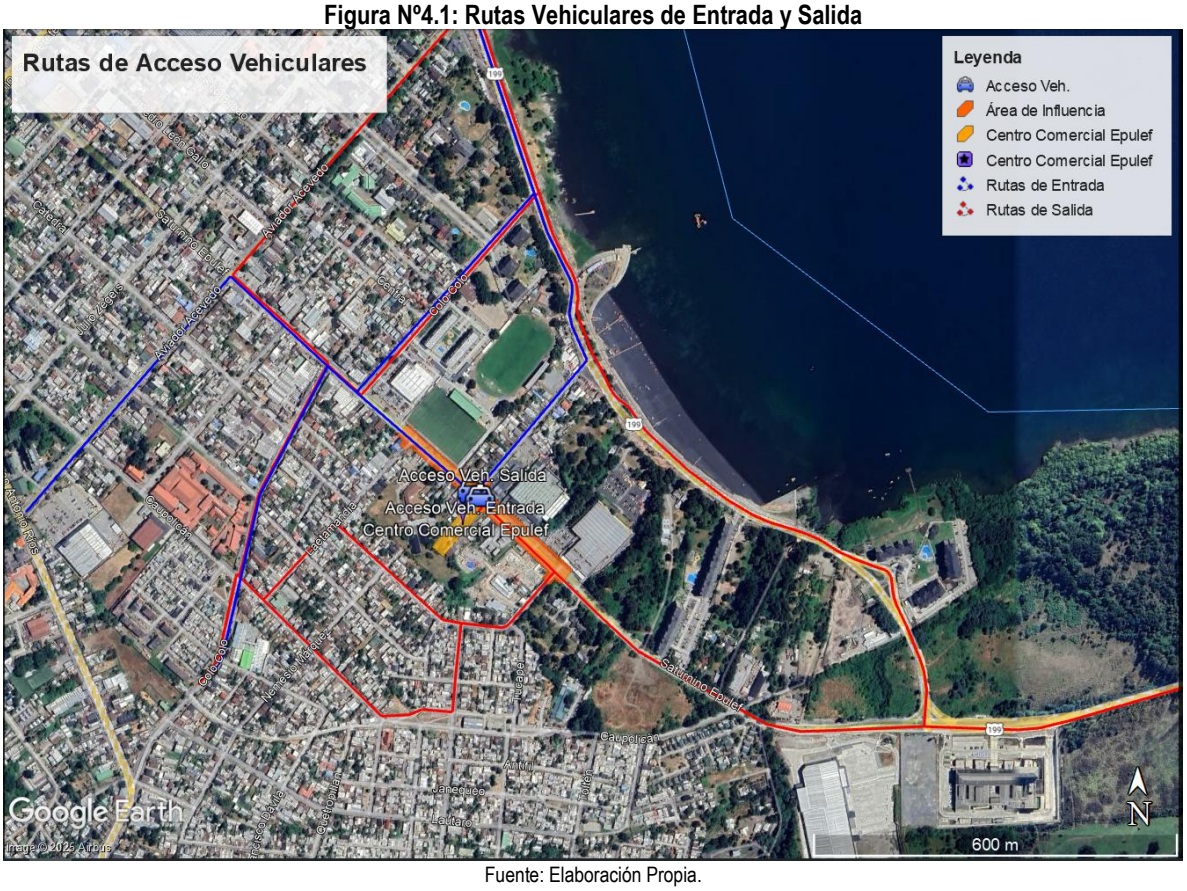
A continuación, se detalla las rutas de entrada y salida del proyecto para los usuarios de transporte motorizado y en las siguientes figuras se presentan gráficamente.

Cuadro Nº4.1: Rutas de Acceso Vehicular

Puntos cardinales/ Rutas de acceso Vehicular	Ruta de Entrada	Ruta de Salida
Norte	Gral. Las Heras- Diego Portales- Patricio Lynch- M. Montt- Las Heras- acceso proyecto.	Acceso Proyecto- Las Heras- Caupolicán- Diego Portales- Patricio Lynch- M. Montt- Blanco Encalada.
Sur	Gral. Las Heras- acceso proyecto.	Acceso Proyecto- Las Heras- Caupolicán- Diego Portales- Patricio Lynch.
Oriente	Manuel Montt- Gral. Las Heras- acceso proyecto.	▪ Acceso Proyecto- Las Heras- Caupolicán. ▪ Acceso Proyecto- Las Heras- Caupolicán- Diego Portales.
Poniente	▪ Diego Portales- Patricio Lynch- M. Montt- Gral. Las Heras- acceso proyecto. ▪ Claro Solar- Gral. Las Heras- acceso proyecto.	Acceso Proyecto- Las Heras- Caupolicán- Diego Portales- Patricio Lynch- M. Montt.

Fuente: Elaboración Propia.

Figura Nº4.1: Rutas Vehiculares de Entrada y Salida

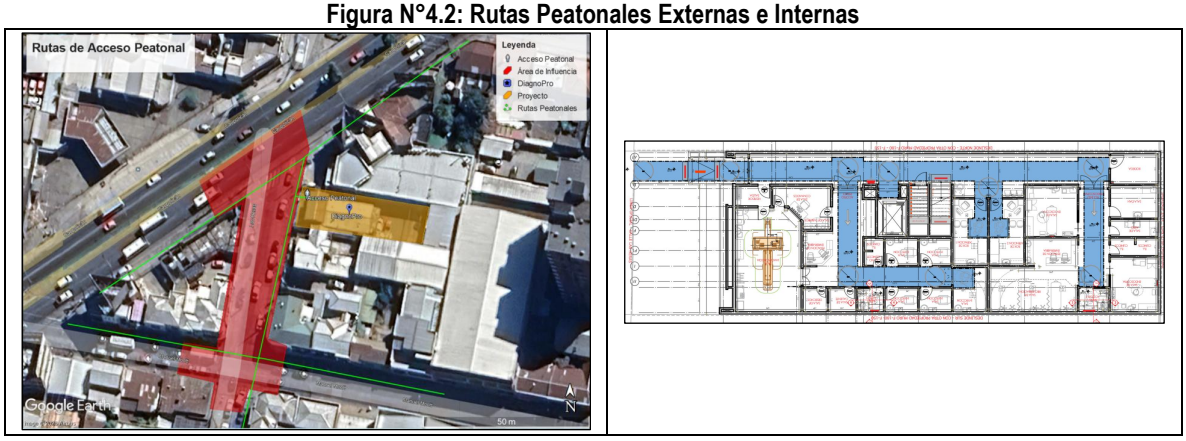


Fuente: Elaboración Propia.

➢ **Rutas Peatonales**

La ubicación del acceso peatonal es por calle Gral. Las Heras y desde ahí se accede a las intersecciones más cercanas dentro del área de influencia (calles Caupolicán y Manuel Montt) a las distintas rutas internas del proyecto, según se muestra en Proyecto de Accesibilidad Universal.

Figura N°4.2: Rutas Peatonales Externas e Internas



Fuente: Elaboración Propia y Arquitectura.

4.2. Definición de Área de Influencia (ART 2.2.1 a- b-c)

Conforme a lo establecido en el artículo 2.2.1 de acuerdo con el D.S 30/2017.

a) Los accesos del proyecto, tanto vehiculares como peatonales, incluyendo la parte de la calzada o de la acera requerida al efecto, precisando si a través de estos puede efectuarse la entrada al proyecto, la salida del mismo o ambas.

b) Los tramos de vías, en su ancho entre líneas oficiales, que enfrenten el predio y los que conecten 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. Excepcionalmente, cuando en la situación actual no exista intersección a menos de 500 metros respecto del acceso del proyecto, el área de influencia para efectos de la circulación peatonal quedará reducida a esa distancia.

Junto con lo anterior, el informe deberá incluir un archivo en formato kml o kmz, que grafique mediante polígonos tanto el predio en que se emplazará el proyecto, como las edificaciones

que se pretenden construir, identificando los accesos vehiculares y peatonales del proyecto y el área de influencia de este último.

De acuerdo a las exigencias del Decreto N°30/2019 de MTT y cumpliendo con el artículo **2.1.2 e y 2.2.1 a-b y c** el área de influencia se define a través de los accesos al proyecto que para este caso se encuentran ubicados en calle Gral. Las Heras, por lo que el área de influencia será determinada por el espacio público contiguo al predio del 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. Por consiguiente, la siguiente figura presenta el detalle del área de influencia.

Figura N°4.3: Área de Influencia Transporte Privado y Otros Modos



Fuente: Elaboración Propia

El archivo en formato kmz, que gráfica el predio en que se emplazará el proyecto, identificando el área de influencia de este último, se encuentra en anexos digitales.

5. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL (ART 2.1.2. f y ART 2.2.2)

Las descripciones de la caracterización actual se presentan en el acápite siguiente, mientras que el plano de catastro operativo se puede observar con mayor detalle en anexo digital, el cual cumple con el artículo 2.2.2 Caracterización y levantamiento planimétrico de la situación actual, donde se abarcan los siguientes puntos.

a) 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.
b) Líneas oficiales, líneas de edificación y perfil tipo de las vías, según el respectivo instrumento de planificación territorial, destacando las áreas con declaratoria de utilidad pública vigente que graven al predio, si las hubiere.

c) Categoría de las vías, según la información consignada en el respectivo certificado de informaciones previas del predio en que se emplazaría el proyecto.
d) Catastro operativo, indicando señales verticales y 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.

e) 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.
f) Catastro de facilidades para peatones y personas con movilidad reducida, tales como rebajes de soleras, vallas peatonales, huellas táctiles y paneles informativos.
g) Catastro de facilidades para ciclos, tales como ciclovías y estacionamientos para bicicletas.
h) Catastro de los servicios y facilidades para el transporte público, tales como las estaciones o paraderos de servicios de transporte público que se presten mediante ferrocarril urbano o suburbano, buses, taxis colectivos u otros modos, como teleféricos o ascensores públicos; prioridades de circulación mediante pistas solo bus, vías exclusivas o vías segregadas; entre otros. En el catastro de los paraderos se debe especificar la cantidad de sitios de parada, las

www.7ingenieria.cl carlospcornejo@7ingenieria.cl +569 9132 9008

dimensiones de los andenes y sus señales o demarcaciones, además de precisar si se utiliza por uno o más modos o servicios de transporte público.

i) Catastro de 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.

El levantamiento debe incluir la identificación de cada elemento, ubicación y sus características principales tales como tipo de señal de tránsito, ancho de calzadas, aceras y veredas, longitud de pistas especiales y tipo de pavimento, entre otros.

5.1. Descripción Operacional vehículo privado y otros modos.

La ruta principal del sector en estudio corresponde a la calle Gral. Las Heras, una vía de Servicio que cuenta con una calzada unidireccional con 2 pistas de circulación en dirección al norte y veredas en ambas aceras (oriente y poniente).
Como vías secundarias y de accesos al proyecto, se encuentran por el sur, la calle Manuel Montt y por el norte, Caupolicán.

En cuadro siguiente se presentan las características de las vías que conforman el área de influencia.

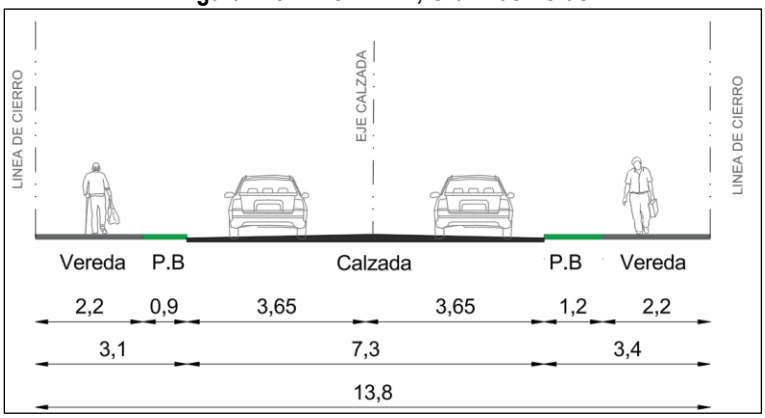
Cuadro Nº5.1: Vías Principales y sus características

Nombre de Calle	Categoría	N° de Pistas	Ancho Calzada (m)	Ancho Vereda (m)	Distancia entre L.O. (m)
Gral. Las Heras	Vía de Servicio	2 unidireccionales	7,3	2,2	13,8
Caupolicán	Vía de Servicio	2 unidireccionales por cada calzada	7,2	2,9	28,2
Manuel Montt	Vía de Servicio	2 unidireccionales	8,2	3,1 y 3,8	15,1

Fuente: Elaboración Propia en base a levantamiento de terreno y CIP.

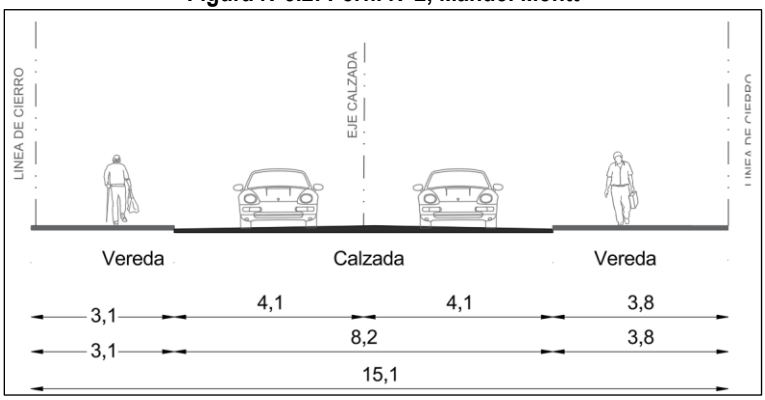
En las figuras siguientes, se presentan los perfiles de cada una de las vías antes mencionada:

Figura Nº5.1: Perfil N°1, Gral. Las Heras



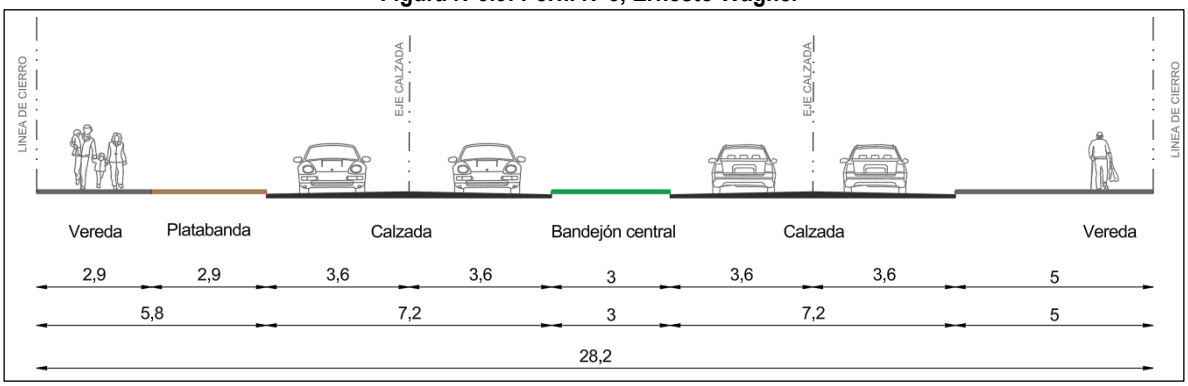
Fuente: Elaboración Propia

Figura Nº5.2: Perfil N°2, Manuel Montt



Fuente: Elaboración Propia

Figura Nº5.3: Perfil N°3, Ernesto Wagner



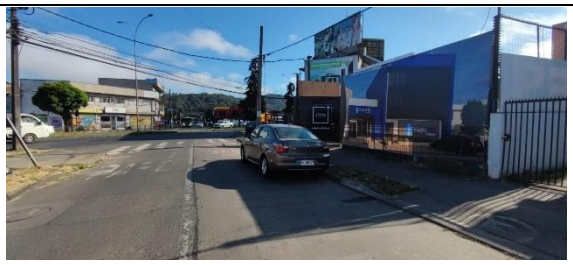
Fuente: Elaboración Propia

a) Gral. Las Heras

La calle Gral. Las Heras, tiene un ancho entre líneas oficiales de 13,8 metros, su calzada es de 7,3 m. y contempla dos pistas unidireccionales al norte. En lado oriente posee una acera de 3,4 metros de ancho y por el lado poniente, su acera es de 3,1 metros; ambos costados poseen veredas de 2,2 metros. El pavimento de la calzada es de hormigón y en general se encuentra en buen estado de conservación, al igual que las veredas.

