INFORME DE MITIGACIÓN VIAL BÁSICO
PROYECTO:

“CONDOMINIO ISLA CAUTÍN V2”

COMUNA DE TEMUCO
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA

NELSON GABRIEL FIERRO PINO
CONSULTOR VIGENTE RECIMIV N°69.
AGOSTO 2026

Introducción

Toda obra en funcionamiento es potencialmente generadora y/o atractor de viajes, lo que provoca un impacto en la vialidad contigua. Por lo mencionado anteriormente el enfoque del presente Informe de Mitigación Vial Básico del proyecto "Condominio Isla Cautín V2" de la comuna de Temuco, tiene como objetivo justificar los accesos a fin de cumplir con los estándares entregados por REDEVU, cual es Manual de Recomendaciones para el Diseño Vial Urbano, la OGUC ambos del MINVU y otros atingentes al proyecto en cuestión.

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

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

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

CONTENIDO

1. CATEGORIZACIÓN DEL PROYECTO 3
2. DECLARACIÓN TIPO INFORME 5
3. FICHA RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO 6
3.1. Datos del Proyecto 6
3.2. Cuadro de Superficies 6
3.3. Datos de la Propiedad 7
3.4. Uso de Suelo 7
4. ESQUEMA DEL PROYECTO 10
4.1. Límite Predial y Superficie del Terreno 10
4.2. Ubicación del Proyecto 11
4.3. Cálculo de Estacionamientos 12
4.4. Accesos Proyectados 13
5. CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS 15
6. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO 16
7. CARATERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL 20
7.1. Tipo y estado de pavimentación de calzadas 20
7.2. Perfil tipo de vías y categoría de vías 25
7.3. Catastro Operativo 27
7.4. Catastro de Mobiliario público y facilidades peatonales 31
7.4.1. Catastro mobiliario público 31
7.4.2. Catastro Facilidades para peatones 31
7.5. Catastro Facilidades para Ciclos 38
7.6. Catastro Servicios para Transporte Público 41
7.7. Situación Base: IMIV Aprobado proyecto: "Condominio Borde Río" 42
8. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS 43
9. MEDIDAS DE MITIGACIÓN ADICIONALES 51

1. CATEGORIZACIÓN DEL PROYECTO

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

Tabla 1.1. Tasas de inducción de flujos de entrada para proyectos de vivienda.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS ENTRADA CON DESTINO VIVIENDA-DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m2	Vivienda	PM-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PMd-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-L	1,00	0,30	0,40	0,18	0,06
		PMd-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01

Fuente: Decreto 30, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Tabla 1.2. Tasas de inducción de flujos de salida para proyectos de vivienda.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS SALIDA CON DESTINO VIVIENDA-DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m2	Vivienda	PM-L	1,00	0,30	0,40	0,18	0,06
		PMd-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PMd-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01

Fuente: Decreto 30, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Para el presente proyecto de uso de suelo Residencial, el proyecto cuenta con viviendas con superficie promedio (SP) de 48.45m^2, por lo que se considerará el intervalo SP ≤ 50 m^2.

Los antecedentes ingresados a la plataforma SEIM para realizar la categorización del proyecto **"Condominio Isla Cautín V2"** son los que se muestran en la siguiente figura.

Figura 1.1 Antecedentes de categorización del proyecto

Nombre Proyecto:	Condominio Isla Cautín V2
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva

Rol	Región	Comuna	Dirección
00380-028	La Araucanía	Temuco	Arturo Prat # 1251

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Residencial	Vivienda	Departamento	5814,02 (m2)

Total terreno	Total edificado	Útil construido
7277.83 m²	6536.68 m²	5814.02 m²

Fuente: SEIM

La categorización arrojó el OFICIO SEIM N° R.AR-0000003421/2026 de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones, Región de la Araucanía, categorizando el proyecto "Condominio Isla Cautín V2" en un IMIV **Básico** para el caso del transporte privado, y **Básico** para los viajes en otros modos.

Figura 1.2 Flujo inducido del Proyecto

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	43	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	92	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: SEIM

2. DECLARACIÓN TIPO INFORME

El presente estudio considera un Informe de Mitigación Vial correspondiente a un proyecto de carácter residencial con destino vivienda, que tiene como objetivo la construcción de 120 departamentos. El proyecto se encuentra ubicado en la comuna de Temuco, Región de la Araucanía. **Considerando lo anterior y que todas las edificaciones corresponden a un mismo proyecto, este corresponde a un informe único.**

3. FICHA RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

3.1. Datos del Proyecto

El presente proyecto corresponde a la construcción de 120 departamentos, ubicado en la comuna de Temuco, perteneciente a la Región de la Araucanía. El proyecto posee una ubicación geográfica correspondiente a -38.748149° de Latitud y -72.592840° de Longitud. El tipo de crecimiento del proyecto es por Densificación y colinda con la red vial urbana en el sector Centro Poniente de Temuco. Se adjunta Ficha Resumen en Anexo 2.

Tabla 3.1.1. Datos del proyecto ingresados al SEIM

Nombre del Proyecto	Condominio Isla Cautín V2		
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco
Descripción	El proyecto contempla un condominio de 120 departamentos. La superficie total edificada corresponde a 6536,68 m2		
Latitud	-38.748149	Longitud	-72.592840
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda con vía urbana		

Fuente: SEIM

3.2. Cuadro de Superficies

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

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

Total Terreno	7277,83		
Útil Edificada Subterranea	0	Útil Edificada Sobre Terreno	5814,02
Útil Construida	5814,02		
Común Edificada Subterránea	49,51	Común Edificada Sobre Terreno	673,15
Edificada	6536,68		

Fuente: SEIM

3.3. Datos de la Propiedad

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

Tabla 3.3.1. Datos de la propiedad ingresados al SEIM

Número de Rol	00380-028		
Dirección Rol	Arturo Prat	Es Principal	No
Número	1251	Arteria	
Área	Urbana	Vía	De servicio
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco

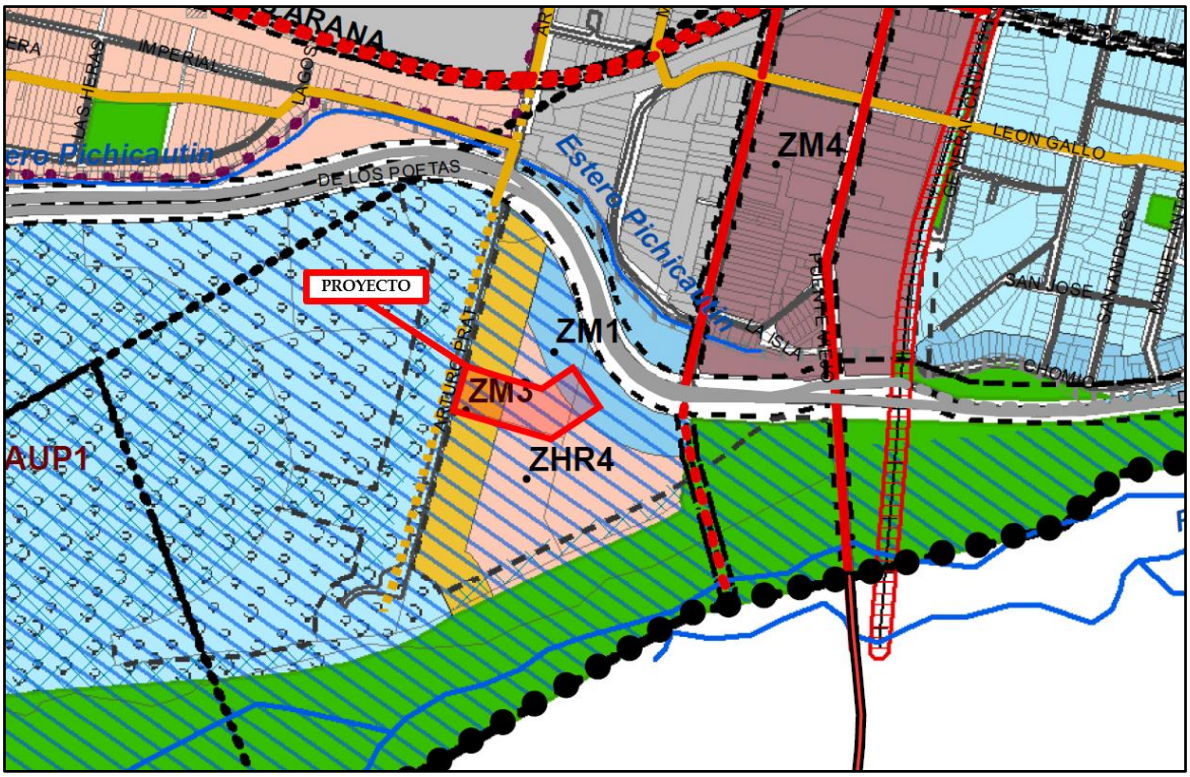
Propiedad en Trámite de Fusión de Rol	No

Fuente: SEIM

3.4. Uso de Suelo

De acuerdo con la Zonificación establecida en el Plan Regulador Comunal (PRC) vigente de Temuco, el proyecto se emplaza en la zona ZM-3, ZHR-4 y ZM-1.

Figura N° 3.4.1. Ubicación del proyecto según PRC



Fuente: PRC vigente de Temuco

Las normas urbanísticas correspondientes a las zonas donde se ubica el proyecto según el PRC de Temuco se detallan a continuación:

Tabla N° 3.4.1. Normas Urbanísticas Zona ZM-3

B 17	USOS DE SUELO PERMITIDOS EN ZONA "ZM3"
RESIDENCIAL	
	Todo permitido.
EQUIPAMIENTO	
CIENTIFICO	Todo permitido
COMERCIO	Todo permitido excepto cabaret, boite, venta de combustibles, servicentros, venta de gas licuado, ferias de animales, playas de estacionamientos, edificios de estacionamientos y terminales de distribución.
CULTO	Todo permitido
CULTURA	Todo permitido
DEPORTE	Todo permitido excepto medialunas y actividades ecuestres.
EDUCACION	Todo permitido con *3
ESPARCIMIENTO Y TURISMO	Todo permitido excepto 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	No se permite
ALMACENAMIENTO O BODEGA	No se permite
ACTIVIDADES EXTRACTIVAS	No se permite
INFRAESTRUCTURAS	
TRANSPORTE	Solo helipuerto
SANITARIA	No se permite

