



IMIV Básico

INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL DEL PROYECTO:

“EDIFICIO ABC, TEMUCO”.

Versión 2

REGIÓN DE LA ARAUCANÍA.

Agosto 2026.

Ingeniero Civil

Juan Ñeiculeo Paillacheo

19.628

INDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	ESQUEMA DEL PROYECTO.	4
2.1	Características Generales.....	4
2.2	Ubicación.....	5
2.3	Accesos.....	6
2.4	Superficies.....	7
2.5	Vías de circulación del proyecto.....	7
2.5.1	Vías de circulación vehicular.....	7
2.5.2	Vías de circulación peatonal.....	8
2.5.3	Vías de circulación de ciclos.....	15
2.6	CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS.....	16
3.	DEFINICIONES INICIALES.	22
3.1	Metodología a utilizar.	23
3.2	Certificado de Informaciones Previas.....	23
3.3	Intersecciones a considerar.....	25
3.4	Rutas de Ingreso/Egreso e Intersecciones con otras Vías.....	26
3.4.1	Rutas de Ingreso/Egreso vehicular.	26
3.4.2	Rutas de Ingreso/Egreso peatonal.....	27
3.4.3	Rutas de Ingreso/Egreso Transporte público.	28
3.5	Determinación del Área de influencia.....	29
3.6	Categorización de las vías.	30
4.	CARACTERÍSTICAS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	31
4.1	Ubicación.....	31
4.2	Infraestructura.	32
4.3	Estado de Conservación Mobiliario Urbano, del Área de Influencia.....	33
4.4	Transporte Público.....	54
4.5	Rutas Peatonales.....	56
5.	PROYECTO MITIGADO.....	56
5.1	Proyecto Mitigado en Etapa de Construcción.....	56
5.2	Proyecto Mitigado en Etapa de Operación.....	57
6.	CONCLUSIONES.....	65

ANEXO N°1 Esquema Situación Actual.

ANEXO N°2 Esquema Situación con Proyecto Mitigado.

1

9.

6

2

8

2. ESQUEMA DEL PROYECTO.

2.1 Características Generales.

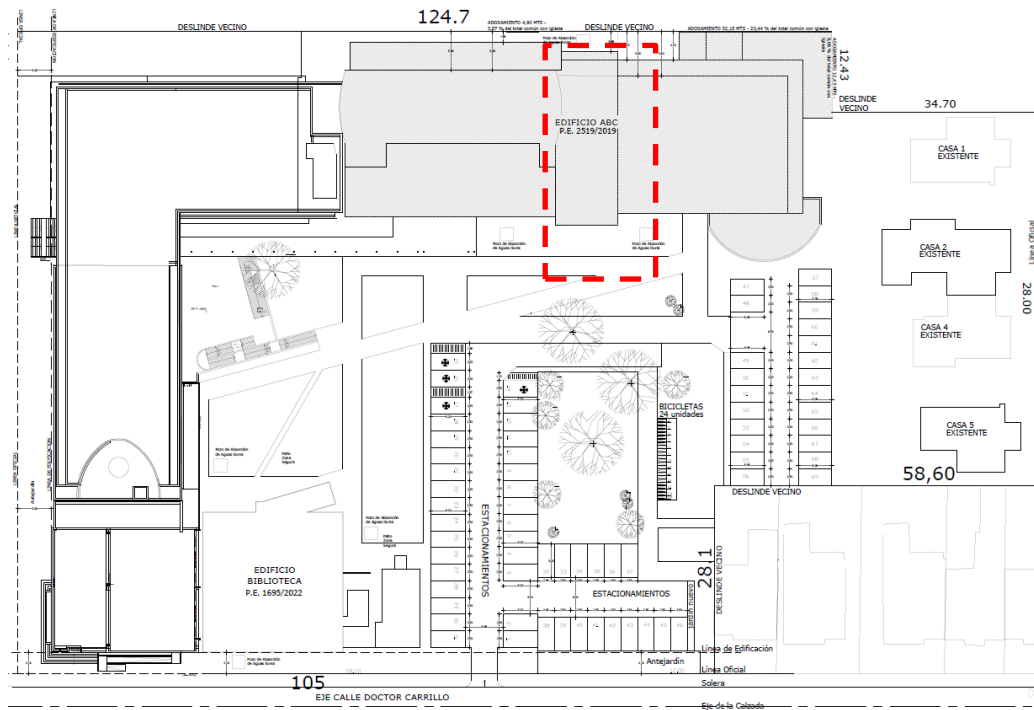
El proyecto "Edificio ABC " se emplaza en el campus de la Universidad Mayor, la cual es ubicada en Av. Alemania 0281, comuna de Temuco, Región de la Araucanía, Teniendo como Representante legal al Sr. Gonzalo Verdugo.

El proyecto considera la modificación de un permiso de edificación previamente aprobado a través de la resolución PE-2519/2019, esta modificación considera el cambio de superficies dentro del Edificio B (Edificio a regularizar), este cambio consiste en la redistribución de espacios, realizando disminución de sala de clases y salas de talleres, con el fin de dejar mas laboratorios especializados a simulación clínica.

Este proyecto no está sujeto a afectaciones a utilidad pública y cuenta con su acceso Vehicular en calle Doctor Carrillo y su Acceso Peatonal por Calle Av. Alemania 0281, comuna de Temuco.

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





Fuente: Elaboración Propia.

2.2 Ubicación.

En la siguiente figura se muestra la ubicación del proyecto:

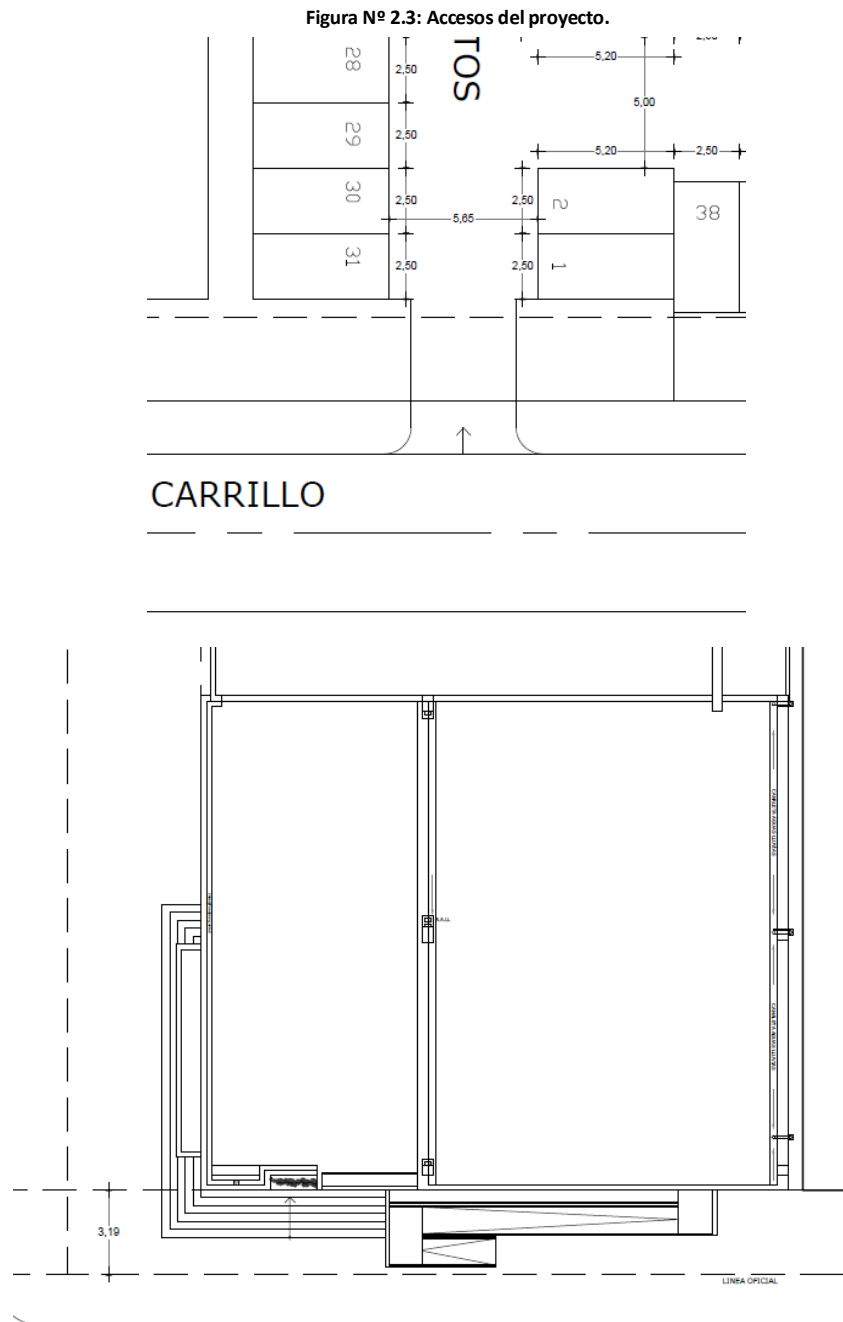
Figura N.º 2.2: Ubicación del proyecto.



Fuente: Elaboración Propia - Google Earth.

2.3 Accesos.

Respecto al acceso, el proyecto contempla 1 acceso vehicular por calle Doctor Carrillo, que operan como entrada y salida, además de ingreso peatonal Ubicado por Av. Alemania, los cuales se presentan en la siguiente figura:



Fuente: Elaboración Propia, base arquitectura del proyecto.

2.4 Superficies.

A continuación, se presenta un cuadro resumen de superficies consideradas en el desarrollo del proyecto.

Cuadro N° 2.1: Cuadro General de Superficies proyecto.

Superficie	Total (m²)
Edificada superficie nivel 1	2049
Edificada superficie nivel 2	1476.54
Edificada superficie nivel 3	1504.13
Edificada superficie nivel 4	1504.13
Edificada Total	6078.7

Fuente: Solicitud de Modificación de proyecto de edificación.

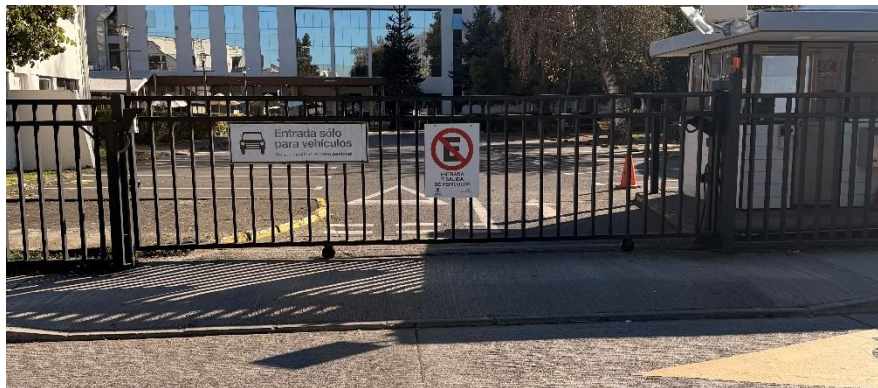
2.5 Vías de circulación del proyecto.