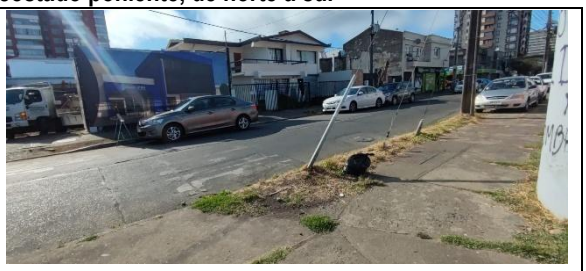
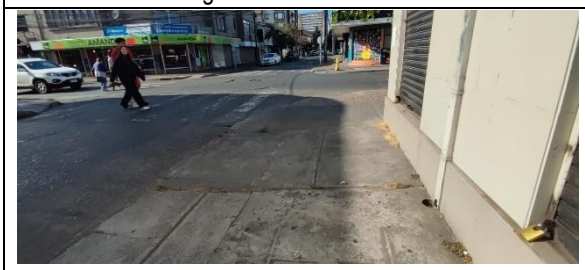
Imágenes Nº5.1: Gral. Las Heras, costado oriente, de sur a norte

 Vista sur- norte Pavimento en buen estado Demarcación en regular estado Señal vertical en buen estado	 Vista sur- norte Señales verticales en regular- buen estado
 Altura Manuel Montt Acceso sur, vista sur oriente- norte Pavimento en buen estado Demarcación en regular estado	 Altura Manuel Montt Acceso norte, vista norte- sur Pavimento en buen estado Demarcación en regular estado
 Entre M. Montt y Caupolicán, Vista norte- sur Pavimento en buen estado Demarcación en regular estado	 Entre M. Montt y Caupolicán, Vista sur- norte Pavimento en buen estado Demarcación en regular estado

 Altura Caupolicán Vista sur- norte Pavimento en buen estado Demarcación en regular estado

Fuente: Elaboración propia

Imágenes N°5.2: Gral. Las Heras, costado poniente, de norte a sur

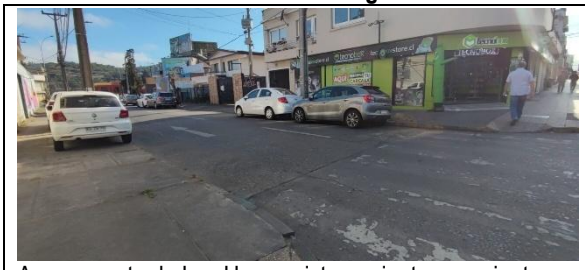
 Altura Caupolicán Vista sur- norte Pavimento en buen estado Demarcación en regular estado	 Altura Caupolicán Vista poniente- oriente Pavimento en buen estado Demarcación en regular- mal estado
 Entre M. Montt y Caupolicán, Vista norte- sur Pavimento en buen estado Demarcación en regular estado	 Entre M. Montt y Caupolicán, Vista norte- sur Pavimento en regular estado Demarcación en regular estado
 Acceso norte, altura M. Montt Vista norte- sur Pavimento en buen estado Demarcación en regular- mal estado	 Acceso sur, altura M. Montt Vista norte- sur Pavimento en regular estado Demarcación en regular- mal estado



Acceso sur, altura M. Montt
Vista sur- norte
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular estado

Fuente: Elaboración propia

Imágenes N°5.3: Gral. Las Heras con Manuel Montt



Acceso norte de Las Heras, vista poniente- nororiente
Pavimento en buen estado
Demarcación en mal estado



Acceso oriente de Montt, vista sur- norte
Pavimento en buen estado
Demarcación en mal estado



Acceso sur de Las Heras, vista oriente- sur poniente
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular- mal estado



Acceso sur de Las Heras, vista oriente- poniente
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular- mal estado



Acceso poniente de Montt, vista norte- poniente
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular estado
Señal vertical en buen estado



Acceso poniente de Montt, vista norte- poniente
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular estado

Fuente: Elaboración propia

Imágenes N°5.4: Gral. Las Heras con Caupolicán



Acceso sur de Las Heras, vista sur- norte
Pavimento en buen estado
Demarcación en mal estado



Acceso sur de Las Heras, vista norte- sur
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular- mal estado



Vista poniente- oriente
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular- mal estado



Vista oriente- poniente
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular- mal estado



Acceso poniente de Caupolicán, vista oriente- poniente
Pavimento en buen estado
Demarcación en buen estado



Acceso sur de Las Heras, vista norte- sur
Pavimento en buen estado
Demarcación en regular- mal estado



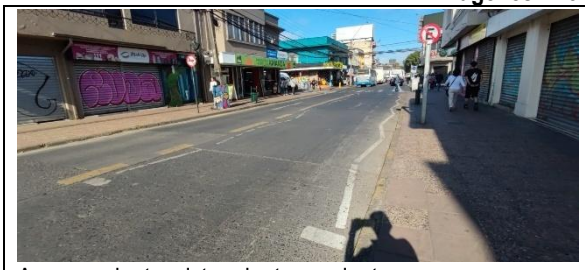
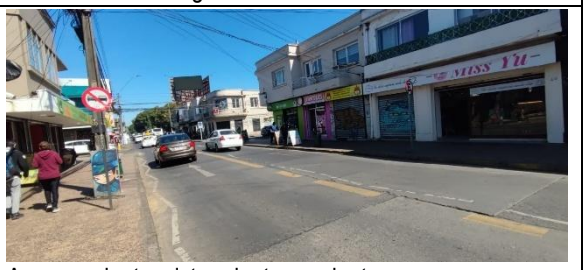
Acceso oriente de Caupolicán, vista poniente- oriente
Pavimento en buen estado
Demarcación en buen estado

Fuente: Elaboración propia

b) Manuel Montt

La calle Manuel Montt tiene un ancho de 15,1 metros, su calzada es de 8,2 m. y contempla una calzada con dos pistas unidireccionales en sentido oriente- poniente. Al costado norte cuenta con una vereda de 3,8 m de ancho, mientras que por el costado sur, su vereda es de 3,1 m. El pavimento de la calzada es de hormigón y se encuentra en buen estado de conservación, al igual que las veredas existentes cuya materialidad son baldosas.

Imágenes N°5.5: Manuel Montt

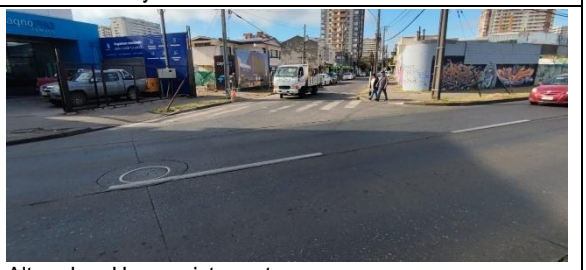
 Acceso oriente, vista oriente- poniente Pavimento en buen estado Demarcación y señales verticales en regular estado	 Acceso oriente, vista oriente- poniente Pavimento en buen estado Demarcación en regular- mal estado
 Acceso oriente, vista poniente- oriente Pavimento en buen estado Demarcación en regular- mal estado	 Acceso oriente, vista oriente- poniente Pavimento en buen estado Demarcación y señal vertical en regular- mal estado

Fuente: Elaboración propia

c) Caupolicán

La calle Caupolicán tiene un ancho entre líneas oficiales de 28,2 metros, sus calzadas norte y sur tienen un ancho de 7,2 m. y se encuentran divididas por un bandejón central de 3 metros; cada calzada, contempla dos pistas unidireccionales, siendo la norte en dirección al poniente y la sur, en dirección al oriente. En costado norte, cuenta con una vereda de 5 m para la circulación peatonal; mientras que por el lado sur, su acera es de 5,8 metros, siendo 2,9 metros de vereda para la circulación peatonal. El pavimento de la calzada es de hormigón y se encuentra en buen estado de conservación, al igual que las veredas.

Imágenes Nº5.6: Caupolicán

 Altura Las Heras, lado oriente, vista poniente-oriente Pavimento en buen estado Demarcación en buen estado	 Vista poniente- oriente Pavimento en buen estado Demarcación y señal vertical en buen estado
 Altura Las Heras, lado poniente, vista oriente- poniente Pavimento en buen estado Demarcación en buen estado	 Altura Las Heras, vista norte- sur Pavimento en buen estado Demarcación en buen estado

Fuente: Elaboración propia

De las imágenes se puede observar que los pavimentos de las calzadas y veredas se encuentran en buen estado de conservación.

Respecto de la señalización vial, podemos comentar que la demarcación está en regular- mal estado de conservación, y las señales verticales, en general se encuentran visibles, y en buen estado de conservación.

5.2. Tipo y estado de pavimentación de calzadas, aceras y veredas

Según el catastro operativo realizado, se consignó en terreno que en el área de influencia los elementos existentes cuentan con los siguientes tipos de pavimentación.

Cuadro Nº5.2: Materialidad componentes Área de influencia

Elemento	Materialidad	Estado
Calzadas	Hormigón	Bueno
Veredas	Hormigón	Bueno
Soleras	Hormigón	Bueno

Fuente: Elaboración Propia.

5.3. Categorización de las vías

La vialidad del sector que forman parte del área de influencia del proyecto está conformada por las siguientes vías:

Cuadro Nº5.3: Identificación y Tipo de Vías de Área de Influencia

Nombre	Tipo de Vía
General Las Heras	Vía de Servicio
Manuel Montt	Vía de Servicio
Caupolicán	Vía de Servicio

Fuente: Elaboración Propia.

En el cuadro siguiente se presenta las características de la vía que conforma el frente predial según lo indica el CIP vigente.