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

Fuente: PRC vigente de Temuco

Tabla N° 3.4.2. Normas Urbanísticas Zona ZHR-4

B 7	USOS DE SUELO PERMITIDOS EN ZONA "ZHR4"
RESIDENCIAL	
	Todo permitido.
EQUIPAMIENTO	
CIENTIFICO	Todo permitido
COMERCIO	Todo permitido excepto venta de combustibles, servicio automotriz, estaciones de servicio, ferias de animales playas de estacionamientos y terminales de distribución.
CULTO	Todo permitido
CULTURA	Todo permitido
DEPORTE	Todo permitido excepto medialunas y actividades ecuestres.
EDUCACION	Todo permitido con *3
ESPARCIMIENTO Y TURISMO	Todo permitido excepto zoológico, hipódromos, canódromos, zonas de camping y pic nic, parque de entretención y circos
SALUD	Todo permitido excepto cementerios y crematorios
SEGURIDAD	Solo unidades policiales y cuarteles de bomberos.
SERVICIOS	Todo permitido
SOCIAL	Todo permitido
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	
INDUSTRIA	No se permite
TALLER	No se permite
ALMACENAMIENTO O BODEGA	No se permite
ACTIVIDADES EXTRACTIVAS	No se permite
INFRAESTRUCTURAS	
TRANSPORTE	No se permite
SANITARIA	No se permite

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

Fuente: PRC vigente de Temuco

Tabla N° 3.4.3. Normas Urbanísticas Zona ZM-1

B 15	USOS DE SUELO PERMITIDOS EN ZONA "ZM1"
RESIDENCIAL	
	Todo permitido.
EQUIPAMIENTO	
CIENTIFICO	Todo permitido
COMERCIO	Todo permitido excepto cabaret, boite, venta de combustibles, servicentros, venta de gas licuado, ferias de animales, playas de estacionamientos, edificios de estacionamientos y terminales de distribución.
CULTO	Todo permitido
CULTURA	Todo permitido
DEPORTE	Todo permitido excepto medialunas y actividades ecuestres.
EDUCACION	Todo permitido con *3.
ESPARCIMIENTO Y TURISMO	Todo permitido excepto 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	No se permite
ALMACENAMIENTO O BODEGA	No se permite
ACTIVIDADES EXTRACTIVAS	No se permite
INFRAESTRUCTURAS	
TRANSPORTE	No se permite
SANITARIA	No se permite
*3 Con proyecto que resuelva la detención vehicular sin afectar el tránsito de la vía que enfrenta	

Fuente: PRC vigente de Temuco

De acuerdo al tipo de zona donde se emplaza el proyecto, el uso de suelo residencial con destino vivienda-departamentos se encuentra permitido, por lo tanto, no existen restricciones para su materialización

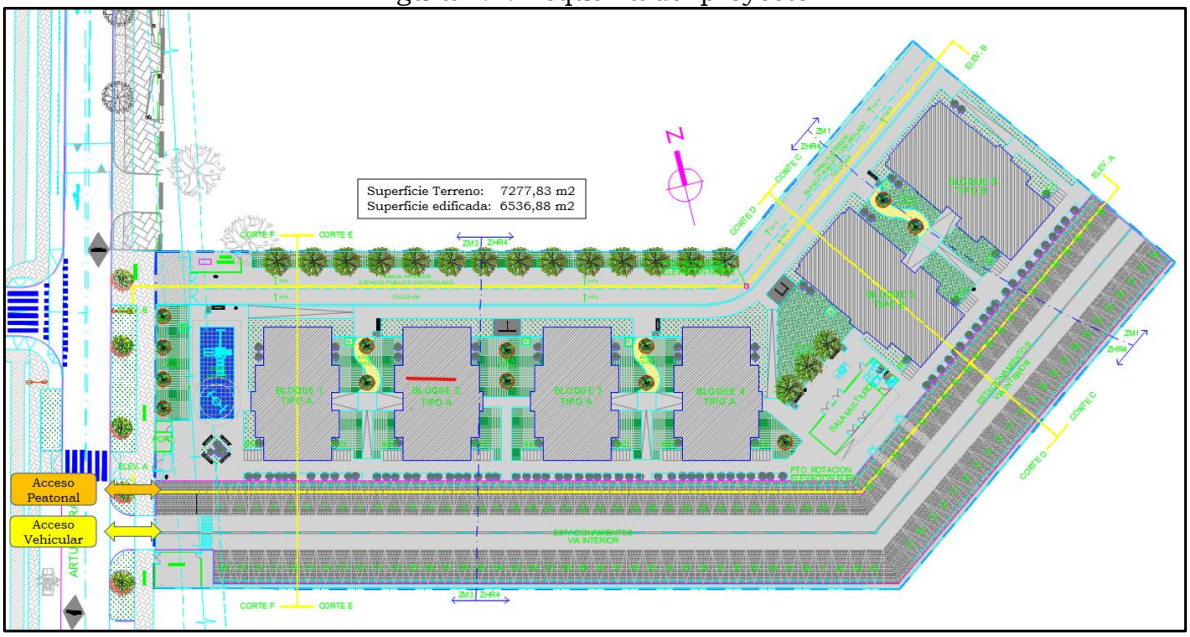
4. ESQUEMA DEL PROYECTO

Este punto contempla un esquema tipo del proyecto, precisando límite predial y superficie del terreno; ubicación y superficie de los predios resultantes en el caso de proyectos de crecimiento urbano por densificación; emplazamiento de las edificaciones en el predio o en los predios resultantes, si se trata de un proyecto de loteo o de condominio tipo B con construcción simultánea; zonas de estacionamientos; ubicación de accesos vehiculares y peatonales; vías de circulación internas y externas hasta la conexión con la vialidad pública; todo lo anterior debidamente acotado en su geometría y distanciamiento a intersecciones cercanas y a otros elementos relevantes para el análisis espacial y operacional. En el caso de proyectos de loteo o de condominio tipo B sin construcción simultánea se deberán informar, además, los usos, destinos y clases de equipamiento que se contempla sean materializados en cada uno de los predios resultantes del loteo o del condominio tipo B.

4.1. Límite Predial y Superficie del Terreno

En este caso en Particular el esquema del proyecto puede ser visualizado en la Figura 4.1. Este cuenta con un único acceso vehicular y peatonal que empalma por calle Arturo Prat. Para más detalles **ver Anexo N°3 "Esquema del Proyecto".**

Figura 4.1. Esquema del proyecto



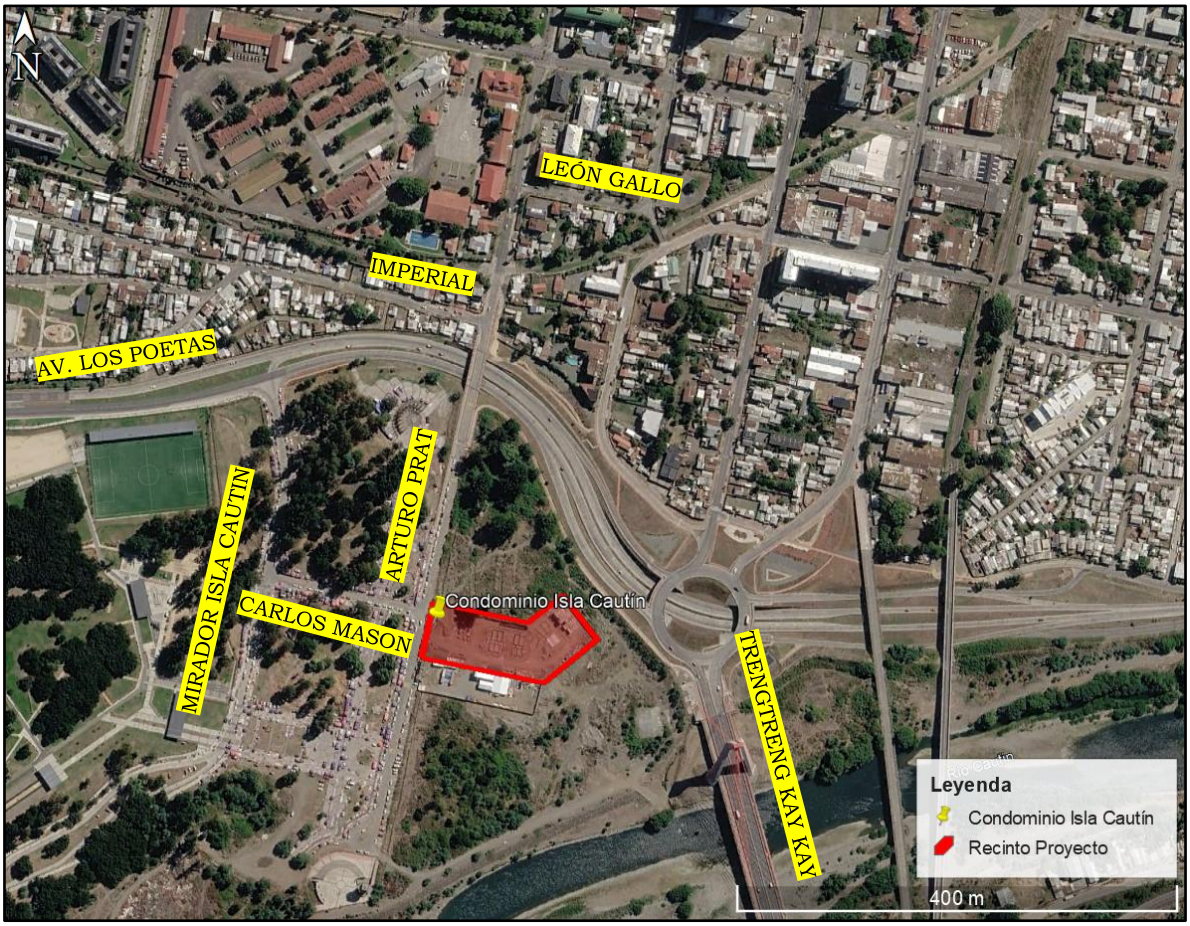
Fuente: Unidad de Arquitectura del Proyecto

.

4.2. Ubicación del Proyecto

El Proyecto se emplaza en calle Arturo Prat N° 1251 de la comuna de Temuco, Región de La Araucanía, en sector Isla Cautín, cercano a puente atirantado Treng-Treng Kay-Kay.

Figura N°2.5.1. Ubicación del Proyecto.



Fuente: Elaboración propia

4.3. Cálculo de Estacionamientos

Según lo indicado en el plan regulador correspondiente a Temuco, se exige una cantidad mínima de estacionamientos para departamentos. En este caso, el proyecto se ubica en las zonas ZM1, ZM3 y ZHR4, donde el número de estacionamientos exigidos para residenciales colectivas de hasta 70m² es de 1 cada 3 departamentos.

Figura N°2.6.1. Canon de estacionamiento residencial.

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

MUNICIPALIDAD DE TEMUCO

RESUMEN DE MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR COMUNAL DE TEMUCO Y LABRANZA _ 2° GRUPO DE ENMIENDAS

ENMIENDA	DICE	SE MODIFICA A
Enmienda 1: Disminuir la dotación de estacionamientos para viviendas sociales.	Art. 23°: "Exigencia de estacionamientos por actividad". Unifamiliar: hasta 50 mts. ². Colectiva: hasta 50 mts. ².	Unifamiliar: hasta 70 mts. ². Colectiva: hasta 70 mts. ².