A continuación, se presenta los esquemas de planta de vías de circulación, para el caso de este proyecto se hace mención a que este corresponde a un comercio tipo mall chino y **con accesos vehiculares y peatonales**, los cuales se muestran a continuación.

2.5.1 Vías de circulación vehicular

Para el caso de la circulación vehicular, se deja especificado a través de la instalación de demarcación en calle Doctor Carrillo, las cuales, indican el correcto uso de circulación vehicular.

Figura N° 2.4: Rutas de circulación vehicular por Doctor Carrillo



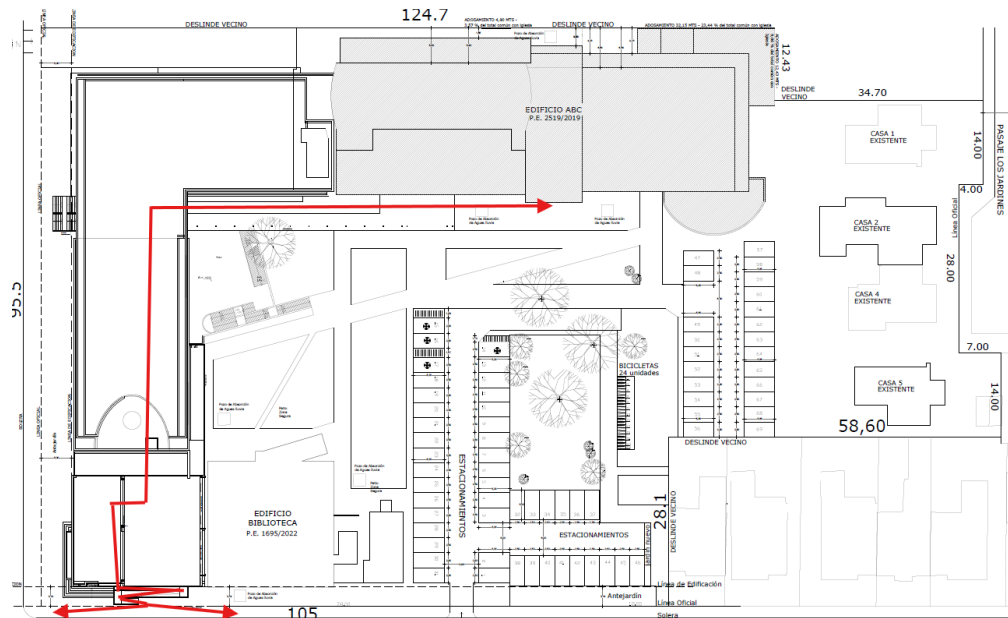
Fuente: Elaboración propia.

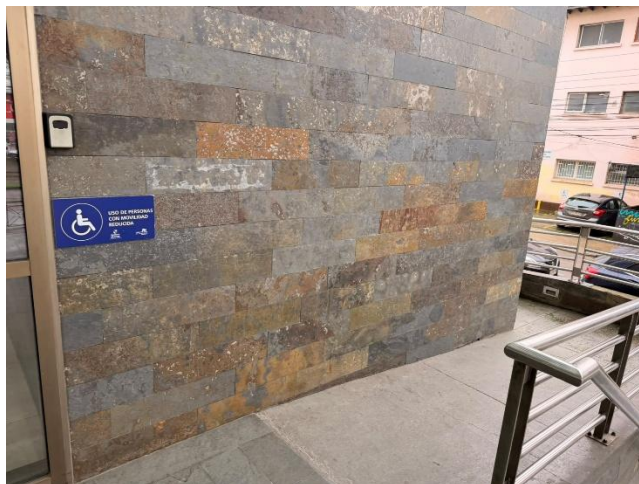
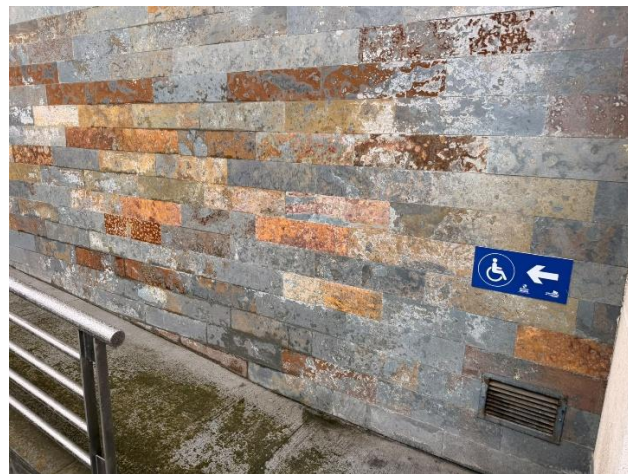
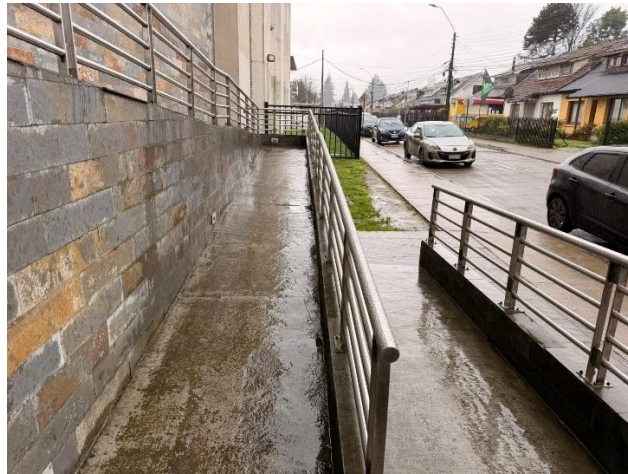
2.5.2 Vías de circulación peatonal

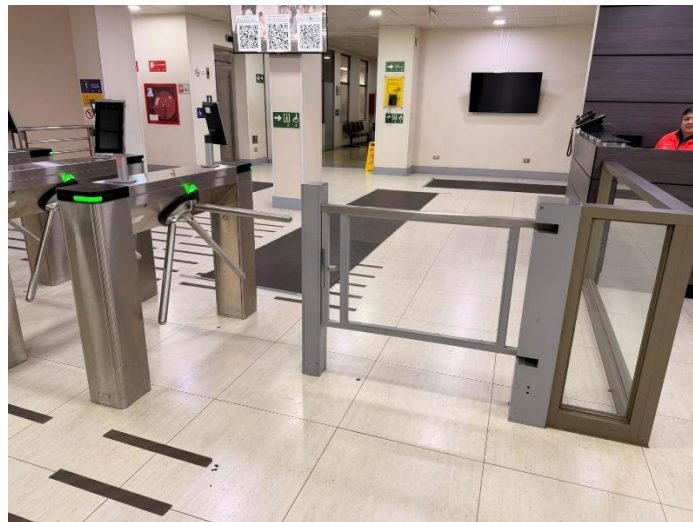
Para el caso de la circulación peatonal al interior del proyecto, se menciona que el circuito de peatones se realiza a través de los accesos peatonales, los cuales se encuentran ubicados en Av. Alemania 0281 (Frontis de la Universidad), se hace mención a que esta se dispone de manera de asegurar una ruta accesible, la cual que genera el desplazamiento seguro de peatones hacia el interior del proyecto.

En las siguientes imágenes se muestra la ruta accesible desde el acceso de av. Alemania hasta puerta de edificio B y un set de fotografías que evidencian el buen estado de la ruta accesible, la cual se encuentra debidamente señalizada.

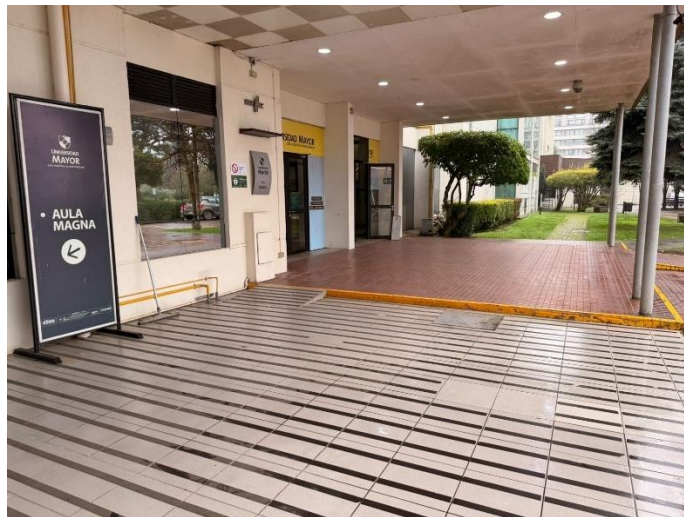
Figura N° 2.5: Rutas de circulación peatonal desde acceso a edificio.