Cuadro Nº5.4: Vías Principales y sus características

5.2.- LINEAS OFICIALES

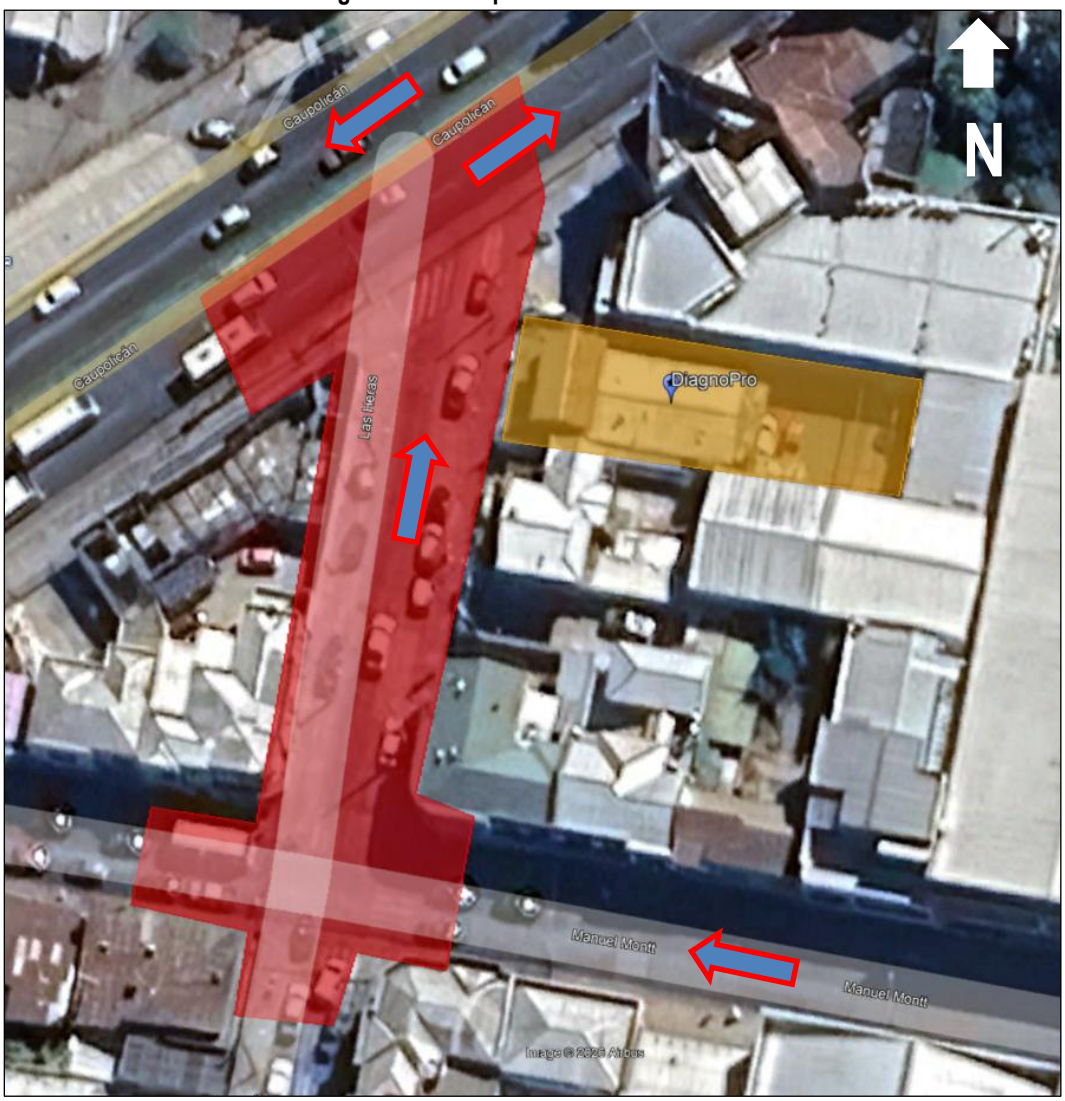
POR CALLE			TIPO DE VIA	
CALLE GENERAL LAS HERAS			SERVICIO	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,00	ANTEJARDÍN	SEGÚN ARTICULO 4 DE LA ORDENANZA LOCAL
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

Fuente: CIP.

5.4. Sentido de circulación operacional

A continuación, se presentan los sentidos de tránsito de cada una de las calles del área de influencia.

Figura Nº5.4: Esquema de Sentidos de Tránsito



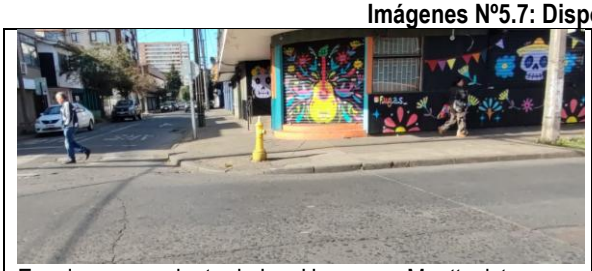
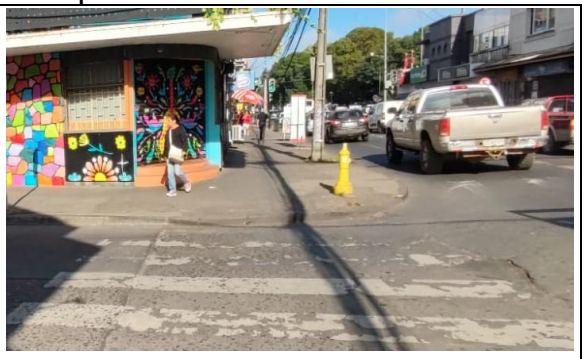
Fuente: Elaboración propia

Según se observa en figura, las vías del área de influencia operan con sentidos de tránsito unidireccionales.

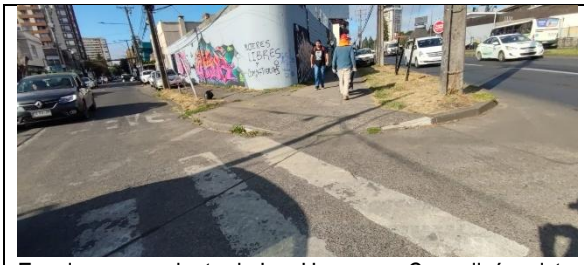
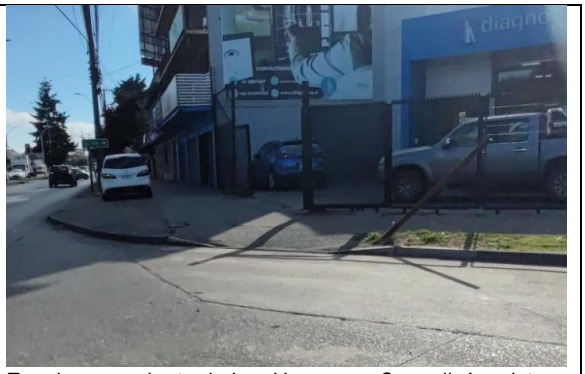
5.5. Catastro para Facilidades Peatonales

En el área de influencia, existen facilidades para el desplazamiento peatonal, las que incluyen veredas y rebajes de solera, no existiendo dispositivo para rodados normados dentro del área de influencia.

Imágenes Nº5.7: Dispositivos para rodados

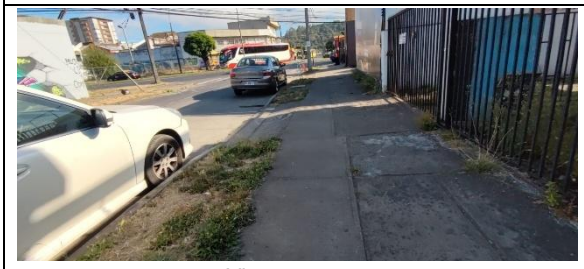
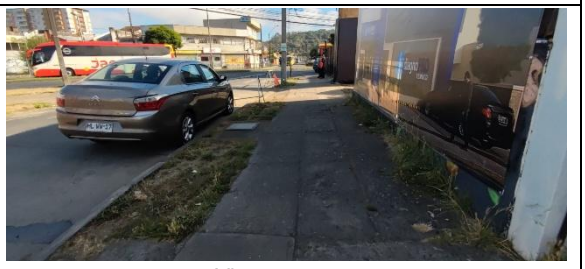
<table>
<tr>
<td>
Esquina sur poniente de Las Heras con Montt, vista norte- sur
Estado: Inexistentes</td>
<td>
Esquina sur poniente de Las Heras con Montt, vista oriente- poniente
Estado: Inexistentes</td>
</tr>
<tr>
<td>

Esquina sur oriente de Las Heras con Montt, vista norte-sur
Estado: Fuera de norma</td>
<td>
Esquina sur oriente de Las Heras con Montt, vista sur-norte
Estado: Fuera de norma</td>
</tr>
<tr>
<td>
Esquina norponiente de Las Heras con Montt, vista oriente- poniente
Estado: Fuera de norma</td>
<td>
Esquina nororiente de Las Heras con Montt, vista oriente-poniente
Estado: Fuera de norma</td>
</tr>
</table>