Fuente: Plan Regulador Comunal de Temuco

A partir de lo anterior se determina que el proyecto debe considerar como mínimo 40 estacionamientos vehiculares según PRC vigente de Temuco.

En este caso, el proyecto contempla un total de 120 estacionamientos vehiculares, de los cuales 4 corresponden para el uso de personas con discapacidad de acuerdo al Art. 2.4.2 de la OGUC. Además, se proyectan 60 bicicleteros techados, cumpliendo con lo exigido según el Art. Trans. D.S. 109 OGUC.

Figura 2.6.3. Cálculos de Estacionamientos.

CALCULO ESTACIONAMIENTOS		
	UNIDADES	
TOTAL DEPARTAMENTOS	**120**	**Uds**
ESTACIONAMIENTOS MINIMOS zonas ZHR4/ZM2/ZM1 VIVIENDA (1 x cada 3 Depto	40	Uds
ESTACIONAMIENTOS MINIMOS zonas ZHR4/ZM2/ZM1 COMERCIO (No se exige)	0	Uds
ESTACIONAMIENTOS MINIMOS DS 49 (1 x cada 2 Deptos.)	60	Uds
ESTACIONAMIENTOS VISITAS (no se exige)	0	Uds
DISCAPACITADOS MINIMOS (Sobre 50 hasta 200)	2	Uds
DISCAPACITADOS VISITA	0	Uds
TOTAL ESTACIONAMIENTOS MINIMOS	**60**	**Uds**
ESTACIONAMIENTOS BICICLETA MINIMOS (1 x cada 2 Est.)	**30**	**Uds**
ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS	UNIDADES	
ESTACIONAMIENTOS SUPERFICIALES NORMALES	116	Uds
DISCAPACITADOS NORMALES	4	Uds
TOTAL ESTACIONAMIENTOS INTERIORES	**120**	**Uds**
TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS	**120**	**Uds**
ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS PROYECTADOS	**60**	**Uds**

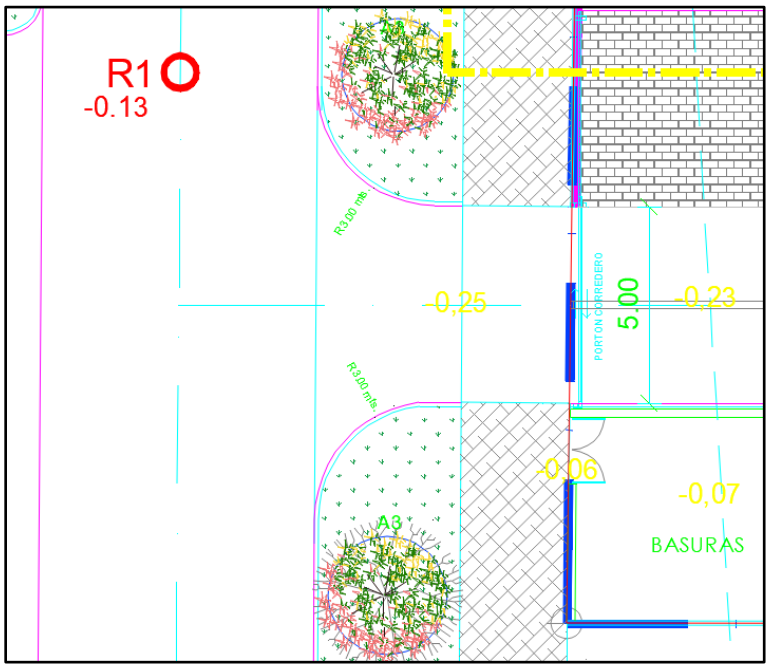
Fuente: Unidad de Arquitectura del Proyecto

4.4. Accesos Proyectados

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

- **Acceso Vehicular:** El proyecto contempla un acceso vehicular por calle Arturo Prat, el cual es bidireccional y cuenta con un ancho de 5,0m y radios de giro de 3,0m.

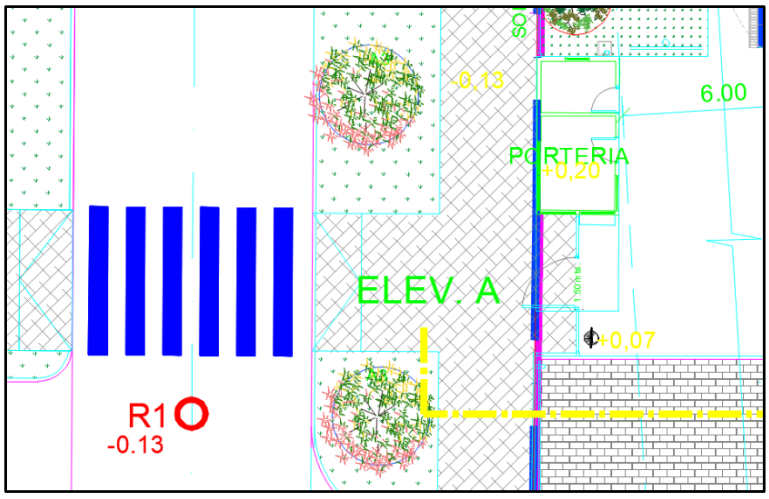
Figura 4.4.1. Detalle acceso vehicular



Fuente: Unidad de Arquitectura del Proyecto

- **Acceso Peatonal:** El proyecto contempla un acceso peatonal por calle Arturo Prat, el cual cuenta conecta con vereda existente y cuenta con un ancho de 1,5 metros. El diseño cumple con todas las normativas de accesibilidad universal.

Figura 4.4.2. Detalle de acceso peatonal



Fuente: Unidad de Arquitectura del Proyecto

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

5. CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

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

Figura 5.1. Certificado de Informaciones Previas.

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

Pag.1 de 2 16-10-2023 5465

MUNICIPALIDAD DE TEMUCO

DIRECCION DE OBRAS - MUNICIPALIDAD DE TEMUCO

1/2

Nº Certificado
5465
Fecha
16/10/2023

REGIÓN DE LA ARAUCANIA

[X] URBANO [ ] RURAL

1. IDENTIFICACIÓN DE LA PROPIEDAD

ROL	ROL-MATRIZ	PRE-ROL	CALLE	ARTURO PRAT		Nº	1251
380-28			VILLA/POB/SECT.				
LOTEO				MANZANA	------	LOTE	------
ACLARATORIA	LOTE 1 L 2 A						

2. IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE

NOMBRE	FONO
ASESORIAS Y SERVI INMOBI INTERVIVA LTDA	

3. INFORMACIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL APLICABLE:

ZONA(s)	ZM3	ZHR4	ZM1

4. LINEAS OFICIALES

POR CALLE			CLASIFICACIÓN	
ARTURO PRAT			SERVICIO	
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	20,00	ANTEJARDÍN	VER OBS.
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	------	ANTEJARDÍN	------
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	------	ANTEJARDÍN	------
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	------	ANTEJARDÍN	------
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	------	ANTEJARDÍN	------
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------
PERFIL OFICIAL	L.O. A L.O.	------	ANTEJARDÍN	------
	L.O. A EJE CALZADA	------	L.O. A SOLERA	------

Fuente: Dirección de Obras - Municipalidad de Temuco

6. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

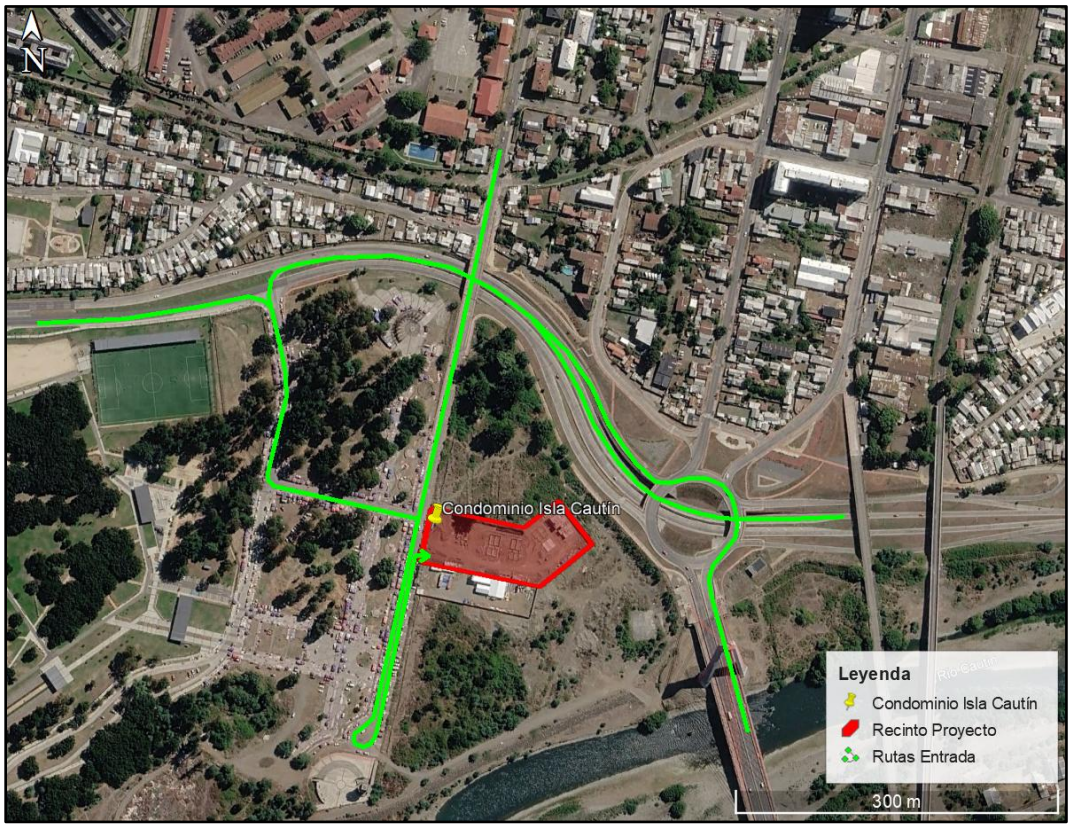
El proyecto se clasificó como un Informe de Mitigación Vial Básico. Esta caracterización implica un área de influencia está determinada por una intersección desde los accesos del proyecto en todas las direcciones establecidas por los puntos cardinales.

El acceso principal al proyecto enfrenta la calle Arturo Prat y se ubica en el sector Centro Poniente de la comuna de Temuco, Región de La Araucanía.

El decreto 30 Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones señala que forman parte del área de influencia: "Todas las Vías que enfrenten el o los accesos al proyecto", en el caso de este proyecto posee su acceso por calle Arturo Prat.

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

Figura 5.1. Principal ruta de Ingreso



Fuente: Elaboración propia

Figura 5.2. Principal ruta de Salida



Fuente: Elaboración propia

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

Tabla 5.3. Rutas de Ingreso Principales al Proyecto.