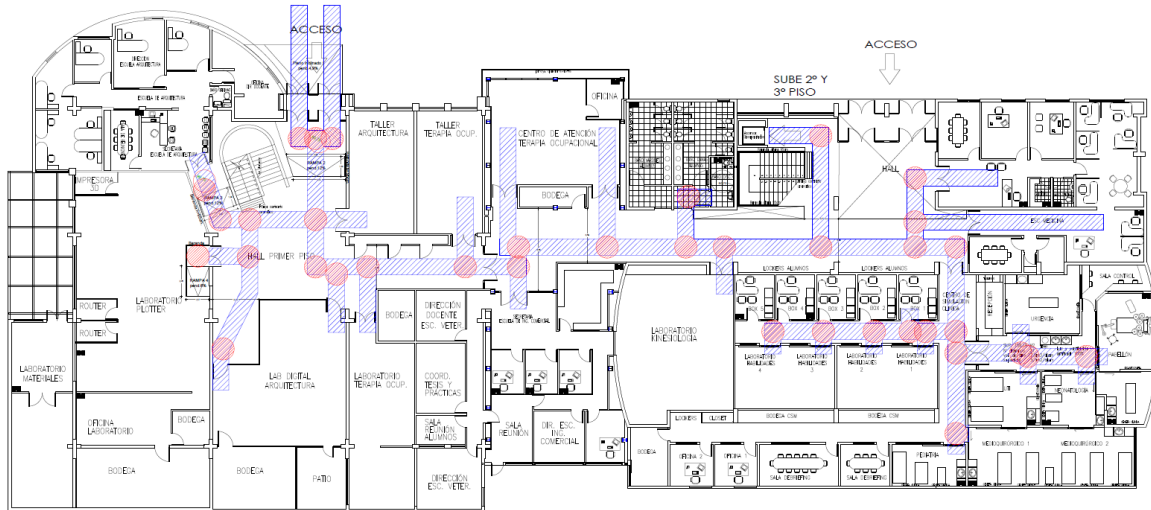








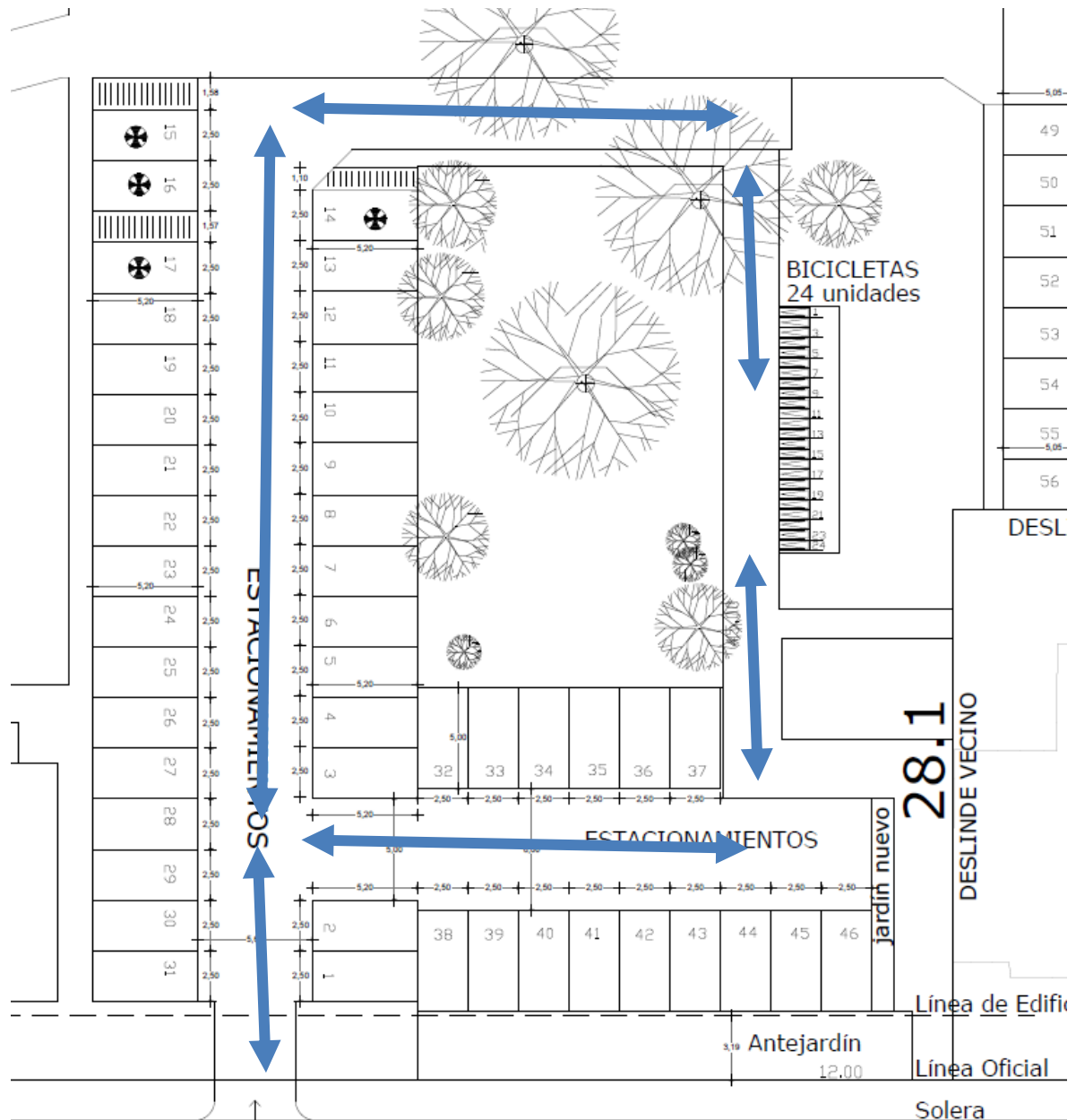
19.628



2.5.3 Vías de circulación de ciclos

Para el caso de la circulación de ciclos, se menciona que estos pueden ingresar a través de acceso vehicular ubicado por calle Doctor Carrillo para su respectivo ingreso.

Figura N° 2.7: Planta proyecto.



Fuente: Elaboración Propia, base arquitectura del proyecto.

2.6 CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS.

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

Cuadro N° 2.2: CIP Predio Hoja 1

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

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

DIRECCIÓN DE OBRAS - MUNICIPALIDAD DE :
Temuco
REGIÓN: Araucanía

CERTIFICADO N°
IP-03037/2026

FECHA CERTIFICADO
12-08-2026

SOLICITUD N°
2026/14148

FECHA SOLICITUD
24-07-2026

☒ URBANO ☐ RURAL

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN CALLE		AVENIDA ALEMANIA	
LOTEO		MANZANA	LOTE
ROL S.I.L. N°	1375-10	LE HA SIDO ASIGNADO EL N° 0281	

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

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO		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	ZH1
USOS DE SUELOS PERMITIDOS:	

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento dirijase al sitio <https://firmadigital.domdigital.cl/> e ingrese el siguiente código: 200-260812-4T3X5EFEG-C
Sitio verificador

1 / 6

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

Cuadro N° 2.3: CIP Predio. Hoja 2

RESIDENCIAL: Todo permitido.				
EQUIPAMIENTO: CIENTÍFICO: Todo permitido. COMERCIO: Todo lo permitido con *1. Se prohíben cabaret, boite, peñas folklóricas, 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. EDUCACIÓN: Todo permitido con *3. ESPARCIMIENTO Y TURISMO: Solo plazas de juegos infantiles SALUD: Todo permitido excepto cementerios y crematorios. SEGURIDAD: Solo unidades policiales y cuarteles de bomberos. SERVICIOS: Solo oficinas, estudios profesionales, técnicos, consulta, peluquerías, centros de belleza, saunas, solariums y servicios artesanales. SOCIAL: Todo permitido.				
USOS EXCLUIDOS:				
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.				
USO DE SUELO				
SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA		DENSIDAD MÁXIMA		ALTURA MÁXIMA EDIF.
300		300 viv/há		16,8 m excepto con °5
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD		COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO		OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES
2,6		0,4		0
ADOSAMIENTOS		DISTANCIAMIENTOS		CIERROS
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.		Según ancho de la vía que enfrenta el predio: Igual o superior a 20,0 m : 2,00 m Inferior a 20 a 20,0 m: 1,8 *Artículo 7, Título 3, PRC.
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS		SISTEMA DE AGRUPAMIENTO		
Para viviendas unifamiliares 25% del frente predial. Para edificio colectivo solo estacionamiento en antejardín según O.G.U.C.		Aislado / Pareado		
ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO		OCHAVOS		
ZM1		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		
USOS DE SUELOS PERMITIDOS:				

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento diríjase al sitio <https://firmadigital.domdigital.cl/> e ingrese el siguiente código: 200-260812-4T3X5EFEG-C
[Sitio verificador](#)

2 / 6

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

Cuadro N° 2.4: CIP Predio. Hoja 3

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 estacionamiento y terminales de distribución. CULTO: Todo permitido. CULTURA: Todo permitido. DEPORTE: Todo permitido excepto medialunas y actividades ecuestres. EDUCACIÓN: Todo permitido con *3. ESPARCIMIENTO Y TURISMO: Todo permitido excepto zoológico, hipódromos, canódromos, zonas de camping y pic nic, parque de entretenimiento y circos. SALUD: Todo permitido excepto cementerios y crematorios. SEGURIDAD: Solo unidades policiales y cuarteles de bomberos. SERVICIOS: Todo permitido. SOCIAL: Todo permitido.				
USOS EXCLUIDOS:				
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.				
USO DE SUELO		-		
SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA	DENSIDAD MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA EDIF.	SISTEMA DE AGRUPAMIENTO	
500	420 viv/há excepto con *5 (aumento 20%)	25,2m excepto con *5 (aumento 20%)	Aislado y Pareado	
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO	OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES	RASANTE	NIVEL DE APLICACIÓN
3,25 y 4,55 con *5 (aumento 30%)	Otros usos: 0,6 Residencial: 0,26	0	N: 70° según O.G.U.C.E: 60° S: 60° O: 70° según O.G.U.C	70°
ADOSAMIENTOS	DISTANCIAMIENTOS	CIERROS		OCHAVOS
No podrá exceder el 40% de la longitud total del deslinde común con el vecino. *Artículo 2.6.2. O.G.U.C.	Hasta 3,5m Fachada con vano: 3,0m Fachada sin vano: 1,40m Sobre 3,5m y hasta 7m Fachada con vano: 3m Fachada sin vano: 2,5m Sobre 7m Fachada con vano: 4m Fachada sin vano: 4m *Según Artículo 2.6.3. de la O.G.U.C.	ALTURA	% TRANSPARENCIA	Desde los 4 a 8 mts Artículo 2.5.4 según O.G.U.C. Predios con ***"Densificación Predial" 2,80 mts *Ver Artículo 9 del PRC
		Según ancho de la vía que enfrenta el predio: Igual o superior a 20,0 m : 2,00 m Inferior a 20 a 20,0 m: 1,8 *Artículo 7, Titulo 3, PRC.	Optativos, mínimo 100% de transparencia. En Zona Mixta de Av. Alemania, vivos de máximo 50 cm de altura, según Artículo 7 de la Ordenanza Local	
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS				
No se Permite en Ante jardín				
CESIONES Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art.2.2.5. N° 2 O.G.U.C.)				
Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento dirijase al sitio https://firmadigital.domdigital.cl/ e ingrese el siguiente código: 200-260812-4T3X5EFEG-C Sitio verificador				

3 / 6

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

Cuadro N° 2.5: CIP Predio. Hoja 4

AREA DE RIESGO		AREA DE PROTECCION		ZONA O INMUEBLE DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA		ZONA TÍPICA O MONUMENTO NACIONAL	
SI NO		SI NO AAP3		SI NO APP3		SI NO	

5.2.- LINEAS OFICIALES

POR CALLE			TIPO DE VIA		
AVENIDA ALEMANIA			SERVICIO		
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	26,00	ANTEJARDÍN	ART. N°4 DE LA ORDENANZA LOCAL	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA		

POR CALLE			TIPO DE VIA		
CALLE DOCTOR CARRILLO			LOCAL		
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	10,00	ANTEJARDÍN	ART. N°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		

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (Art. 59)				SI	NO
PARQUE	☐	VIALIDAD	☐	ENSANCHE	☐
				APERTURA	☐
DE LAS SIGUIENTES VIAS					
GRAFICACION DEL AREA AFECTA A UTILIDAD PUBLICA CON INDICACION DE SUPERFICIE Y DIMENSIONES(parque / vialidad)					
PERFIL DEL ÁREA AFECTA A OBLIGACIÓN DE URBANIZAR (Art. 2.2.4)					

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento dirijase al sitio <https://firmadigital.domdigital.cl/> e ingrese el siguiente código: 200-260812-4T3X5EFEG-C
[Sitio verificador](#)

4 / 6

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

Cuadro N° 2.6: CIP Predio. Hoja 5

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				\$7.165
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (Art. 130 N°9 L.G.U.C.)	N°		FECHA	
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL / COD. AUTORIZACION	N°	9177065	FECHA	27-07-2026

NOTAS:(SOLO PARA SITUACIONES ESPECIALES DE LA AUTORIZACIÓN)
 - LA VIA DOCTOR CARRILLO CORRESPONDE A VIA LOCAL, SIN EMBARGO, DEPENDIENDO DE LOS FINES APLICA ARTICULO 2.3.2 DE LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.
 - AREA DE RESTRICCIÓN **RAM 5.**

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento dirijase al sitio <https://firmadigital.domdigital.cl/> e ingrese el siguiente código: **200-260812-4T3X5EFEG-C**
[Sitio verificador](#)

5 / 6

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

Cuadro N° 2.7: CIP Predio. Hoja 6



SMS



CONSUELO PILAR DIEZ RIOSECO
JEFE DEPARTAMENTO CATASTRO
FIRMA Y TIMBRE

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a la Ley N° 19.799. Para verificar la integridad y autenticidad de este documento dirijase al sitio <https://firmadigital.domdigital.cl/> e ingrese el siguiente código: 200-260812-4T3X5EFEG-C
[Sitio verificador](#)

6 / 6

Fuente: DOM Municipalidad Temuco.