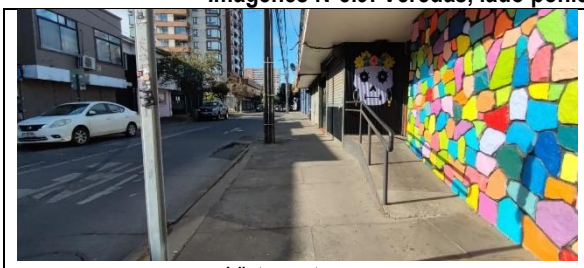
 Esquina sur poniente de Las Heras con Caupolicán, vista oriente- poniente Estado: Fuera de norma	 Esquina sur oriente de Las Heras con Caupolicán, vista poniente- oriente Estado: Fuera de norma

Fuente: Elaboración propia

Imágenes Nº5.8: Veredas, lado oriente de Gral. Las Heras, de sur a norte

 Vista sur-norte Buen estado	 Vista sur-norte Buen estado
 Vista sur-norte Buen estado	 Vista sur-norte Buen estado
 Vista sur-norte Buen estado	

Imágenes Nº5.9: Veredas, lado poniente de Gral. Las Heras, de sur a norte



Vista norte-sur
Buen estado



Vista norte-sur
Buen estado



Vista norte-sur
Buen estado



Vista norte-sur
Buen estado



Vista norte-sur
Buen estado

Fuente: Elaboración propia

Imágenes Nº5.10: Veredas, lado norte de Manuel Montt, de oriente a poniente



Vista oriente- poniente
Buen estado



Vista oriente- poniente
Buen estado

Fuente: Elaboración propia

Imágenes Nº5.11: Veredas, lado sur de Manuel Montt, de oriente a poniente



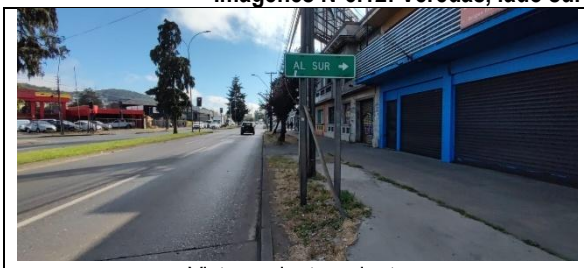
Vista oriente- poniente
Buen estado



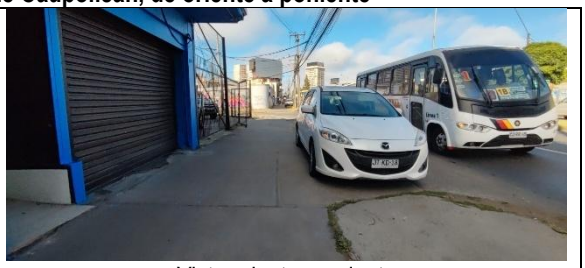
Vista poniente- oriente
Buen estado

Fuente: Elaboración propia

Imágenes Nº5.12: Veredas, lado sur de Caupolicán, de oriente a poniente



Vista poniente- oriente
Buen estado



Vista oriente- poniente
Buen estado



Vista oriente- poniente
Buen estado

Fuente: Elaboración propia

5.6. Tipos de regulación en intersección

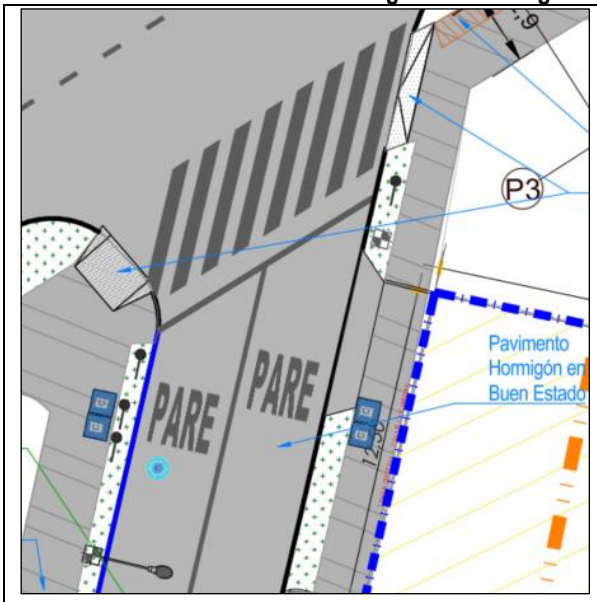
En el siguiente cuadro y figura muestra gráficamente el tipo de regulación para cada una de las intersecciones dentro del área de influencia.

Cuadro Nº5.5: Regulación de Intersecciones

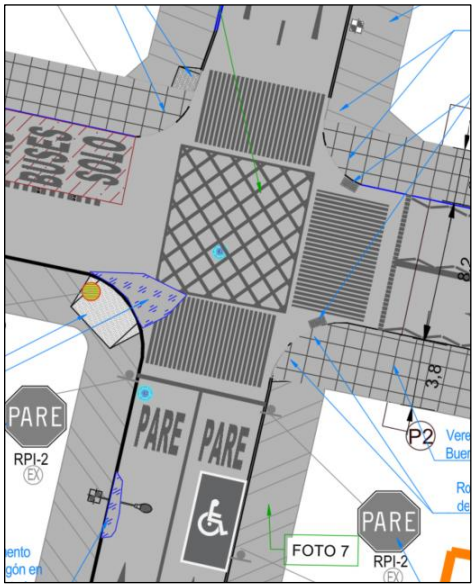
INTERSECCIÓN		TIPO DE REGULACIÓN	VÍA CON PRIORIDAD
VÍA 1	VÍA 2		
Gral. Las Heras	Caupolicán	Pare	Caupolicán
Gral. Las Heras	Manuel Montt	Pare	Manuel Montt

Fuente: Elaboración Propia.

Figura N°5.6: Regulación de intersecciones



Gral. Las Heras con Caupolicán



Gral. Las Heras con Manuel Montt

Fuente: Elaboración Propia.

5.7. Transporte Público

Dentro del área de influencia, no existen paradas de Transporte Público.

5.7.1.1 Catastro de Siniestros de tránsito en Área Influencia

Respecto a la siniestralidad, se recopiló información de accidentes de tránsito en cada una de las vías dentro del área de influencia vehicular entre enero del 2021 y diciembre del 2025, y las estadísticas disponibles en la plataforma de Carabineros. Dicha información estadística fue recopilada mediante el sitio web https://www.carabineros.cl/transparencia/tproactiva/rpro_os2.html, el cual es el institucional de Carabineros de Chile, descargando y analizando archivos de descarga de reporte estadísticos según “Reporte por Tipo de Accidente”.

El Área de Influencia del Proyecto se encuentra inserta en el tramo de vía Gral. Las Heras entre las calles Manuel Montt y Caupolicán, razón por la cual, se analizaron los siniestros de tránsito en el tramo de vía e intersecciones del área señalada.

A continuación, se visualiza la representación gráfica de los datos existentes para el Área de Influencia:

Cuadro Nº5.5: Datos siniestros de tránsito

ID	Fecha	Hora	Tipo	Causa	Calle 1	Calle 2	Fallecidos	Graves	M/Graves	Leves	Ilesos
1	12-04-2021	13:30:00	Choque	Conducción no atento condiciones transito momento	Las Heras	Manuel Montt	0	0	0	0	1
2	10-06-2021	10:00:00	Colisión	Conducción no atento condiciones transito momento	Manuel Montt	Las Heras	0	0	0	0	1
3	01-08-2021	14:00:00	Choque	Conducción no atento condiciones transito momento	Las Heras	Manuel Montt	0	0	0	0	2
4	22-03-2022	13:45:00	Colisión	Conducción no atento condiciones transito momento	Las Heras	Caupolicán	0	0	0	0	1
5	22-06-2022	19:40:00	Colisión	Adelantamiento sin el espacio y tiempo suficiente	Las Heras	Caupolicán	0	0	0	0	2
6	17-10-2022	11:05:00	Colisión	Conducción no atento condiciones transito momento	Manuel Montt	Las Heras	0	0	0	1	1
7	03-04-2024	8:00:00	Colisión	Señalización, desobedecer señal pare	Las Heras	Caupolicán	0	0	0	2	0
8	11-06-2024	14:51:00	Colisión	Conducción sin mantener distancia razonable ni prudente	Las Heras	Caupolicán	0	0	0	0	1
9	27-08-2024	8:30:00	Choque	Conducción no atento condiciones transito momento	Las Heras	Caupolicán	0	0	0	0	1
10	10-09-2024	21:40:00	Colisión	Conducción, cambiar sorpresivamente pista circulación	Manuel Montt	Las Heras	0	0	0	0	1
11	11-10-2024	17:40:00	Colisión	Conducción no atento condiciones transito momento	Las Heras	Caupolicán	0	0	0	0	1
				Personas involucradas por gravedad			0	0	0	3	12
				Total Personas involucradas							**15**

Fuente: Elaboración Propia.