Punto Cardinal	Ruta de Ingreso	Ruta de Salida
Norte	Arturo Prat > Retorno > Arturo Prat > Proyecto.	Proyecto > Arturo Prat > Destino.
Sur	Puente Treng Treng Kay Kay > Av. De los Poetas > Mirador Isla Cautín > Regidor Carlos Mason > Arturo Prat > Retorno > Arturo Prat > Proyecto.	Proyecto > Arturo Prat > Regidor Carlos Mason > Mirador Isla Cautín > Av. De los Poetas > Puente Treng Treng Kay Kay > Destino.
Oriente	Av. De los Poetas > Mirador Isla Cautín > Regidor Carlos Mason > Arturo Prat > Retorno > Arturo Prat > Proyecto.	Proyecto > Arturo Prat > Regidor Carlos Mason > Mirador Isla Cautín > Av. De los Poetas > Destino.
Poniente	Av. De los Poetas > Mirador Isla Cautín > Regidor Carlos Mason > Arturo Prat > Retorno > Arturo Prat > Proyecto.	Proyecto > Arturo Prat > Regidor Carlos Mason > Mirador Isla Cautín > Av. De los Poetas > Retorno Puente Treng Treng Kay Kay > Destino.

Fuente: Elaboración propia

Según el artículo 2.2.1. Del Decreto 30, el área de influencia estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía**, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo**, incluyendo la superficie ocupada por tales.

De esta forma, el área de influencia en análisis corresponde a las intersecciones cercanas a los accesos del proyecto. Para esto, en cuanto a vehículos particulares se consideran intersecciones compuestas por vías de tipo expresas, troncales y colectoras o locales, exceptuando los pasajes.

El proyecto cuenta con un único acceso vehicular, ubicado en calle Arturo Prat, el cual será considerado para la definición del área de influencia y todos los estudios. Considerando lo anterior, se expone la gráfica del área de influencia para transporte privado motorizado y viajes en otros modos. Ver Anexo N°5 Área de Influencia y esquema del proyecto en KMZ.

Figura 5.5. Área de influencia viajes en otros modos



Fuente: Google Earth.

Figura 5.6. Área de influencia transporte privado motorizado



Fuente: Google Earth.

7. CARATERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El IMIV debe contener la caracterización de la situación actual, con el objeto de disponer de los antecedentes que permitan evaluar el tipo y estado de pavimentación de calzadas, aceras y veredas, incluyendo ubicación de postes de alumbrado, cámaras de inspección, sumideros de aguas lluvias y otros elementos asociados que resultan relevantes para el presente análisis.

El catastro en terreno se realizó el día **jueves 6 de agosto de 2026**, permitiendo identificar el estado actual de los elementos viales presentes en el área de influencia del proyecto.

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

7.1. Tipo y estado de pavimentación de calzadas

A continuación, se presentan detalles fotográficos de las vías inspeccionadas dentro del área de influencia.

I. Calle Arturo Prat

Tabla 7.1.1. Caracterización Calle Arturo Prat

Elemento	Estado	Material
Calzada	Buen estado	Hormigón
Aceras	Buen estado	Hormigón
Veredas	Buen estado	Hormigón y Baldosa
Ciclovía	Buen estado	Hormigón

Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.2. Situación actual calle Arturo Prat.



Fuente: Elaboración propia

II. Calle Regidor Carlos Mason

Tabla 7.1.3. Caracterización Calle Regidor Carlos Mason

Elemento	Estado	Material
Calzada	Buen estado	Hormigón
Aceras	Buen estado	Hormigón
Veredas	Buen estado	Hormigón y Baldosa
Ciclovía	Buen estado	Hormigón

Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.4. Situación actual Calle Regidor Carlos Mason



Fuente: Elaboración propia

III. Calle Imperial

Tabla 7.1.5. Caracterización Calle Imperial

Elemento	Estado	Material
Calzada	Buen estado	Hormigón
Aceras	Buen estado	Hormigón
Veredas	Buen estado	Hormigón y Baldosa
Ciclovía	No presenta	-

Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.6. Situación actual Calle Imperial



Fuente: Elaboración propia

IV. Calle León Gallo

Tabla 7.1.7. Caracterización Calle León Gallo

Elemento	Estado	Material
Calzada	Buen estado	Hormigón
Aceras	Buen estado	Hormigón
Veredas	Buen estado	Hormigón y Baldosa
Ciclovía	No presenta	-

Fuente: Elaboración propia

Figura N° 7.1.8. Situación actual Calle León Gallo



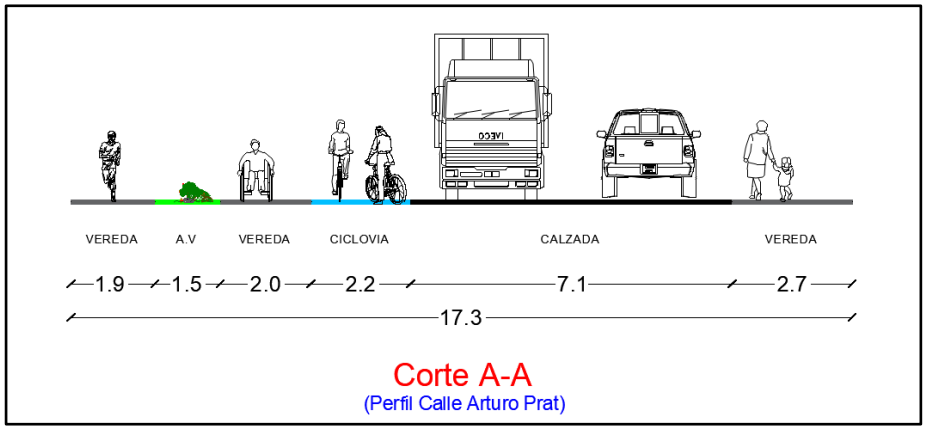
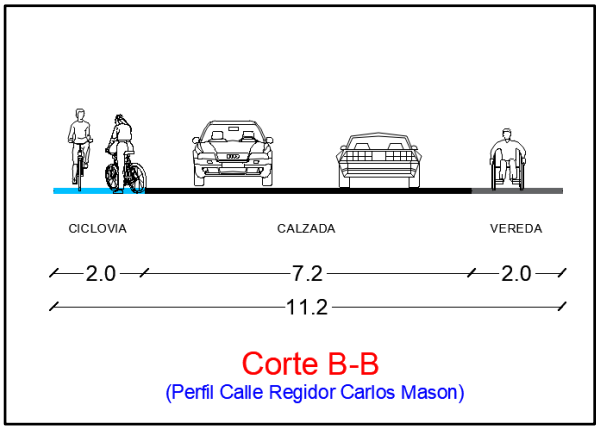


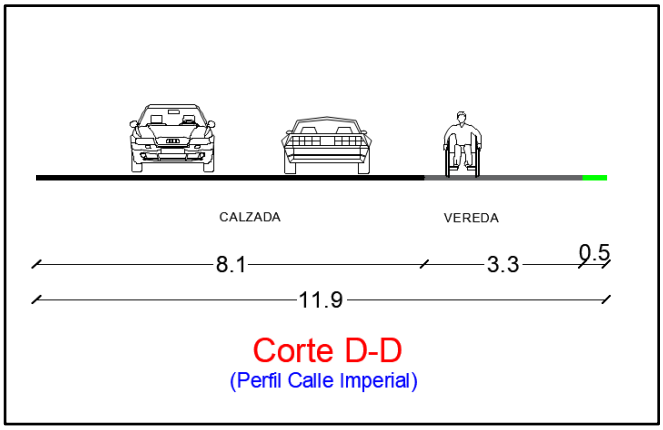
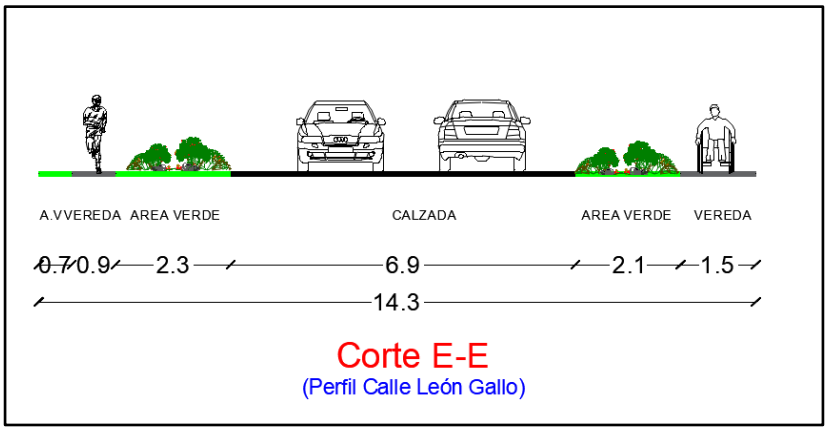
Fuente: Elaboración propia

7.2. Perfil tipo de vías y categoría de vías

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

Tabla 7.2.1. Categoría y perfiles de las vías

Calle	Categoría PRC	Perfil
Calle Arturo Prat	Vía de Servicio	
Calle Regidor Carlos Mason	Vía Local	

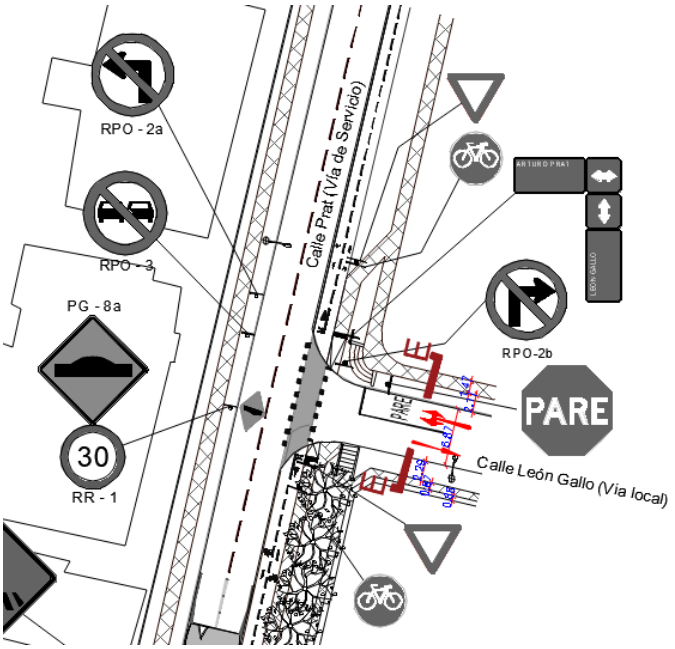
Calle	Categoría PRC	Perfil
Calle Imperial	Vía Local	
Calle León Gallo	Vía Local	