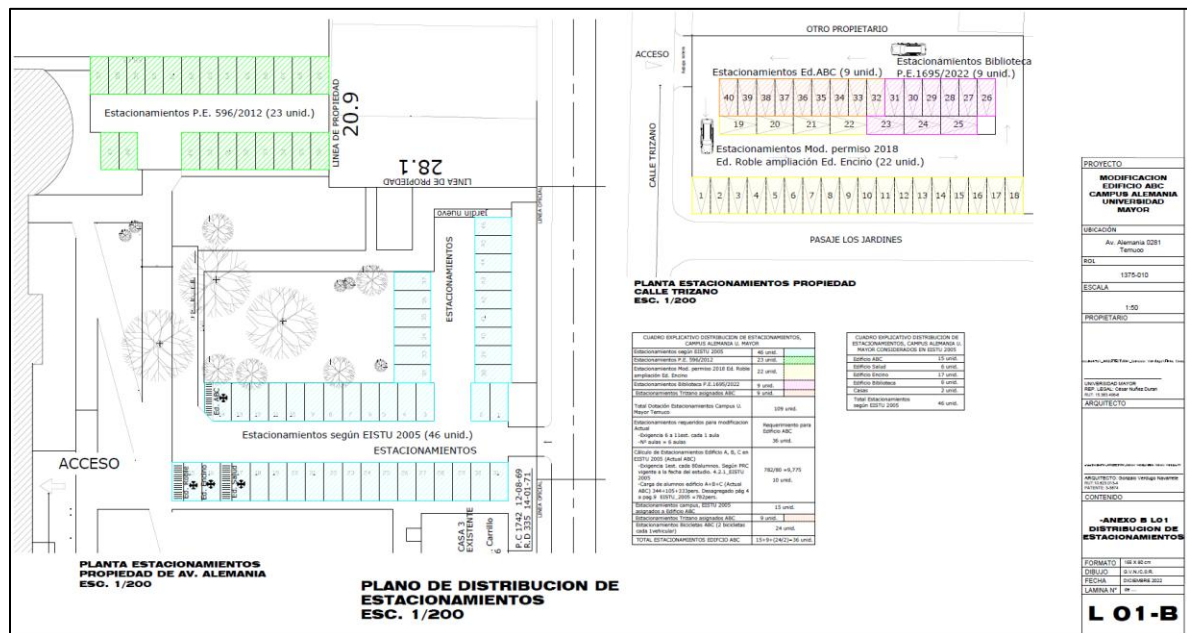
2.7 Dotación de estacionamientos.

Para el caso de estacionamientos, se precisa que se mantendrán aquellos ya aprobados en el Permiso de Edificación N.º PE-2519-2019.

Al respecto, se reitera que el presente proyecto contempla únicamente la modificación de las aulas internas del recinto, lo que se traduce en una reducción del número de salas y, en consecuencia, en una disminución de la carga de ocupación total del edificio.

La disposición de estos se presenta en la siguiente figura, la cual se ingresa en los anexos al proyecto.

Figura N.º 2.8: Estacionamientos.



Fuente: Elaboración Propia, base proyecto de arquitectura del proyecto.

3. DEFINICIONES INICIALES.

3.1 Metodología a utilizar.

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

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

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

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

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

3.2 Certificado de Informaciones Previas.

De acuerdo a lo establecido en los Certificados de Informaciones Previas N° IP-03037/2026 con fecha 24/07/2026, la zona donde se emplaza el proyecto corresponde a las zona ZM1 , en donde las normas sobre el uso de suelo indica lo siguiente:

Uso de suelo permitidos:

Cuadro N° 3.1: Tabla de uso de Suelos

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 estacionamiento y terminales de distribución. CULTO: Todo permitido. CULTURA: Todo permitido. DEPORTE: Todo permitido excepto medialunas y actividades ecuestres. EDUCACIÓN: Todo permitido con *3. ESPARCIMIENTO Y TURISMO: Todo permitido excepto 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.
--

Fuente: CIP IP-03037 Temuco.

Uso de Suelo prohibidos:

Cuadro N° 3.2: Tabla de uso de Suelos

USOS EXCLUIDOS:
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.

Fuente: CIP IP-03037 Temuco.

El Certificado de Informaciones Previas N°177, se presenta en los archivos adjunto.

3.3 Intersecciones a considerar.

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

Figura N° 3.3: Categorización.

Nombre Proyecto:	EDIFICIO ABC UNIVERSIDAD MAYOR SEDE TEMUCO		
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación		
Tipo de trámite:	Modificación o ampliación de un proyecto con permiso otorgado antes del 18 de noviembre 2021		

Rol	Región	Comuna	Dirección
01375-010	La Araucanía	Temuco	AVENIDA ALEMANIA # 0281

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto
Equipamiento	Educación	Establecimiento de educación superior (universidad, instituto profesional o centro de formación técnica)

Total terreno	Total edificado	Útil construido
13227.05 m²	6078.7 m²	6078.7 m²

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	N° de intersecciones
Transporte privado motorizado	24	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	56	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: SEIM

Teniendo en cuenta que el flujo de Viajes motorizado es la variable más desfavorable, y es igual a 56 (Veh/h), según lo indica el Oficio SEIM N° R.AR-0000004558/2022, la cantidad de intersecciones a considerar en el área de influencia por ruta desde/hacia el proyecto, es igual 1.

3.4 Rutas de Ingreso/Egreso e Intersecciones con otras Vías

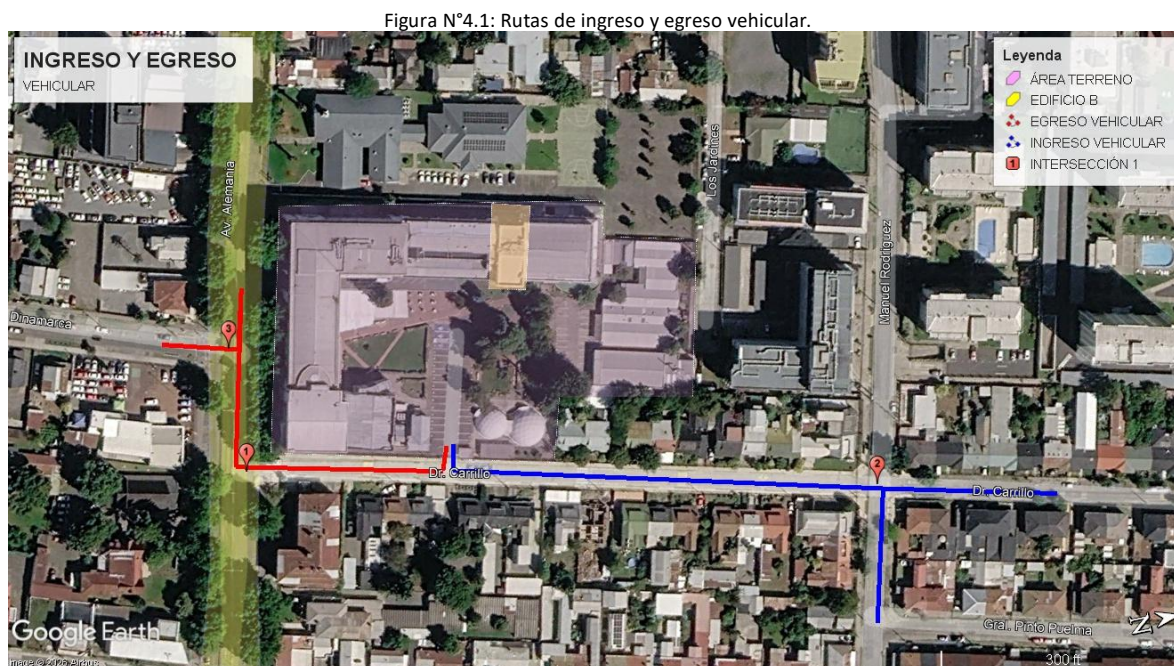
El área de influencia de los proyectos que deben presentar un IMIV básico corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorias aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación. Estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones, las cuales para efecto de este proyecto corresponden a 1 intersección.

Cabe mencionar que proyecto cuenta con 1 acceso vehicular por calle Doctor Carrillo, teniendo el sentido de ingreso y egreso del proyecto, además de un acceso peatonal por Av. Alemania. Se hace mención que proyecto cuenta con categorización básica de 1 intersección, por lo cual se considera para el área de influencia 1 intersección tanto para la entrada como salida del proyecto en ambos accesos.

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

3.4.1 Rutas de Ingreso/Egreso vehicular.

En la presente figura se muestra las posibles rutas de ingreso y egreso vehicular al proyecto. Se hace mención que sector no cuenta con complicaciones o dificultades para el tránsito en este modo de transporte, cabe mencionar que la calle Doctor Carrillo se encuentra recientemente construida por lo cual posee alto estándar de conservación y poseen buena visibilidad al proyecto. Las rutas de ingreso y egreso se muestran en la siguiente figura:



Fuente: Elaboración Propia.

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

- Las posibles rutas de acceso vehicular al proyecto son:
 - Desde el Norte: Doctor Carrillo- Acceso de proyecto.
 - Desde el oeste: No es factible en el área de estudio.
 - Desde el este: Rodríguez- Doctor Carrillo- Acceso de proyecto.
 - Desde el sur: No es factible en el área de estudio.
- Las posibles rutas de egreso vehicular al proyecto son:
 - Hacia el Norte: No es factible en el área de estudio.
 - Hacia el oeste: Acceso de proyecto- Doctor Carrillo- Av. Alemania.
 - Hacia el este: No es factible en el área de estudio.
 - Hacia el sur: Acceso de proyecto- Doctor Carrillo- Av. Alemania-Dinamarca.

3.4.2 Rutas de Ingreso/Egreso peatonal.

En la presente figura se muestra las posibles rutas de ingreso y egreso que pueden optar peatones y ciclos para ingresar o egresar al proyecto. Cabe mencionar que el acceso peatonal y de ciclos se dispone a través del acceso proveniente de la Av. Alemania, calle que cuenta con veredas existentes que se encuentran en buenas condiciones.

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

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



Fuente: Elaboración Propia.