Las personas involucradas en estos siniestros suman 15 afectados, de los cuales un 80% resultaron ilesos y el 20% con lesiones leves, no registrándose personas con lesiones menos graves, graves ni fallecidas.

Figura Nº5.5: Ubicación Siniestros de Tránsito



Fuente: Elaboración Propia.

Se aprecia que en el área de influencia se registraron 11 siniestros de tránsito, de los cuales cinco (5) sucedieron a la altura de la intersección de calles Gral. Las Heras con Manuel Montt y seis (6) en la

intersección de las calles Gral. Las Heras con Caupolicán. Cuatro (4) de los cinco (5) siniestros ocurridos en la intersección de Gral. Las Heras con Montt, fueron causados por conducción no atento a las condiciones de tránsito del momento y ocurrieron entre las 10 y 14 horas; el quinto siniestro ocurrido en dicha intersección, fuer causado por cambiar sorpresivamente de pista de circulación y ocurrió a las 21:40 horas. Respecto de los hechos ocurridos en la intersección de calles Gral. Las Heras con Caupolicán, podemos comentar que ocurrieron en diversos horarios entre las 08:00 y 19:40 horas, siendo causados por múltiples decisiones.

De total de los siniestros, tres fueron choques ocurridos por no estar atento a las condiciones de tránsito del momento y un 72,7% fueron colisiones por diversas causas, dentro de las cuales, se destaca una colisión a las 08:00 horas en la intersección de Gral. Las Heras con Caupolicán por desobedecer la señal Pare. Finalmente, un 45% de los registros (5 de 1) se produjeron en el año 2024, 27% (3 de 11) durante el año 2022 y el 27% restante en el año 2021, no existiendo registros a la fecha del desarrollo de este Informe, siniestros del 2025.

6. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO (ART 2.1.2. g)

Conforme a lo establecido en el artículo 1.3.2 de este reglamento y el Artículo 2.2.3. Medidas de mitigación obligatorias y situación con proyecto Mitigado Las medidas de mitigación obligatorias se deberán presentar tomando como base el plano que representa la situación actual, dando lugar a un nuevo plano denominado "situación con proyecto mitigado", incluyendo detalles de aquellos sectores que sean objeto de alguna medida de mitigación, diferenciando gráficamente las modificaciones con respecto a la situación actual.

En el plano de la situación con proyecto mitigado se deberá incluir un cuadro que identifique y describa resumidamente cada una de las medidas de mitigación aplicables, incorporando, según corresponda, los siguientes elementos:

a) Características físicas de las obras de infraestructura, señalando por ejemplo los rebajes de solera, ancho de aceras y veredas y otros antecedentes complementarios como postes, cámaras, árboles, entre otros.

b) Características operativas de las obras de infraestructura o de las medidas de gestión de tránsito, señalando al menos el sentido de circulación y la señalización y demarcación en tramos de vías, intersecciones, cruces peatonales, facilidades para el transporte público, etc.

www.7ingenieria.cl carlospcornejo@7ingenieria.cl +569 9132 9008

c) Otras características de las medidas de mitigación obligatorias, conforme a los requerimientos establecidos en el artículo 1.3.2 de este reglamento.

Las medidas informadas por el titular del proyecto deberán cumplir con la normativa, manuales y recomendaciones aplicables a cada caso, respetando las restricciones impuestas por la red vial y por las redes de servicios públicos, establecidas a partir de la información recogida en el plano de caracterización de la situación actual, de manera que se garantice con un alto nivel de certeza la ejecución de las medidas de mitigación.

6.1. Medidas de Mitigación Obligatorias

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 30, respecto a las medidas de mitigación obligatorias aplicables, conforme al artículo 1.3.2, el que indica lo siguiente:

A. CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES

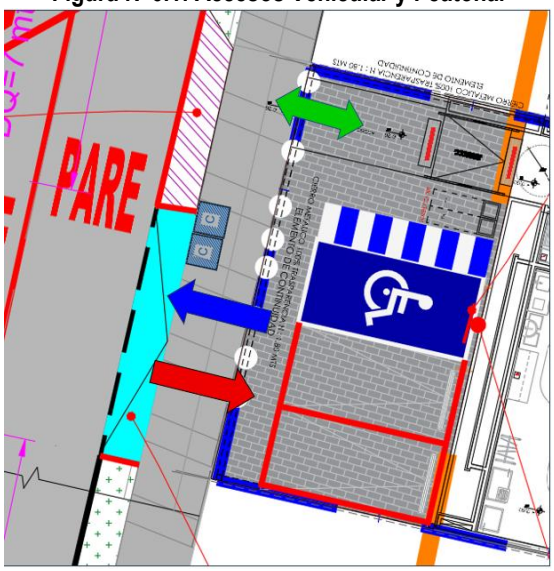
A.1. Espacio de almacenamiento: Espacio de almacenamiento: El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal y, por lo tanto, si es necesario, debe habilitarse un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de al menos un automóvil, un camión o un bus, según el flujo preponderante que ingrese al proyecto.

Análisis: *El espacio de almacenamiento de los vehículos no interfiere con la circulación peatonal.*

A.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.

Análisis: *El acceso peatonal al Proyecto se encuentra separado del acceso vehicular.*

Figura N°6.1: Accesos Vehicular y Peatonal



Fuente: Elaboración Propia.

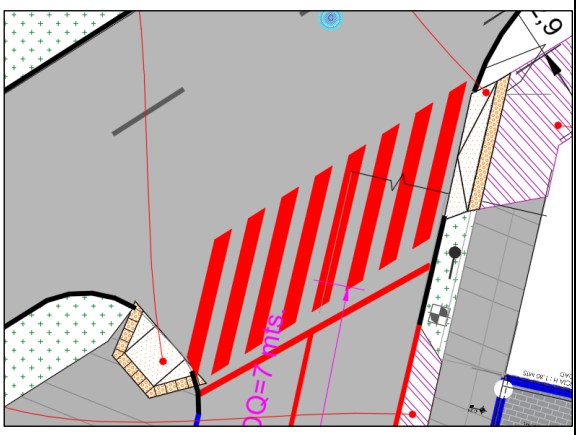
A.3. Elementos de visibilidad en accesos: Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.

Análisis: *El diseño de los accesos vehiculares no presentan dificultades de visibilidad.*

A.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:

Análisis: *En el área de influencia existen dos intersecciones donde se normalizan las facilidades peatonales, permitiendo los cruces seguros y accesibles de estos usuarios.*

Figura N°6.2: Cruces peatonales



Gral. Las Heras con Caupolicán

Gral. Las Heras con Manuel Montt

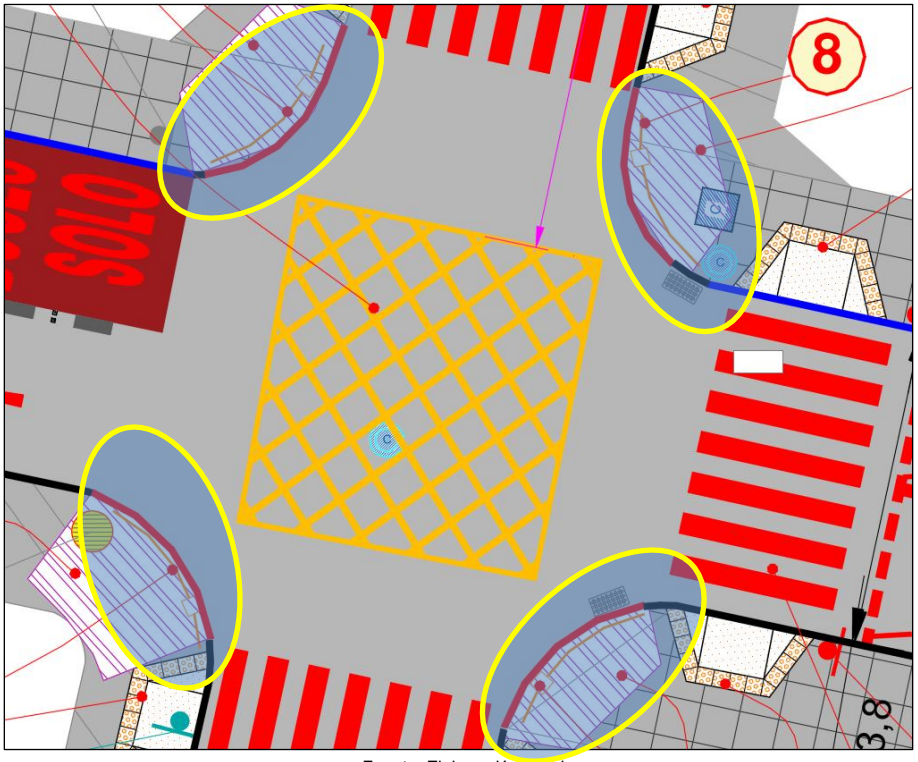
Fuente: Elaboración Propia

A.5. Vallas peatonales y paso 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 explicita, 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 explicita o se trate de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico.