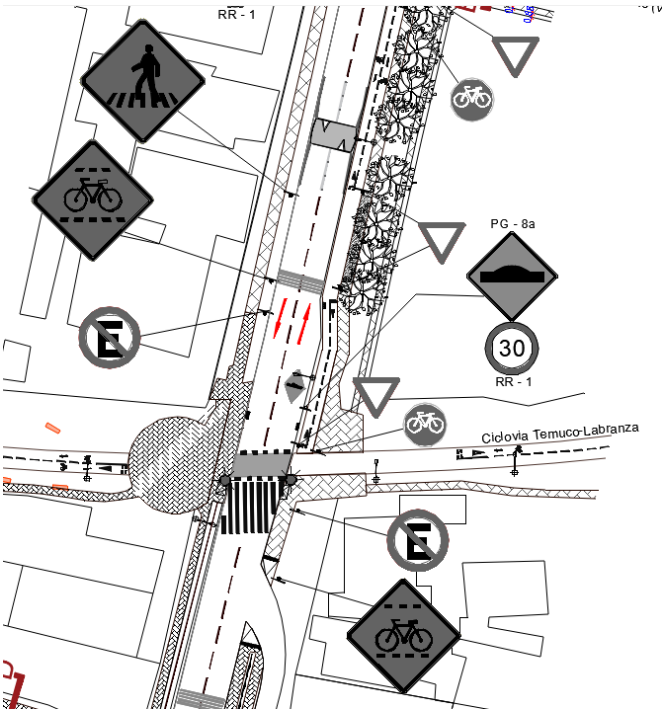
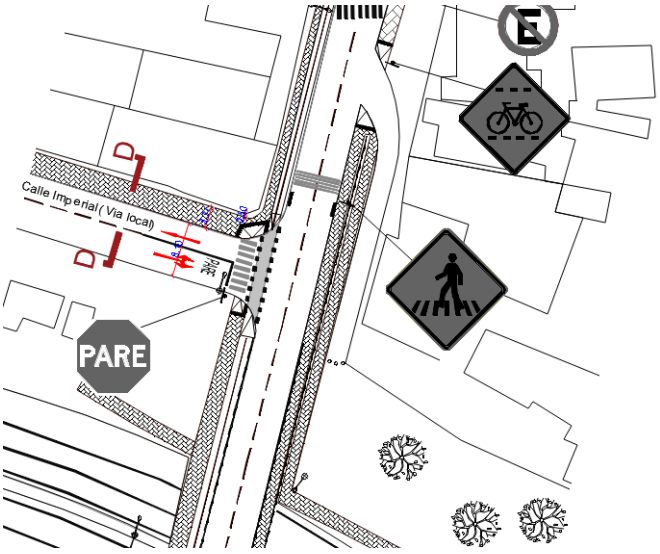
Fuente: Elaboración propia

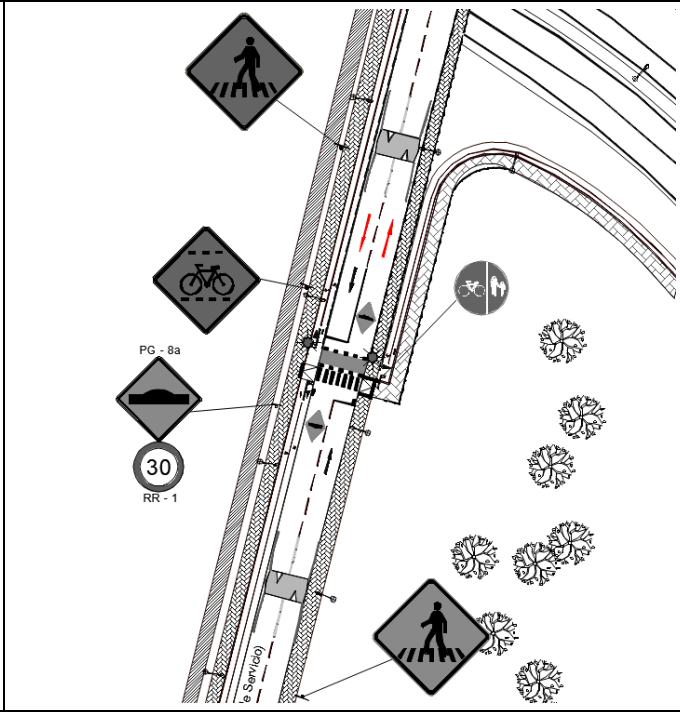
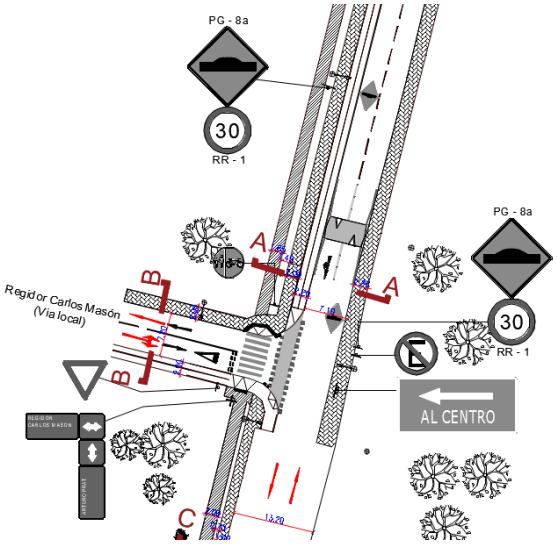
7.3. Catastro Operativo

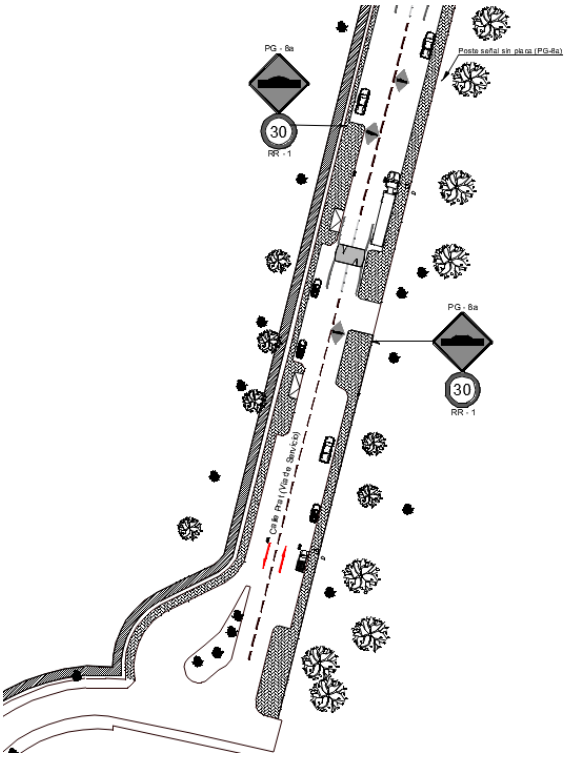
Se indican las señales verticales y demarcaciones, instalaciones semafóricas (postes, controladores, lámparas), además de sentidos de tránsito, reversibilidad si las hubiere, número y uso de pistas, tipo de regulación de cruces, existencia de estacionamientos, horarios de carga y descarga, entre otros elementos relacionados con la regulación, señalización y demarcación de tránsito.

Figura 7.3.1. Descripción del catastro físico-operativo del área de influencia

Intersección	Descripción	Catastro Físico-Operativo
Arturo Prat con León Gallo	**Señalización:** - Cruce Tipo "T", con señal Pare en buen estado. - Señales reglamentarias y de advertencia de peligro en buen estado en general. - Señales en ciclovía en buen estado. **Demarcaciones:** - Demarcación "Pare" en mal estado. - Demarcación "Resalto" y "Cruce Ciclovía" en regular estado. - Demarcación en ciclovía en buen estado.	

Intersección	Descripción	Catastro Físico-Operativo
Arturo Prat con ciclovía Temuco-Labranza	**Señalización:** - Señales reglamentarias y de advertencia de peligro en buen estado en general. - Señales en ciclovía en buen estado. **Demarcaciones:** - Demarcación "Paso Cebra", "Resalto" y "Cruce Ciclovía" en regular estado. - Demarcación en ciclovía en buen estado.	
Arturo Prat con Imperial	**Señalización:** - Señales reglamentarias y de advertencia de peligro en buen estado en general. **Demarcaciones:** - Demarcación "Pare" en mal estado. - Demarcación "Paso Cebra" y "Cruce Ciclovía" en regular estado. - Demarcación en ciclovía en buen estado.	

Intersección	Descripción	Catastro Físico-Operativo
Arturo Prat con Ciclovía Los Poetas	**Señalización:** - Señales de advertencia de peligro en buen estado en general. - Señales en ciclovía en buen estado. **Demarcaciones:** - Demarcación "Paso Cebra", "Resalto" y "Cruce Ciclovía" en regular estado. - Demarcación en ciclovía en buen estado.	
Arturo Prat con Calle Regidor Carlos Mason	**Señalización:** - Señales reglamentarias y de advertencia de peligro en buen estado en general. - Señales en ciclovía en buen estado. **Demarcaciones:** - Demarcación "Ceda el Paso" en mal estado. - Demarcación "Paso Cebra" y "Cruce Ciclovía" en mal estado. - Demarcación en ciclovía en buen estado.	

Intersección	Descripción	Catastro Físico-Operativo
Retorno Arturo Prat	**Señalización:** - Señales de advertencia de peligro en buen estado en general. - Se aprecia poste de señal sin placa (PG-8a). **Demarcaciones:** - Demarcación "Resalto" en buen estado.	