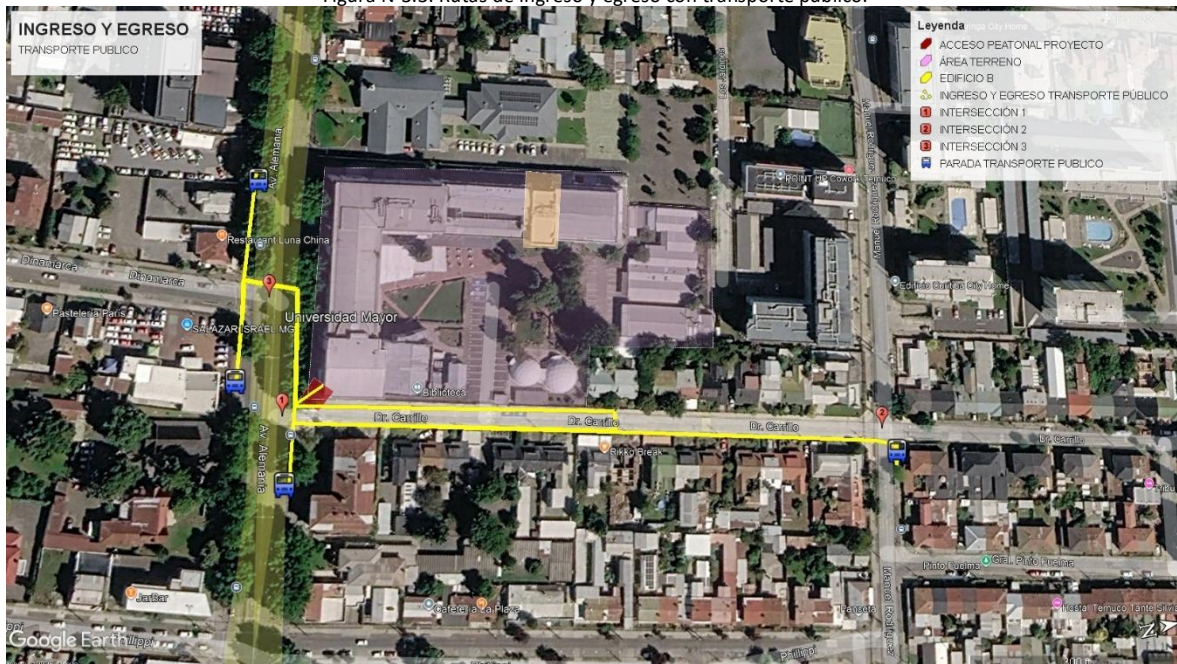
De la siguiente imagen se puede deslumbrar las posibles rutas peatonales hacia el proyecto, las cuales son las siguientes:

- Las posibles rutas de acceso Peatonal al proyecto son:
 - Desde el Norte: Doctor Carrillo- Av. Alemania-Acceso de proyecto.
 - Desde el este: 1.- Rodríguez -Doctor Carrillo- Av. Alemania- Acceso de proyecto.
2.- Av. Alemania- Acceso de proyecto.
 - Desde el oeste: 1.- Rodríguez -Doctor Carrillo- Av. Alemania- Acceso de proyecto.
2.- Av. Alemania- Acceso de proyecto.
 - Desde el sur: Dinamarca- Av. Alemania- Acceso de proyecto.
- Las posibles rutas de egreso peatonal al proyecto son:
 - Hacia el Norte: Acceso de proyecto- Av. Alemania- Doctor Carrillo.
 - Hacia el oeste: 1.-Acceso de proyecto- Av. Alemania- Doctor Carrillo- Rodríguez.
2.- Acceso de proyecto- Av. Alemania
 - Hacia el este: 1.-Acceso de proyecto- Av. Alemania- Doctor Carrillo- Rodríguez.
2.- Acceso de proyecto- Av. Alemania
 - Hacia el sur: Acceso de proyecto- Av. Alemania – Dinamarca.

3.4.3 Rutas de Ingreso/Egreso Transporte público.

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

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



Fuente: Elaboración Propia.

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

- Las posibles rutas de acceso Peatonal al proyecto son:
 - Desde el Norte: No es Factible en este Modo.
 - Desde el este: 1.- Rodríguez -Doctor Carrillo- Av. Alemania- Acceso de proyecto.
2.- Av. Alemania- Acceso de proyecto.
 - Desde el oeste: Av. Alemania- Acceso de proyecto.
 - Desde el sur: No es Factible es este Modo
- Las posibles rutas de egreso peatonal al proyecto son:
 - Hacia el Norte: No es Factible en este Modo.
 - Hacia el oeste: 1.-Acceso de proyecto- Av. Alemania- Doctor Carrillo- Rodríguez.
2.- Acceso de proyecto- Av. Alemania
 - Hacia el este: Acceso de proyecto- Av. Alemania
 - Hacia el sur: No es Factible en este Modo.

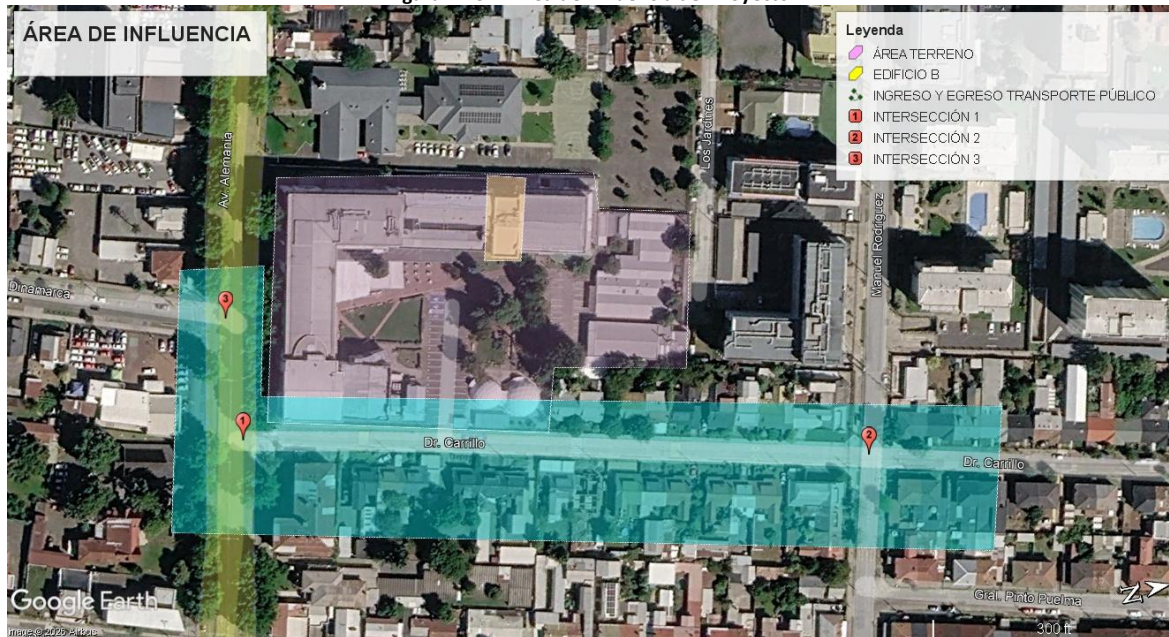
3.5 Determinación del Área de influencia.

La definición del área de estudio para esta categoría de IMIV, corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorias aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación. Estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones

Cabe mencionar que la categorización es de un IMIV de categoría Básica de 1 intersección, por lo cual se considera para el área de influencia 1 intersección tanto para la entrada como salida del proyecto, cabe mencionar que este proyecto cuenta con dos accesos al proyecto, por lo cual se considera abarcar un área de influencia por acceso.

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

Figura N° 3.2: Área de Influencia del Proyecto.



Fuente: Elaboración Propia - Google Earth.

3.6 Categorización de las vías.

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

Cuadro N° 3.1: Cuadro de Categorización de vías.

Nombre Vía	Tipo de vía	Sentido
Doctor Carrillo	Local	Unidireccional
Av Alemania	Colectora	Bidireccional
Rodríguez	Servicio	Unidireccional
Dinamarca	Servicio	Unidireccional

Fuente: PRC ilustre Municipalidad de Temuco.

CARACTERIZACIÓN Y LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

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

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

4. CARACTERÍSTICAS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

En este punto se presentarán algunos antecedentes que reportan los catastros y visitas a terreno los cuales se realizaron el día sábado 11 de abril, estos permiten identificar posibles puntos conflictivos, tanto desde el punto de vista geométrico como operativo, de manera de caracterizar la situación actual.

4.1 Ubicación.

El proyecto se ubica la comuna de Temuco, dentro del Recinto de la Universidad Mayor el cual se ubica en Calle Av Alemania N°0281 en la figura N° 2.2 se presenta un esquema de ubicación del proyecto.

El proyecto se ubica entre los siguientes límites:

- Sur: Av. Alemania.
- Norte: Otros Propietarios
- Poniente: Otros Propietarios
- Oriente: Calle Doctor Carrillo.

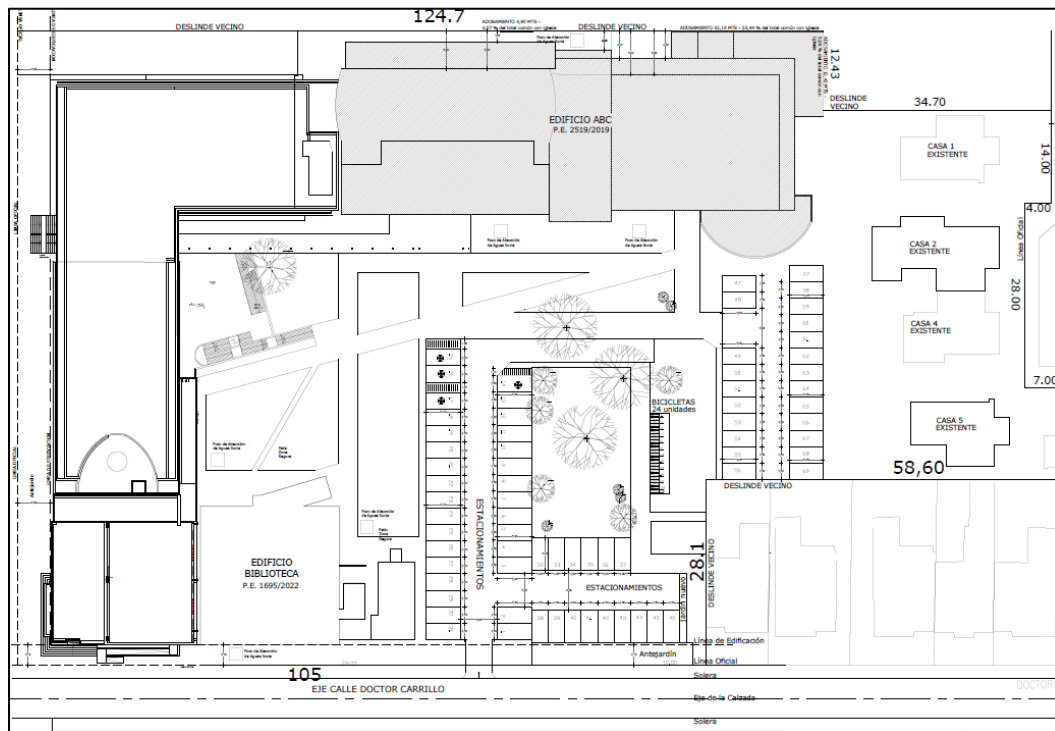
En la siguiente figura, se presenta una imagen área del proyecto.

Figura N°4.1: Proyecto a regularizar



Fuente: Elaboración Propia.

Figura N°4.2: Planta proyecto



Fuente: Arquitectura del proyecto.