Análisis: *El Proyecto corresponde a un Centro de diagnóstico médico, sin embargo, a fin de encauzar los cruces peatonales seguros, se proyecta la instalación de vallas peatonales en las intersecciones de Gral. Las Heras con Manuel Montt. A continuación, se destacan en círculos amarillos.*

Figura N°6.3: Instalación de Vallas Peatonales



Fuente: Elaboración Propia

A.6. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos: Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones.

Análisis: *El proyecto considera los estacionamientos al mismo nivel que las áreas de circulación peatonal.*

Figura N°6.4: Fotomontaje Proyecto



Fuente: Arquitectura

B. CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS

B.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.

Análisis: *No existe ciclovía dentro del área de influencia.*

B.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.

Análisis: *El diseño del acceso vehicular no presenta dificultades de visibilidad ante la presencia de circulación de ciclos por calle Gral. Las Heras.*

C. OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

C.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.

Análisis: *El acceso vehicular no interfiere en la operación de servicios de transporte público y no afectan a paraderos u otra infraestructura relacionada a este modo de transporte.*

C.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.

Análisis: *El proyecto no corresponde a un proyecto de terminales de servicios de transporte público, por ende, no se proponen facilidades para este tipo de proyectos.*

D. CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS

D.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.

Análisis: *El proyecto corresponde a un centro de diagnóstico médico que no proyecta el acceso de buses ni camiones, sin embargo, la entrada y salida de los accesos, de todos los vehículos simulados, permiten maniobras en marcha hacia adelante.*

D.2. Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos: Los radios de giro y el ángulo

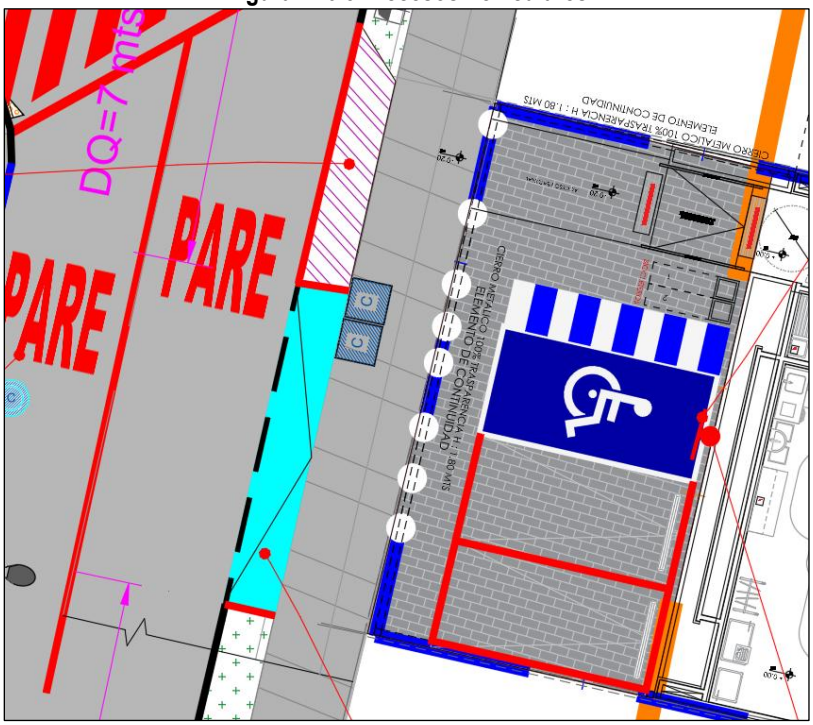
de incidencia de los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen. Propender que en dicha maniobra el vehículo ocupe solamente la 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.

***Análisis**: Los radios de giro y ángulo de incidencia permiten que las maniobras de entrada y salida no interfieran con la circulación de otros vehículos. En capítulo 2.5 Diseño y Operación de Accesos del Proyecto, se presentan las simulaciones de las maniobras de entrada y salida en AUTOTURN corroborando lo mencionado.*

D.3. Habilitación de sentidos de tránsito en accesos: La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben 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.

***Análisis:** Los sentidos de tránsito del acceso vehicular está de acuerdo con el sentido de tránsito de la vía de servicio Gral. Las Heras.*

Figura N°6.5: Accesos Vehiculares

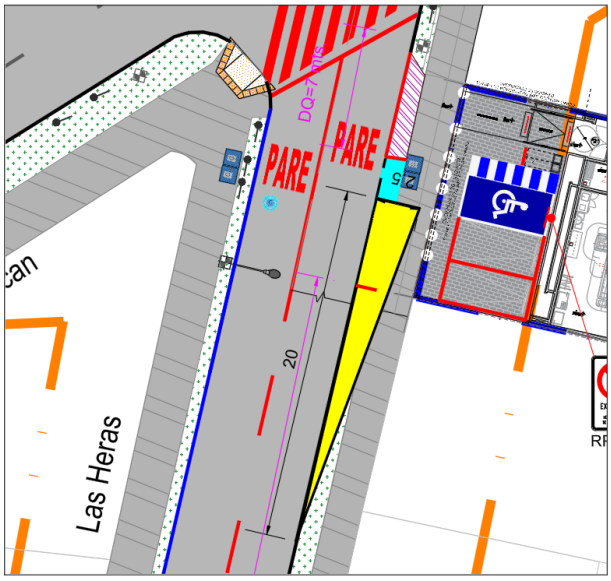


Fuente: Elaboración Propia en base a la Arquitectura

D.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.

Análisis: *La visibilidad de egreso del acceso vehicular se encuentra libre de elementos que pudiesen obstaculizar la visión y las maniobras de los vehículos.*

Figura N°6.6: Visibilidad mínima de 20 metros



Fuente: Elaboración Propia en base a la Arquitectura

D.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.

Análisis: *Se aclara que el acceso vehicular no se ubica en una curva horizontal ni vertical, por lo tanto, los usuarios del proyecto cuentan con una buena visibilidad y no presentan riesgos de siniestros viales.*

D.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.

Análisis: *El acceso vehicular enfrenta una vía de servicio. Sin embargo, la calzada de Gral. Las Heras tiene sentido unidireccional al norte, razón por la cual, el diseño geométrico de la vía no permite maniobras de viraje a izquierda.*

D.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.

Análisis: *El proyecto corresponde a un centro de diagnóstico médico y considera 3 estacionamientos para los usuarios del proyecto, uno de ellos, destinado a personas en situación de discapacidad.*

D.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 utilizaran. 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.

Análisis: *El Proyecto corresponde a un centro de diagnóstico médico por lo que no se consideran áreas de carga y descarga.*

D.9. 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.

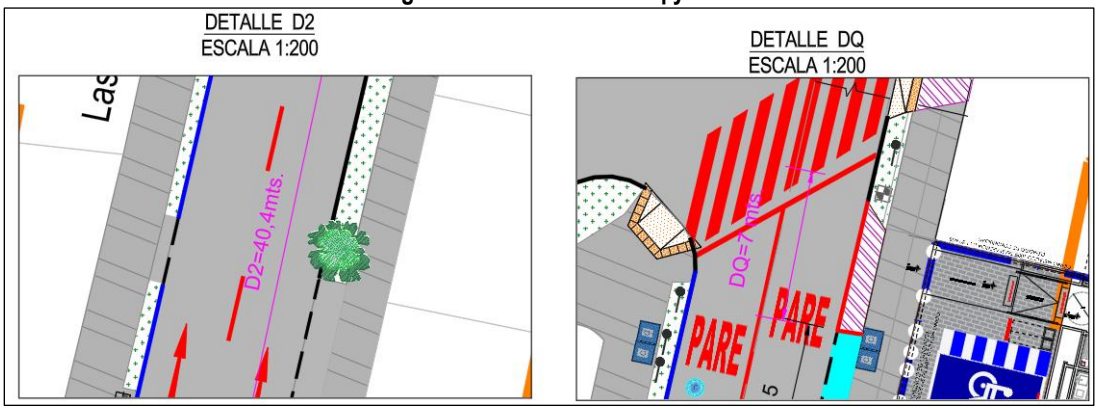
b) IMIV Intermedio o Mayor: Los accesos vehiculares deben cumplir con el distanciamiento a la intersección más cercana, según los flujos vehiculares que pasan frente a los accesos, acorde al siguiente cuadro:

Flujo vehicular (veq / pista /)	d_1 (m)	d_2 (m)
0 - 100	6	10
101 - 200	10	10
201 - 300	16	10
301 - 400	21	16
401 - 500	26	16
501 - 600	31	16
601 - 700	36	21
701 - 750	41	21
751 - 800	51	21
> 800	No recomendable	

d1: distancia en vía con tránsito hacia la intersección
d2: distancia en vía con tránsito desde la intersección

Análisis: *En el capítulo 2.7.2 del informe se presenta con detalle la determinación de las distancias mínimas exigidas según la metodología establecida en el REDEVU. De acuerdo con los resultados se concluyen las distancias medidas en los accesos (dq y d2) son superiores a las distancias mínimas exigidas por la normativa, siendo el d2 la distancia entre la intersección de calles Gral. Las Heras con Manuel Montt y el acceso de entrada, con una distancia de 40,4 m y, la distancia dq entre el acceso de salida y la intersección de Gral. Las Heras con Caupolicán, de 7,0 m. En plano Situación con Proyecto Mitigado se detallan dichas distancias.*

Figura N°6.7: Distancias dq y d2



Fuente: Elaboración Propia

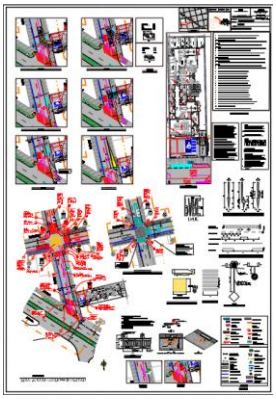
D.10. Medidas de tráfico calmado: Las vías locales y de servicio en proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino residencial, deben incluir medidas de tráfico calmado para que la circulación vehicular se realice a una velocidad menor o igual a 30 km/hr, o un trazado vial que calme la velocidad.
***Análisis**: Este proyecto no tiene destino residencial.*

D.11. Diseño adecuado de vías y acceso 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 pendiente longitudinales técnicamente recomendados en el REDEVU para la circulación de camiones o buses.
***Análisis:** Se aclara que el proyecto corresponde a un Centro de Diagnóstico Médico.*

E. INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD

E.1. Señalización de tránsito: Toda señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto, debe justificarse a implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Transito- Asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada.
***Análisis:** El proyecto de señalización de tránsito propuesto en las medidas de mitigación adicionales, se implementará conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito. Este proyecto será presentado a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad respectiva, por lo tanto, deberá contar de su revisión y aprobación. Para más detalle puede ver Plano Situación con Proyecto Mejorado en los Anexos.*

Figura N°6.8: Señalización de Transito Proyecto



Fuente: Elaboración Propia en base a la Arquitectura

F. INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO

F.1. Protección de 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.

Análisis: *Los accesos vehiculares del proyecto no ocupan el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos.*

F.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, acera 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.

Análisis: *El Acceso Vehicular del Proyecto no interfiere con la circulación peatonal. Además, frente a estos no existen facilidades exclusivas para ciclos.*

6.2. Propuesta de Medidas de Mitigación Etapa de Operación

A continuación, se presenta la propuesta de Medidas de Mitigación a implementar para etapa de operación del "DiagnoPro Vida" Comuna de Temuco, Región de La Araucanía. Plano se adjunta en archivos digitales.

Medidas de Mitigación Obligatorias y Adicionales

1. En intersección de calles Las Heras con Caupolicán, se normalizarán dos (2) dispositivos para rodados.
2. En intersección de calles Las Heras con M. Montt, se eliminarán siete (7) dispositivos para rodados existentes.
3. En intersección de calles Las Heras con M. Montt, se ejecutarán un total de 36,1 m^2 de veredas.
4. En calle Las Heras, al norte de M. Montt, se construirán dos (2) dispositivos para rodados.
5. En calle M. Montt, al oriente de Las Heras, se construirán dos (2) dispositivos para rodados.
6. En calle Las Heras, al sur de M. Montt, se construirán dos (2) dispositivos para rodados.
7. En esquina nororiente de Las Heras con Caupolicán, se repararán 21,5 m^2 de veredas.
8. En intersección de calles Las Heras con M. Montt, se instalarán 16 ml de vallas peatonales.
9. En calle Las Heras entre Caupolicán y M. Montt, se demarcarán dos (2) flechas direccionales.
10. En acceso norte de calle Las Heras con M. Montt, se borrará paso de cebra existente.
11. En acceso norte de calle Las Heras con M. Montt, se demarcará un nuevo paso de cebra.
12. En acceso oriente de M. Montt con Las Heras, se borrará paso de cebra existente.
13. En acceso oriente de M. Montt con Las Heras, se demarcará un nuevo paso de cebra.
14. En acceso sur de calle Las Heras con M. Montt, se borrará paso de cebra existente.

www.7ingenieria.cl carlospcornejo@7ingenieria.cl +569 9132 9008

15. En acceso sur de calle Las Heras con M. Montt, se demarcará un nuevo paso de cebra.

16. En acceso sur de calle Las Heras con M. Montt, se borrarán dos leyendas Pare con sus respectivas líneas de detención y aproximación.

17. En acceso sur de calle Las Heras con M. Montt, se demarcarán dos leyendas Pare con sus respectivas líneas de detención y aproximación.

18. En intersección de calles Las Heras con M. Montt, se redemarcarán flechas direccionales, No bloquear cruce, leyenda SOLO BUSES y leyenda TXC y, soleras (en color amarillo).

19. En intersección de calles Las Heras con Caupolicán, se redemarcarán dos (2) leyendas Pare con sus respectivas líneas de detención y aproximación y, un (1) paso de cebra.

20. En calle Las Heras entre Caupolicán y M. Montt, se redemarcará eje de pista segmentado y soleras (en color amarillo).

21. En costados norte y sur de calle M. Montt, se instalarán dos (2) señales de Proximidad de Paso Cebra con placa adicional con flecha.

22. En Las Heras, al sur de M. Montt, se realizará el traslado y limpieza de dos (2) señales Pare.

23. En pista oriente de acceso sur de calle Las Heras con M. Montt, se borrará demarcación de estacionamiento para personas en situación de discapacidad.

24. En pista oriente de acceso sur de calle Las Heras con M. Montt, se demarcará estacionamiento para personas en situación de discapacidad.

25. Al interior del proyecto, se señalizará horizontal y verticalmente un estacionamiento para personas en situación de discapacidad. Además, se demarcarán dos calzos para estacionamiento general.

26. A la altura del proyecto, se eliminará el acceso vehicular existente y se instalarán soleras donde corresponda.

27. A la altura del proyecto se ejecutará pavimentación de nuevo acceso vehicular y se nivelará el sector de platabanda.

www.7ingenieria.cl carlospcornejo@7ingenieria.cl +569 9132 9008

Se debe considerar que para todas las diferentes Medidas de Mitigación Propuestas, están afectas a posibles cambios según la situación vigente al momento de ejecutar las obras. Se debe hacer una consulta previa a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad y el ingreso del respectivo Proyecto de Seguridad Vial.

7. SOLICITUD PARA CONSIGNAR (ART 2.1.2. H)

El proyecto no considera la posibilidad de considerar etapas con mitigaciones parciales, dado que el proyecto considera su ejecución en una etapa.

8. SOLICITUD DE GARANTÍA DE EJECUCIÓN DE OBRAS DE MITIGACIÓN (ART 2.1.2. I)

No se considera la garantizar las obras de mitigación.

www.7ingenieria.cl carlospcornejo@7ingenieria.cl +569 9132 9008

9. CONCLUSIONES

De acuerdo con los análisis presentados el proyecto no presenta impactos relevantes en la vialidad circundante, sin perjuicio de lo anterior se verifica el cumplimiento de las medidas obligatorias y adicionalmente se analiza los usuarios de transporte motorizado y otros modos del proyecto y su inserción armónica con el entorno urbano.

De acuerdo con el catastro realizado en terreno el área de influencia cuenta con facilidades para los usuarios de transporte privado detectándose el desgaste natural de la demarcación, por lo que se proyecta la demarcación y señalización vertical en el área de influencia.

De acuerdo con la verificación del cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias se valida el cumplimiento de las exigencias normativas aplicables al proyecto. Esto implica que la autoridad respectiva, en el marco del proceso de evaluación del IMIV, concluya que el proyecto se hará cargo de sus impactos relevantes en el sistema de movilidad local.

Finalmente, se concluye que las medidas de mitigación obligatorias y las medidas adicionales propuestas son suficientes para resguardar adecuadamente la circulación segura de vehículos y peatones, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano. Por lo demás se incorporan Medidas de Mitigación del tipo Voluntarias ya que se cree puedan ser de un gran aporte al sector en el cual se emplaza el proyecto “DiagnoPRO-Vida”.