Fuente: Elaboración propia

7.4. Catastro de Mobiliario público y facilidades peatonales

7.4.1. Catastro mobiliario público

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

Tabla 7.4.1.1. Catastro de mobiliario público

Calle	Quiosco	Poste de Alumbrado	Poste Publicidad	Bolardos	Árboles	Asientos
Arturo Prat	-	14	-	2	24	-
Regidor Carlos Mason	-	2	-	-	4	-
Imperial	-	1	-	-	-	-
León Gallo	-	1	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia

7.4.2. Catastro Facilidades para peatones

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

Tabla 7.4.2.1. Catastro de facilidades peatonales cruce Arturo Prat con León Gallo

Cruce		Arturo Prat con León Gallo	
Rebaje Solera	2 Regularizados	**Huella Táctil**	Si
Valla Peatonal	No	**Panel Informativo**	No





Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.4.2.2. Catastro facilidades peatonales Arturo Prat/Ciclovía Temuco-Labranza

Cruce		Arturo Prat con Ciclovía Temuco-Labranza	
Rebaje Solera	Si	**Huella Táctil**	No
Valla Peatonal	No	**Panel Informativo**	No





Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.4.2.3. Catastro de facilidades peatonales cruce Arturo Prat con Imperial

Cruce		Arturo Prat con Imperial	
Rebaje Solera	2 Regularizados	**Huella Táctil**	Si
Valla Peatonal	No	**Panel Informativo**	No





Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.4.2.4. Catastro de facilidades peatonales cruce Arturo Prat/Ciclovía Los Poetas

Cruce		Arturo Prat con Ciclovía Los Poetas	
Rebaje Solera	2 Regularizados	**Huella Táctil**	Si
Valla Peatonal	Si	**Panel Informativo**	No





Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.4.2.5. Catastro de facilidades peatonales cruce Arturo Prat con Carlos Mason

Cruce		Arturo Prat con Regidor Carlos Mason	
Rebaje Solera	2 Regularizados	**Huella Táctil**	Si
Valla Peatonal	No	**Panel Informativo**	No





Fuente: Elaboración propia

Tabla 7.4.2.6. Catastro de facilidades peatonales Arturo Prat en frontis del proyecto

Cruce		Arturo Prat en frontis del proyecto	
Rebaje Solera	Si	**Huella Táctil**	No
Valla Peatonal	No	**Panel Informativo**	No



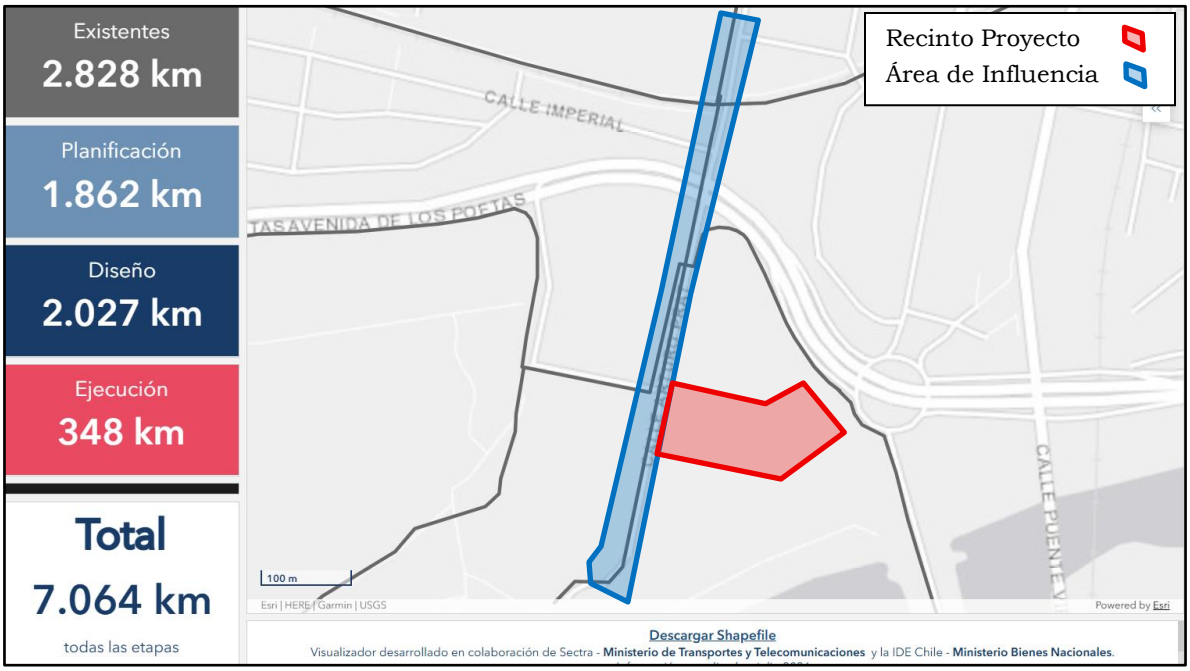


Fuente: Elaboración propia

7.5. Catastro Facilidades para Ciclos

Dentro del área de influencia se identifican las ciclovías emplazadas en Arturo Prat, Regidor Carlos Mason y la ciclovía Temuco-Labranza. Todas las ciclovías son bidireccionales y cuentan con un diseño que garantiza condiciones seguras para la circulación de ciclistas. A continuación, se muestra la ubicación de las ciclovías en el área de influencia.

Figura N° 7.5.1. Red de ciclovías en área de influencia



Fuente: Sectra - MTT, IDE Chile - MBN.

Tabla N° 7.5.1. Catastro ciclovía Arturo Prat.

Aspecto	Descripción	Respaldo fotográfico
Ubicación	**Tramo 1:** Costado oriente calzada desde León Gallo hasta ciclovía Temuco-Labranza. **Tramo 2:** Costado poniente acera desde ciclovía Temuco-Labranza hasta Regidor Carlos Mason.	
Ancho	**Tramo 1:** 2,22 metros **Tramo 2:** 2,14 metros	
Sentido de tránsito	Bidireccional Norte – Sur	
Elementos de segregación	La ciclovía cumple con la segregación exigida por la OGUC (Art. 2.3.2 bis) acorde a la velocidad de diseño de la vía en que se emplaza mediante solera.	
Elementos de seguridad	La ciclovía cuenta con elementos de seguridad como señales y demarcaciones especiales para ciclos.	

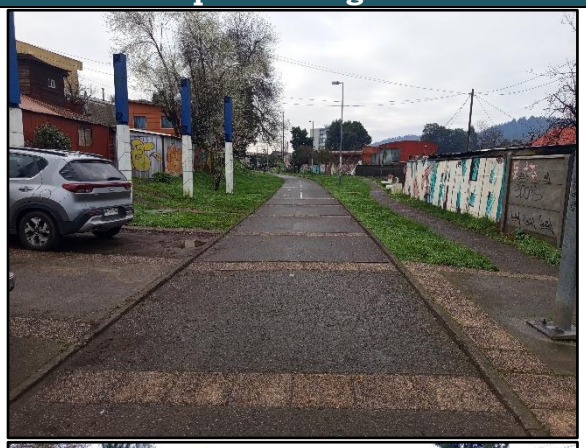
Fuente: Elaboración propia

Tabla N° 7.5.2. Catastro ciclovía Los Poetas.

Aspecto	Descripción	Respaldo fotográfico
Ubicación	**Tramo 1:** Costado sur acera Av. Los Poetas desde Arturo Prat hacia el oriente. **Tramo 2:** Costado sur acera Regidor Carlos Mason desde Arturo Prat hacia el poniente.	
Ancho	2,0 metros	
Sentido de tránsito	Bidireccional Oriente – Poniente	
Elementos de segregación	La ciclovía cumple con la segregación exigida por la OGUC (Art. 2.3.2 bis) acorde a la velocidad de diseño de la vía en que se emplaza mediante solera.	
Elementos de seguridad	La ciclovía cuenta con elementos de seguridad como señales y demarcaciones especiales para ciclos.	

Fuente: Elaboración propia

Tabla N° 7.5.3. Catastro ciclovía Temuco-Labranza.

Aspecto	Descripción	Respaldo fotográfico
Ubicación	Acera (Ex vía férrea)	
Ancho	3,0 metros	
Sentido de tránsito	Bidireccional Oriente – Poniente	
Elementos de segregación	Solera, área verde variable y bolardos en la intersección con Arturo Prat.	
Elementos de seguridad	La ciclovía cuenta con elementos de seguridad como señales y demarcaciones especiales para ciclos.	

Fuente: Elaboración propia

Del catastro realizado se desprende que las ciclovías se encuentran en buen estado, pero con ciertas demarcaciones en mal estado. No se presentan bicicleteros en el área de influencia.

7.6. Catastro Servicios para Transporte Público

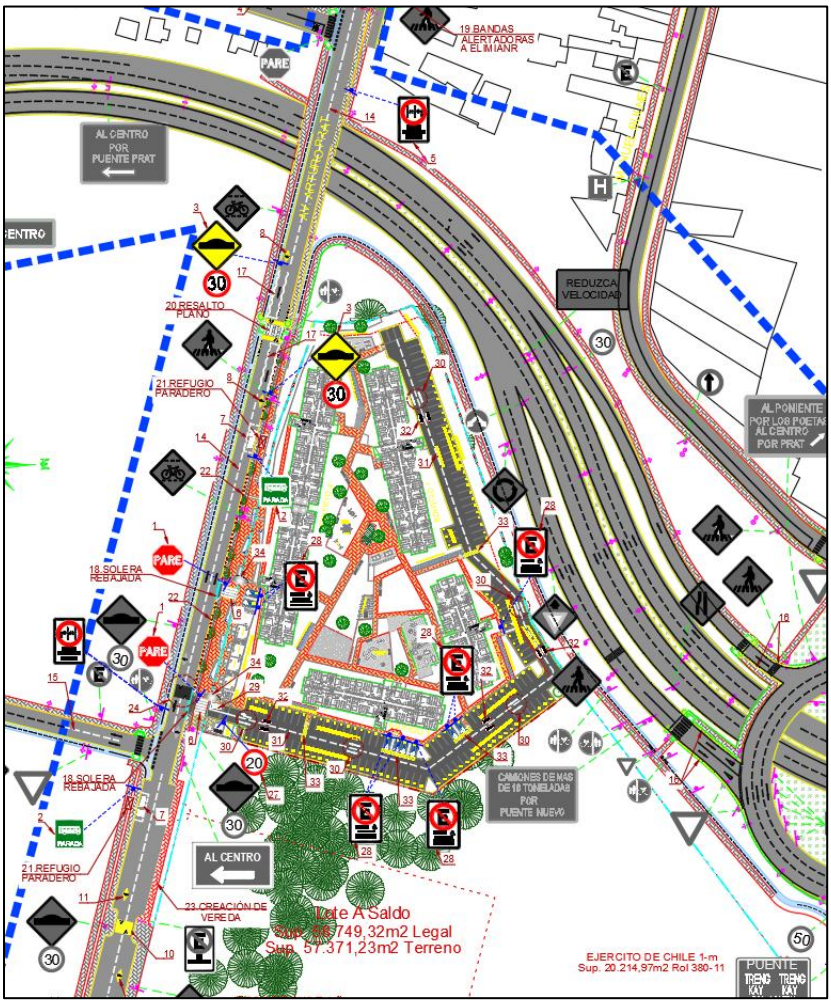
Actualmente dentro del área de influencia no circulan recorridos de transporte público. Además, de lo presenciado en terreno se puede constatar que no existen paraderos para transporte público dentro del área de influencia.

7.7. Situación Base: IMIV Aprobado proyecto: "Condominio Borde Río"

De acuerdo a la información entregada por la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Temuco, existe un IMIV Intermedio aprobado correspondiente al proyecto "Condominio Borde Río" ID:09114114, el cual se emplaza al costado Norte del presente proyecto "Condominio Isla Cautín", por el cual se tomarán todas las medidas necesarias de manera tal de empalmar ambos proyectos y las medidas puedan trabajar de manera armónica en las medidas proyectadas.

En base a lo anterior, este estudio considerará el proyecto ya mencionado, dado a que incorpora medidas dentro del área de influencia del proyecto en estudio. Para más detalles ver el Anexo N°7 Plano Situación con Proyecto Mitigado "Condominio Isla Cautín".