4.2 Estado de pavimentos

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

Cuadro N° 4.1: Estado de Pavimento

Nombre Vía	Tipo	Estado
Doctor Carrillo	Hormigón	Nuevo
Av Alemania	Hormigón	Bueno
Rodríguez	Hormigón	Bueno
Dinamarca	Hormigón	Bueno

Fuente: PRC ilustre Municipalidad de Temuco.

4.3 Catastro de Mobiliario publico

Se menciona que el estado del mobiliario del área de influencia se encuentra en buenas condiciones y que ninguno de estos genera un conflicto o interferencias con rutas de accesibilidad universal, el estado de estas se puede apreciar en sección 4.9 y su emplazamiento en plano de SIT ACTUAL, presentado en anexos.

4.4 Catastro de facilidades peatonales

Se menciona que la situación base del área de influencia, posee rebajes de solera, baldosas podotáctiles y vallas peatonales, las cuales se encuentran normalizadas y en buenas condiciones dada su reciente construcción de proyecto de pavimentos participativos del SERVIU. El estado de estas se puede apreciar en sección 4.9 y su emplazamiento en plano de SIT ACTUAL, presentado en anexos.

4.5 Catastro de Facilidades para Ciclos

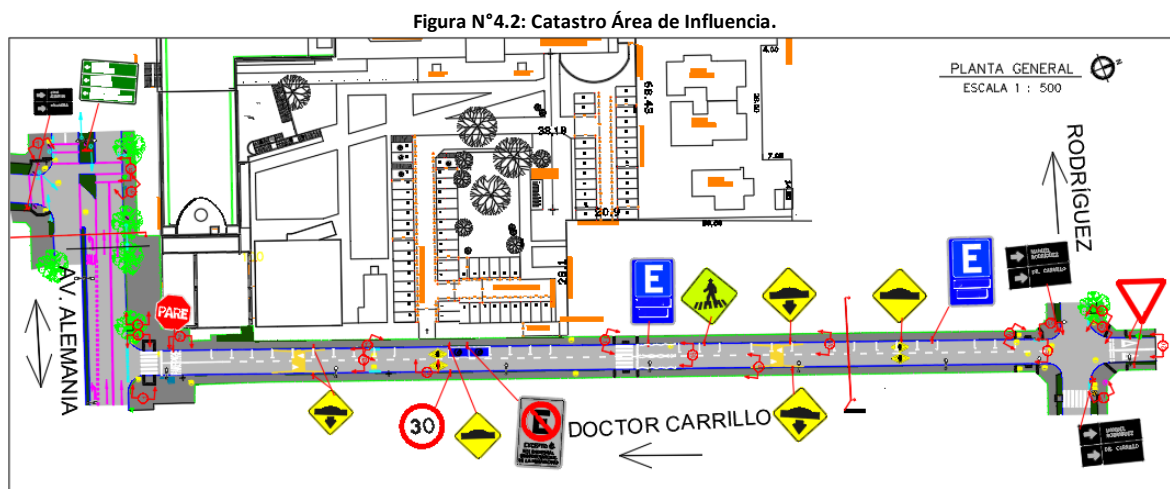
El área de influencia no cuenta con ciclovías cercanas.

4.6 Catastro de estructuras mayores

El área de influencia no cuenta este ITEM.

4.7 Infraestructura.

A continuación, se describen las principales características de la vía que conforma el área de influencia desde el punto de vista físico y operativo. Esta información se encuentra contenida también en el Anexo Digital "Situación Actual", esquema en el cual, se especifica la demarcación, la planimetría de las vías aledañas al proyecto, la señalización existente y otros aspectos relevantes del área de estudio. Cabe mencionar que catastro se realiza domingo 17 de mayo.



Fuente: Elaboración Propia.

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

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

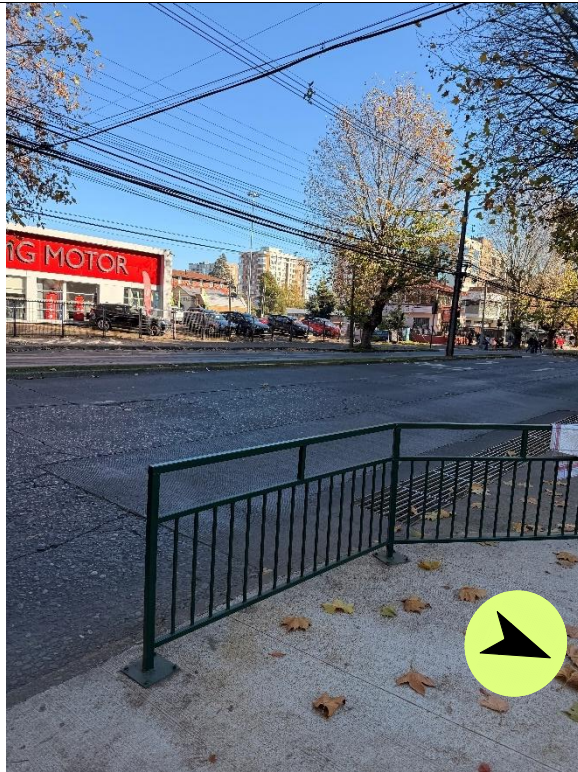
- Calle Doctor Carrillo Frente proyecto.
En esta se logra apreciar el acceso vehicular del proyecto el cual cuenta con espacio de almacenamiento y sentidos demarcados.



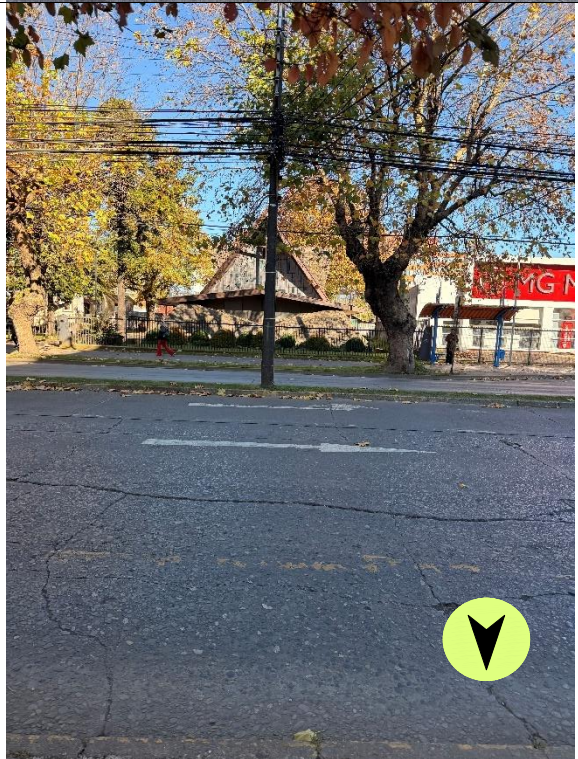
- Calle Doctor Carrillo esquina Av Alemania, se logra evidenciar buen estado de veredas, rebajes peatonales, demarcaciones, señales y mobiliario.



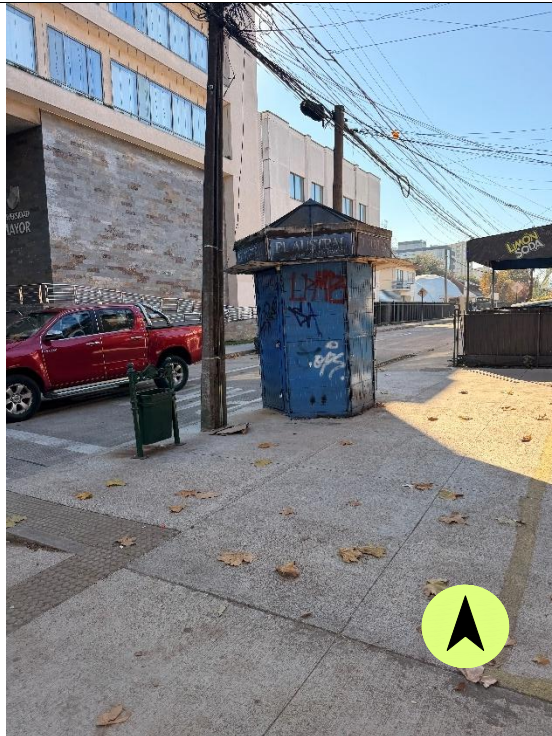
- Av. Alemania Frente a Universidad, se logra evidenciar buen estado de calzada, demarcación en regular estado de conservación.



- Av. Alemania Frente a Universidad, se logra evidenciar buen estado de calzada, demarcación en regular-mal estado de conservación.



- Calle Doctor Carrillo esquina Av Alemania, se logra evidenciar buen estado de veredas, rebajes peatonales, demarcaciones, señales y mobiliario.



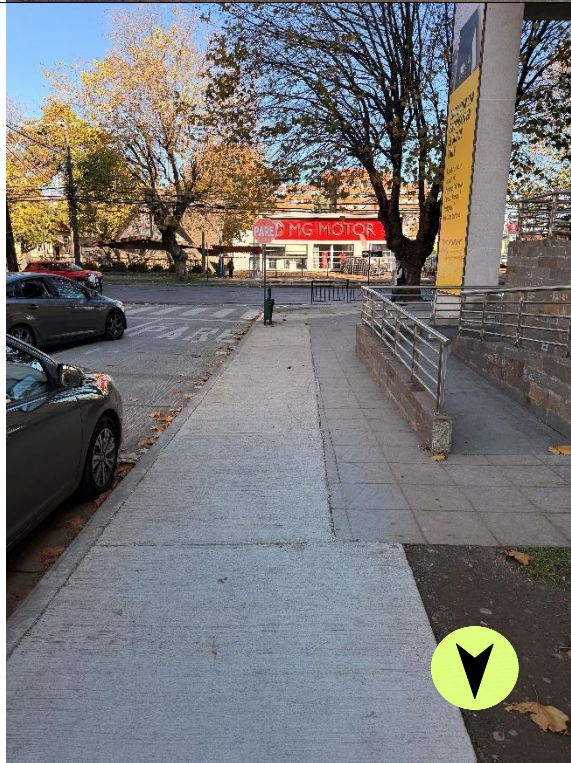
- Calle Doctor Carrillo esquina Av Alemania, se logra evidenciar buen estado de veredas, rebajes peatonales, demarcaciones, señales y mobiliario.



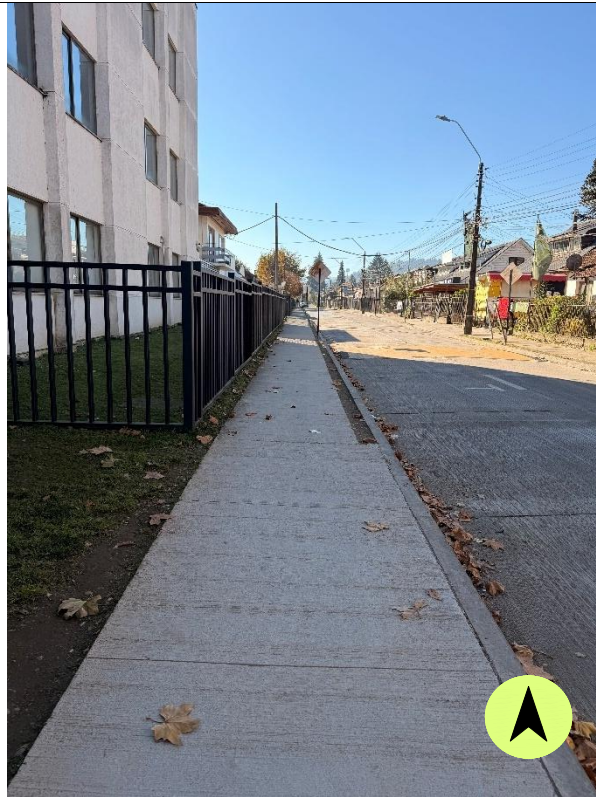
- Calle Doctor Carrillo en dirección norte, se logra evidenciar buen estado de veredas, reductor de velocidad, demarcaciones, señales.



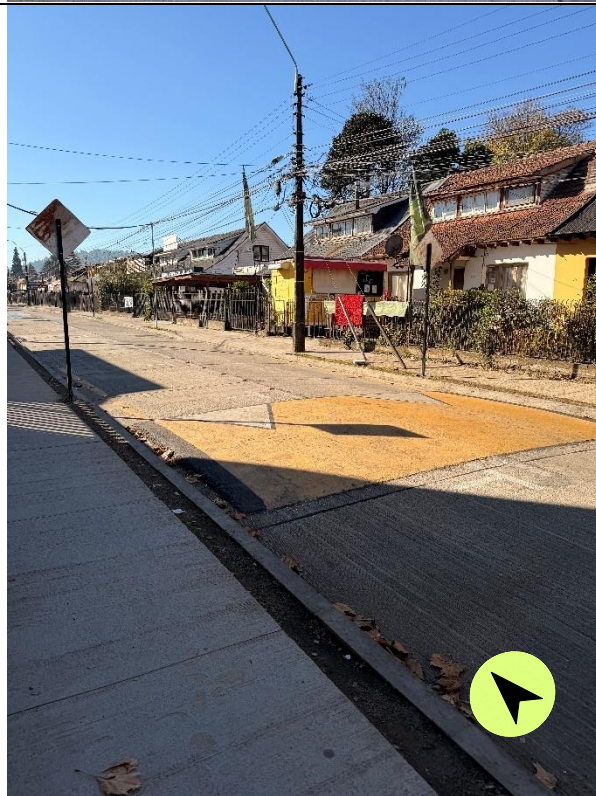
- Calle Doctor Carrillo esquina Av Alemania, se logra evidenciar buen estado de veredas, rebajes peatonales, demarcaciones, señales y mobiliario.



- Calle Doctor Carrillo en dirección norte, se logra evidenciar excelente estado de veredas, reductor de velocidad, demarcaciones, señales.



- Calle Doctor Carrillo en dirección norte, se logra evidenciar excelente estado de veredas, reductor de velocidad, demarcaciones, señales



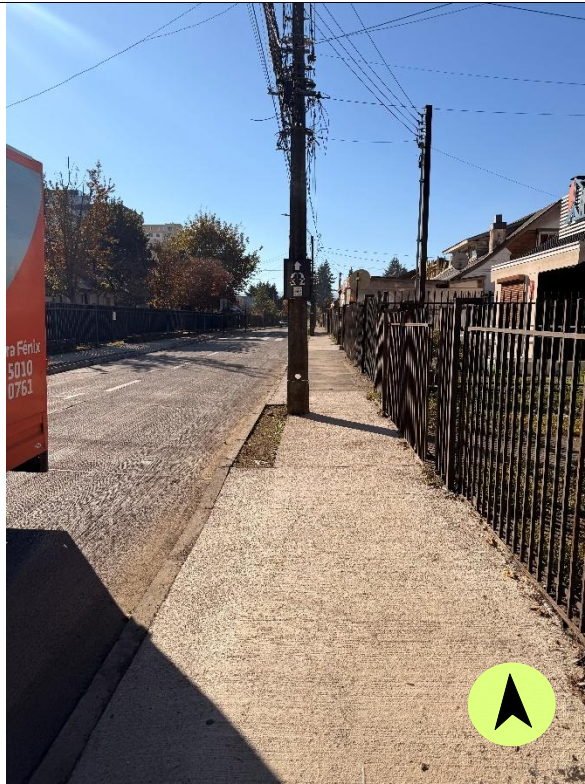
- Calle Doctor Carrillo en dirección sur, se logra evidenciar excelente estado de veredas, reductor de velocidad, demarcaciones, señales



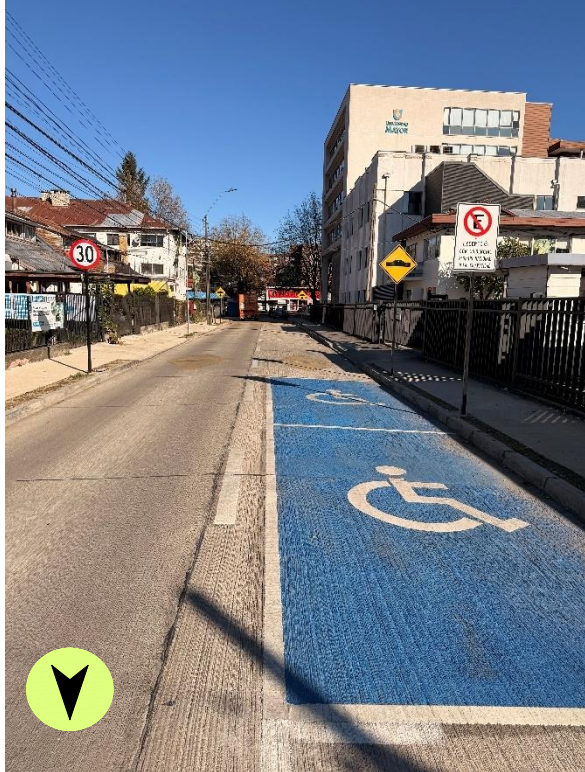
- Presente imagen se logra apreciar Camaras y sumideros en excelentes condiciones.



- En la presente imagen se logra evidenciar el estado de la calzada y vereda de calle doctor carrillo, las cuales se encuentran en estado nuevo.

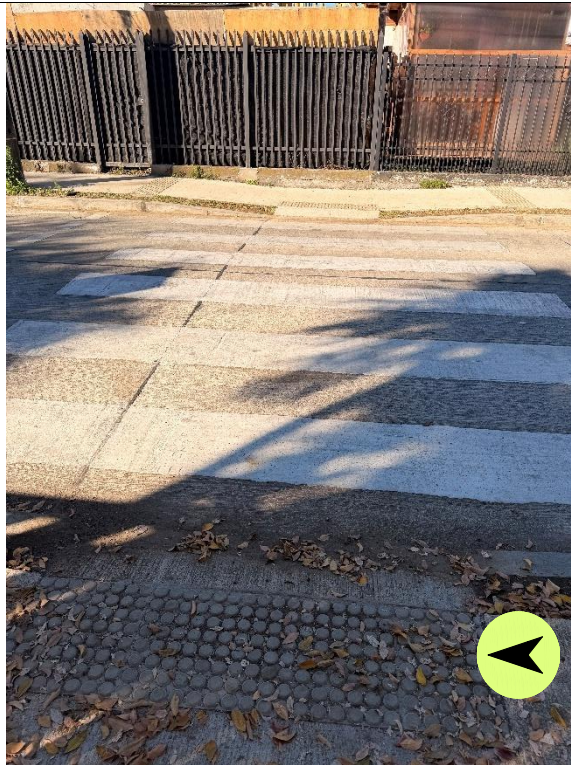


- En la presente imagen se aprecia calzada de calle Doctor Carrillo, se logra evidenciar el estado nuevo de esta al no tener desgaste ni en la demarcación.

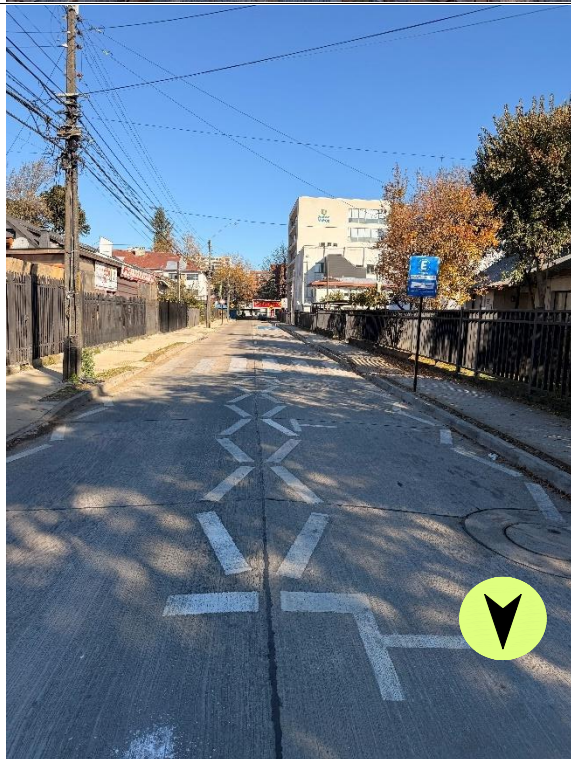




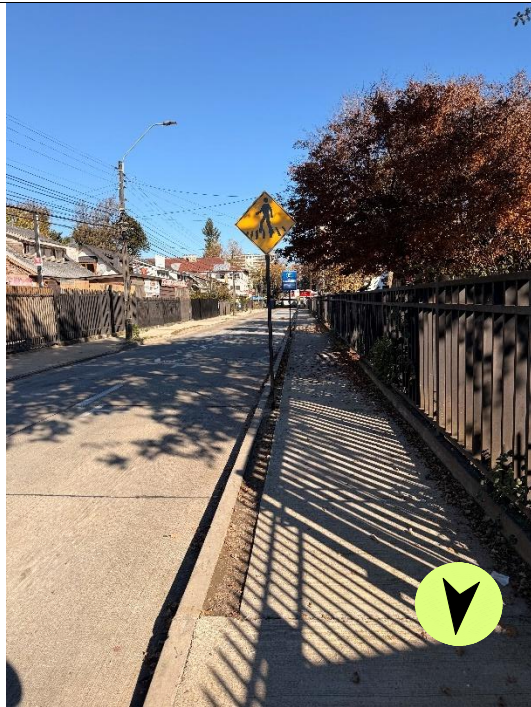
- Presente imagen se muestra paso peatonal presente en calle doctor carrillo, la cual cuenta con rebaje peatonal tipo 3, en excelente grado de conservación.



- Presente imagen se muestra paso peatonal presente en calle doctor carrillo, la cual cuenta con demarcación reglamentaria en excelente grado de conservación.