Figura 7.7.1. Planimetría que considera el proyecto "Interconexión Vial Temuco Centro Poniente"

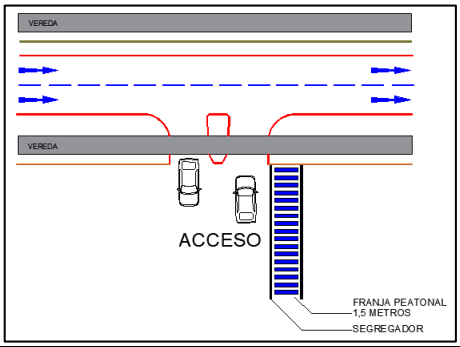


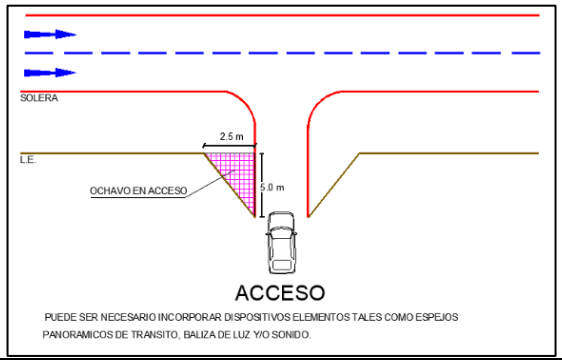
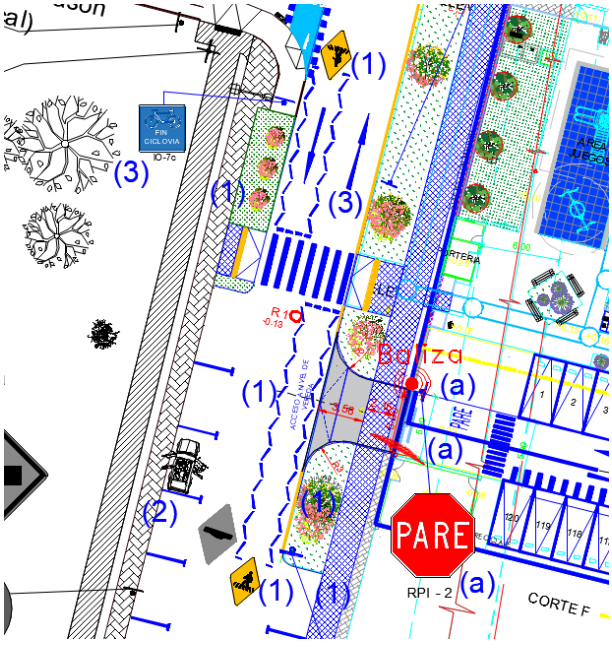
Fuente: Elaboración propia

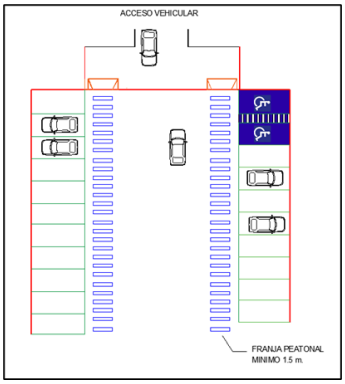
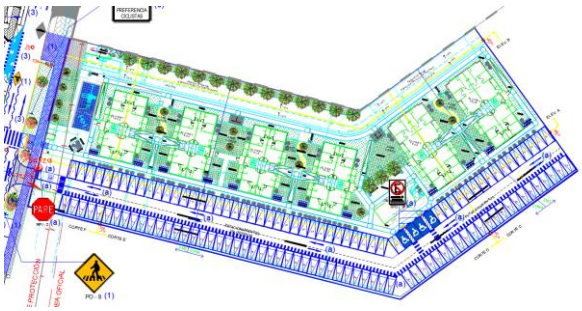
8. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS

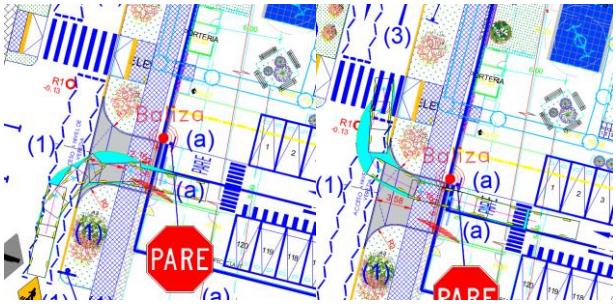
En el presente IMIV, se deben precisar las medidas de mitigación obligatorias que, conforme a lo establecido en el artículo 1.3.2 del reglamento, resultan aplicables al proyecto, así como la forma en que éste las cumpliría. Por lo anterior las medidas de Mitigación Obligatoria son las siguientes:

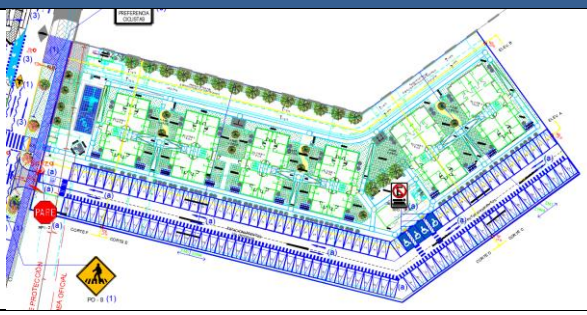
Tabla 8.1. Medidas de Mitigación obligatorias.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		Cumple Si o No, Observación
1	**CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES**	
1.1	**Espacio de almacenamiento:** El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal, y, por lo tanto, si es necesario, debe habilitarse un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de al menos un automóvil, un camión o un bus, según el flujo preponderante que ingrese al proyecto.	Si cumple. El diseño del acceso vehicular está diseñado de forma que no se interfiera con la circulación de los peatones.
1.2	**Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos:** Los accesos peatonales deben ser independientes de los accesos vehiculares: Si son contiguos, entonces ambos espacios se deben diferenciar con color o textura en el pavimento, tachas, topes, elementos verticales segregadores u otras medidas.  	Sí cumple. El acceso del proyecto cuenta con accesos independientes de vehículos y peatones, por lo que se encuentran segregados.

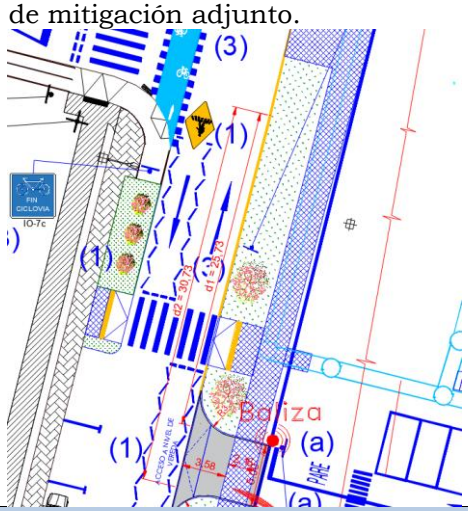
MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		Cumple Si o No, Observación
1.3	**Elementos de visibilidad en accesos:** Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.  	Sí cumple. El acceso al proyecto cuenta con el suficiente espacio para la visualización plena de vehículos y peatones al momento de entrar y salir del recinto, ya que sondea un espacio de área verde libre de obstáculos que causen conflictos o riesgo de accidentes.
1.4	**Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones:** El cruce seguro de peatones en las intersecciones o tramos incluidos en el área de influencia, se deberá constatar mediante la observación de la situación actual y evaluación de la situación con proyecto que los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar. Ello sea a través de facilidades explícitas existentes y/o si ellas no existen, a través de la incorporación de medidas tales como, velocidades reducidas a través de la aplicación de medidas de tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares más seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes.	Si cumple, se propone redermarcar pasos peatonales en Calle Regidor Carlos Mason y calle Imperial para asegurar las condiciones de seguridad necesarias, cumpliendo con las regulaciones. Además, se proyecta un nuevo cruce peatonal en el frontis del proyecto con rebajes de solera regularizados junto con baldosa podotáctil (ver Medida de Mitigación N°2). 

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		Cumple Si o No, Observación
1.5	**Vallas peatonales y pasos cebra en establecimientos educacionales:** Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales.	No aplica. El presente proyecto no corresponde a un equipamiento educacional. Por tanto, esta medida de mitigación no aplica.
1.6	**Franjas para circulación peatonal en estacionamientos:** Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones. 	Si cumple, ya que al interior del proyecto se incorpora franja de circulación peatonal de 1,2 metros de ancho con conexión a vereda interna. 
2	**CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS**	
2.1	**Continuidad de ciclovías:** Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos público para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.	Si cumple. El proyecto no interfiere ni afecta la continuidad de ciclovías existente dentro del área de influencia. Se proyecta la redemarcación de cruce ciclovía en el cruce de Arturo Prat con Regidor Carlos Mason, Arturo Prat con Imperial y Arturo Prat con León Gallo. Además, se incorporan señales RO-16a y IO-7c.
2.2	**Elementos de visibilidad en accesos:** Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre ciclistas y vehículos, el diseño del acceso debe permitir una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y a los usuarios de ciclos les debe permitir la adecuada visibilidad de la presencia de vehículos en la salida vehicular. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.	Sí cumple, el acceso al proyecto cuenta con el suficiente espacio sin obstáculos para la visualización plena de vehículos y ciclos al momento de entrar y salir del recinto.
3	**OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO**	

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		Cumple Si o No, Observación
3.1	**Medidas para asegurar operación segura y eficiente:** Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no interfieran con la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios, dichos accesos no deben enfrentar una infraestructura especialidad para transporte público, tales como, estaciones, paraderos, zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otras. En caso de que se proponga, como medida de mitigación, el traslado de alguna de estas infraestructuras se deberá contar con el informe previo favorable de la autoridad regional de transporte.	Si cumple, ya que este proyecto no interfiere ni afecta la operación segura y eficiente del transporte público.
3.2	**Facilidades para la intermodalidad:**	No aplica, ya que el presente proyecto no corresponde a un terminal de Transporte público
4	**CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS**	
4.1	**Asegurar ingreso seguro de buses y camiones:** En los proyectos que originen el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, los respectivos accesos deben considerar que tales maniobras sean siempre marcha adelante.	No aplica, ya que el presente proyecto no cuenta con circulación frecuente de buses y camiones al interior.
4.2	**Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos:** Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen. Propender que en dicha maniobra el vehículo ocupe solamente la pista adyacente al acceso y no invada una segunda pista, habilitando para ello, en caso de ser necesario, un espacio adicional que permita efectuar la salida en tales términos.	Si cumple. Se permiten las maniobras de entrada y salida que no interfieran la circulación de los otros vehículos. Ver modelación AutoTURN en Plano de Mitigación adjunto. 
4.3	**Habilitación de sentidos de tránsito en accesos:** La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben estar de acuerdo al sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el	Si cumple. Parar asegurar una correcta operación en los accesos y al interior del proyecto, se propone la demarcación de flechas de sentido de tránsito. Ver detalle en Plano de Mitigación adjunto.

<table>
<tr><th colspan="2">MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS</th><th>Cumple Si o No, Observación</th></tr>
<tr><td></td><td>entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto.</td><td></td></tr>
<tr><td>4.4</td><td>Adecuada visibilidad en accesos: Los accesos de los proyectos deben estar ubicados y diseñados de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros. La visibilidad del conductor del vehículo que sale del proyecto debe estar libre de obstáculos tales como, vehículos estacionados, árboles robustos, postes de alumbrados, mobiliario urbano, publicidad entre otros. La distancia debe aumentar lo suficiente para poder incorporarse con seguridad al flujo de tránsito de la vía principal, respecto a la velocidad máxima de la vía. Se adjunta tabla con distancias recomendadas.
<table>
<tr><th>Velocidad de la Vía Principal (Km/h)</th><th>Distancia Visual Mínima (metros)</th></tr>
<tr><td>40</td><td>45</td></tr>
<tr><td>50</td><td>60</td></tr>
<tr><td>60</td><td>75</td></tr>
<tr><td>70</td><td>100</td></tr>
<tr><td>80</td><td>120</td></tr>
<tr><td>90</td><td>140</td></tr>
</table>
Fuente: AASHTO</td><td>Si cumple. El diseño del acceso es adecuado, dado que no se presentan elementos que dificulten la visibilidad. Según la tabla propuesta, para una velocidad permitida de 50 km/h, se tiene una distancia que supera los 60 metros.</td></tr>
<tr><td>4.5</td><td>Adecuada visibilidad en accesos en curvas: Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Si lo anterior no es posible, se deben habilitar donde se logre la mayor visibilidad e implementar medidas para advertir su presencia a otros conductores para reducir el riesgo de siniestros de tránsito.</td><td>No aplica, ya que los accesos vehiculares no se encuentran en curvas.</td></tr>
<tr><td>4.6</td><td>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</td><td>No aplica, dado a que la vía que empalma el proyecto es de servicio según PRC vigente de Temuco.</td></tr>
</table>

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		Cumple Si o No, Observación
	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.	
4.7	**Facilidades para tomar y dejar pasajeros**: Los proyectos de equipamiento de clase educación o salud y los proyectos de infraestructura de transporte público, como terminales con movimiento de pasajeros, estaciones ferroviarias o de intercambio modal y otros recintos similares, deben incluir un área de detención vehicular que permita dejar o tomar pasajeros con una capacidad acorde con la carga de ocupación que tenga el proyecto y que garantice que los usuarios de tales establecimientos o infraestructuras puedan bajar y subir en forma segura a los vehículos que los trasladan, sin interferir la circulación vehicular en las vías adyacentes. La solución debe ser consistente con la jerarquía y el perfil vial definido para la respectiva vía.	No aplica, ya que el presente proyecto no corresponde a un proyecto de equipamiento del área salud, educacional, ni corresponde a un proyecto de infraestructura de Transporte Público.
4.8	**Provisión de área de carga/descarga y de señalización:** Los proyectos que tengan áreas o andenes de carga/descarga deben incluir un área al interior del predio para realizar dichas maniobras, dimensionada para la cantidad y características de los vehículos que los utilizarán. Además, se debe considerar la instalación de señales de prohibición de estacionamientos, carga y/o descarga en las vías públicas adyacentes, excepto en horarios que autorice la autoridad competente.	No aplica, dado a que no se proyectan andenes o áreas de carga/descarga.

<table>
<tr><th colspan="2">MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS</th><th>Cumple Si o No, Observación</th></tr>
<tr><td>4.9</td><td>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.
<table>
<tr><th>Flujo vehicular (Veq / h / pista)</th><th>d_1 (m)</th><th>d_2 (m)</th></tr>
<tr><td>0 - 100</td><td>6</td><td>10</td></tr>
<tr><td>101 - 200</td><td>10</td><td>10</td></tr>
<tr><td>201 - 300</td><td>16</td><td>10</td></tr>
<tr><td>301 - 400</td><td>21</td><td>16</td></tr>
<tr><td>401 - 500</td><td>26</td><td>16</td></tr>
<tr><td>501 – 600</td><td>31</td><td>16</td></tr>
<tr><td>601 – 700</td><td>36</td><td>21</td></tr>
<tr><td>701 – 750</td><td>41</td><td>21</td></tr>
<tr><td>751 – 800</td><td>51</td><td>21</td></tr>
<tr><td>> 800</td><td colspan="2">No recomendable</td></tr>
</table></td><td>Si cumple, ya que el acceso principal del proyecto se encuentran las distancias d_1=25,7m y d_2=30,7m aprox. de las intersecciones más próximas, por lo que cumple con las distancias. Esto se verifica en el plano de mitigación adjunto.

</td></tr>
<tr><td>5</td><td colspan="2">INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD</td></tr>
<tr><td>5.1</td><td>Señalización de tránsito: Toda la señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito. Asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada.</td><td>Si cumple. Las señales y demarcaciones se presentan en la medida de mitigaciones mencionadas posteriormente. Cabe mencionar que la señalización de tránsito será únicamente la indicada en el plano correspondiente aprobado por la Dirección de Tránsito previo a la instalación de la misma.</td></tr>
<tr><td>6</td><td colspan="2">INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO</td></tr>
<tr><td>6.1</td><td>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.</td><td>No aplica, ya que el proyecto no contempla la ocupación del espacio público con estructuras u obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales.</td></tr>
<tr><td>6.2</td><td>Facilidades para personas con movilidad reducida: El proyecto no puede afectar la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o de ciclistas, tales como huellas podotáctiles, dispositivos de rodados o ciclovías, por lo que la pavimentación o repavimentación de</td><td>Si cumple. El proyecto no interfiere en las facilidades existentes. Además, se incorporan facilidades para personas con movilidad reducida acorde a la normativa vigente. Ver detalle en Plano de Mitigación adjunto.</td></tr>
</table>

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS		Cumple Si o No, Observación
	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.	

Fuente: Elaboración propia

9. MEDIDAS DE MITIGACIÓN ADICIONALES

El proyecto **"Condominio Isla Cautín"**, cumple las medidas de mitigación obligatorias que indica el artículo 1.3.2 del DS 30/2017 de MTT. De acuerdo a lo anterior se han incorporado las siguientes medidas de mitigación.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN

1.- En el frontis del proyecto se propone las siguientes medidas:
· Acceso vehicular de 5,0m a nivel de vereda.
· Demarcación de solera amarilla.
· Incorporación de 188 m^2 de vereda costado oriente.
· Incorporación de 2 dispositivos de rodado junto con huella podotáctil.
· Demarcación Paso Cebra y línea zig-zag.
· Incorporación de 2 señales (PO-8) "Proximidad de Paso Cebra" junto a demarcación.
· Se configura acera poniente considerando 30 m^2 de área verde y 5 m^2 de vereda.

2.- Por calle Arturo Prat, entre retorno y calle Regidor Carlos Mason se proyecta lo siguiente:
· Demarcación de 4 flechas direccionales.
· Demarcación de 39 estacionamientos.
· Eliminación de dispositivos de rodados existentes, cercanos a resalto redondeado.

3.- En la intersección de calle Arturo Prat con Regidor Carlos Mason se propone las siguientes medidas de mitigación:
· Demarcación de 6 flechas direccionales.
· Redemarcación de Ceda el Paso, Paso Cebra y Cruce de Ciclistas existente.
· Incorporación de señal (IO-7c) "Fin de Ciclovía".
· Incorporación de señal (RO-16b) "Al virar preferencia ciclista".

4.- En la intersección de calle Arturo Prat con Imperial se proponen las siguientes medidas de mitigación:
· Redemarcación Paso Cebra existente.
· Redemarcación cruce de ciclistas.
· Redemarcación Pare.

5.- En la intersección de ciclovía "Temuco-Labranza" con calle Prat se propone las siguientes medidas de mitigación:
· Redemarcación de Paso Cebra existente.
· Incorporación de 2 dispositivos de rodado en acera oriente de calle Arturo Prat.

6.- En la intersección de calle Arturo Prat con León Gallo se propone las siguientes medidas de mitigación:
· Redemarcación cruce de ciclistas.
· Redemarcación Pare.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN

a.- Al interior del proyecto se incorporan las siguientes medidas:

· 1 señal "Pare" (RPI-2) con su respectiva demarcación.
· Demarcación de 10 flechas direccionales.
· Demarcación de 116 estacionamientos vehiculares.
· Demarcación de senda peatonal por costado sur de ruta de a estacionamientos.
· Demarcación de 4 estacionamientos destinados para personas con discapacidad, junto con la instalación de 4 señales "No estacionar" con leyenda "Excepto personas con credencial de la discapacidad" (RPO-14).
· Incorporación de espejo convexo y baliza sonora en acceso hacia los departamentos.
· Incorporación de 60 bicicleteros Techados.

Nota:

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

- **a)** La demarcación debe ser en pintura termoplástica, de 2,5 mm de espesor, certificada. Además, se debe certificar retrorreflectancia de la pintura.
- **b)** Las demarcaciones obsoletas deben ser removidas antes que las nuevas condiciones operación v/o físicas se implementen. Se puede utilizar cualquier proceso que elimine totalmente la demarcación obsoleta siempre que no dañe el medio ambiente y que no afecte la integridad del pavimento, tales como chorro de arena, cepillado, quemadura, aplicación de agentes químicos otros. No siendo aceptable el recubrimiento con pintura gris o negra, ya que ésta se degrada con el tiempo dejando visible la demarcación que se ha intentado eliminar.
- **c)** Los rebajes de solera proyectados se presentarán ante SERVIU Región de la Araucanía en el proyecto de pavimentación y aguas lluvias para su aprobación definitiva.
- **d)** En el caso de realizar borrado de pintura existe, esta se debe ejecutar con maquina habilitada para dicho trabajo no se permitirá el borrado con pintura.
- **e)** Las señales verticales deben ejecutarse con perfil cuadrado 50x50x2 mm, placa galvanizada, lamina reflector grado de Ingeniería avanzado, lamina anti grafiti certificada para señalización vial y cumplir con lo estipulado en Manual de Señalización de Transito Cap.2.
- **f)** Las señales de advertencia de proximidad de paso peatonales y niños jugando deben ejecutarse en color amarillo limón de 80 cm.
- **g)** Las demarcaciones se deben realizar con pintura termoplástica con aplicación de microesferas reflectantes, y cumplir con los estipulado en Manual de Señalización de Transito Cap 3.

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



Nelson Gabriel Fierro Pino
Representante Legal
Transvía Ingeniería
Agosto de 2026