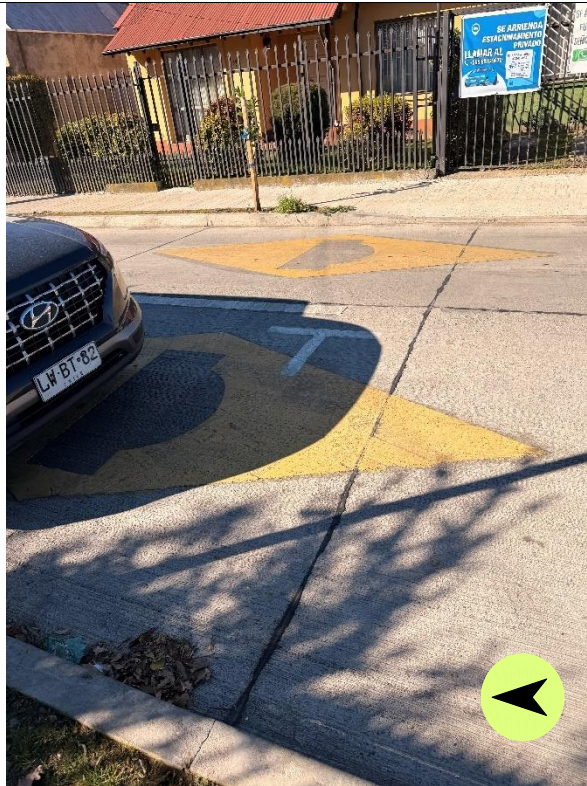
- En la presente imagen se pueden apreciar calle doctor carrillo y el excelente estado de conservación de sus elementos



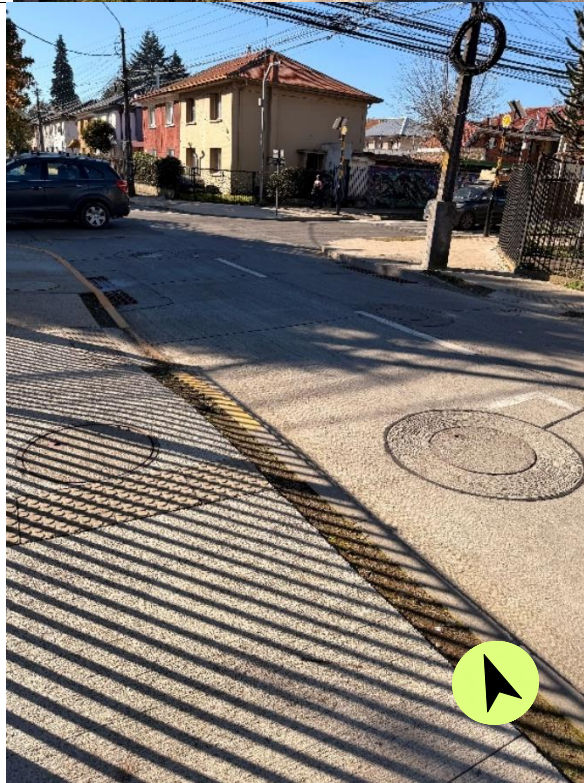
- En la presente imagen se pueden apreciar calle doctor carrillo y el excelente estado de conservación de sus elementos



- En la presente imagen se pueden apreciar calle doctor carrillo y el excelente estado de conservación de la demarcación.



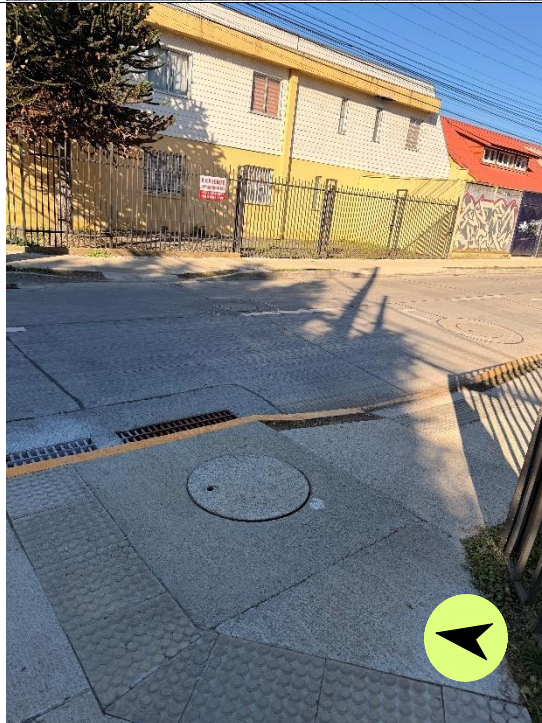
- En la presente imagen se logra evidenciarla intersección de doctor carrillo con calle Rodríguez, en excelente grado de conservación de sus elementos.



- En la presente imagen se logra evidenciarla intersección de doctor carrillo con calle Rodríguez, en excelente grado de conservación de sus elementos.

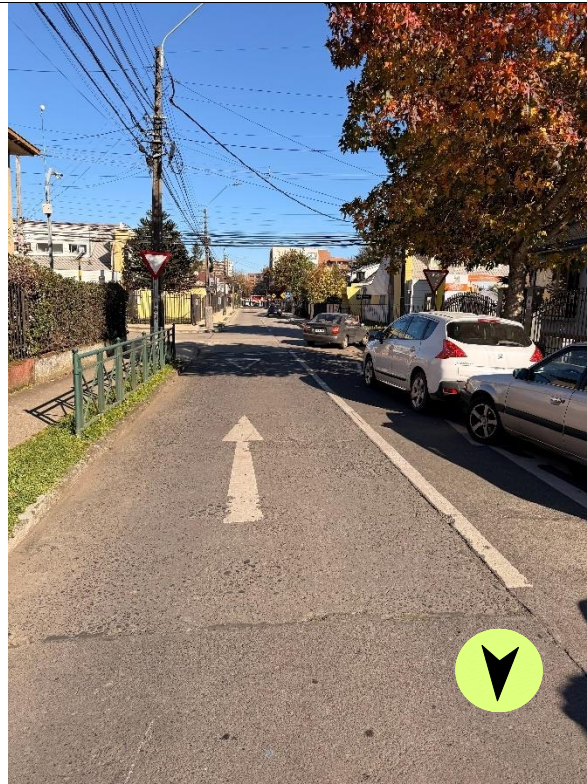


- En la presente imagen se logra apreciar la calle doctor carrillo antes de de la intersección con Rodríguez, se logra apreciar buen estado de todos sus elementos.





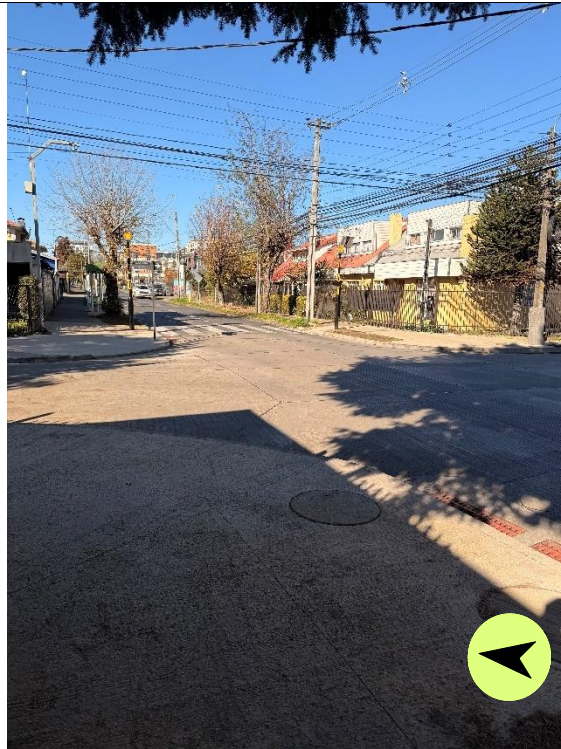
- En la presente imagen se logra evidenciarla intersección de doctor carrillo con calle Rodríguez, en excelente grado de conservación de sus elementos.



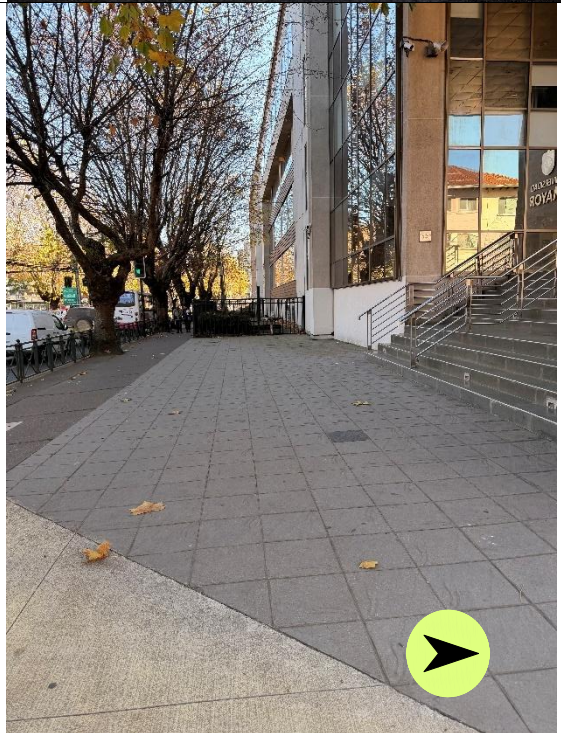
- En la presente imagen se logra evidenciarla intersección de doctor carrillo con calle Rodríguez, en excelente grado de conservación de sus elementos.



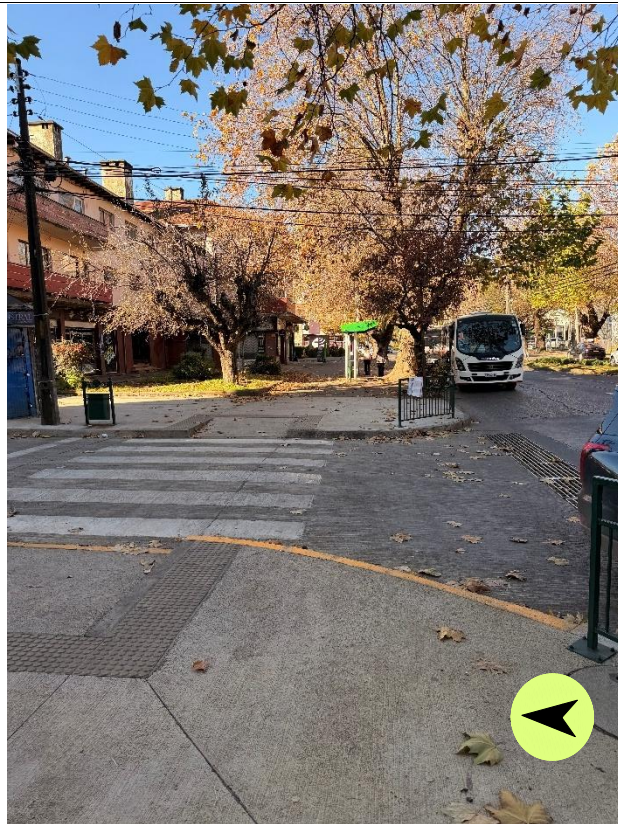
- En la presente imagen se logra evidenciarla intersección de doctor carrillo con calle Rodríguez, en excelente grado de conservación de sus elementos.



- Vereda de Av, Alemania frente a acceso peatonal de la Universidad, la cual esta con buen estado de conservación.



- En la presente imagen se logra ver otra vista de paso peatonal de calle doctor carrillo esq Av. Alemania.
- Se logra evidenciar refugio peatonal el cual se encuentra en buen estado de conservación.



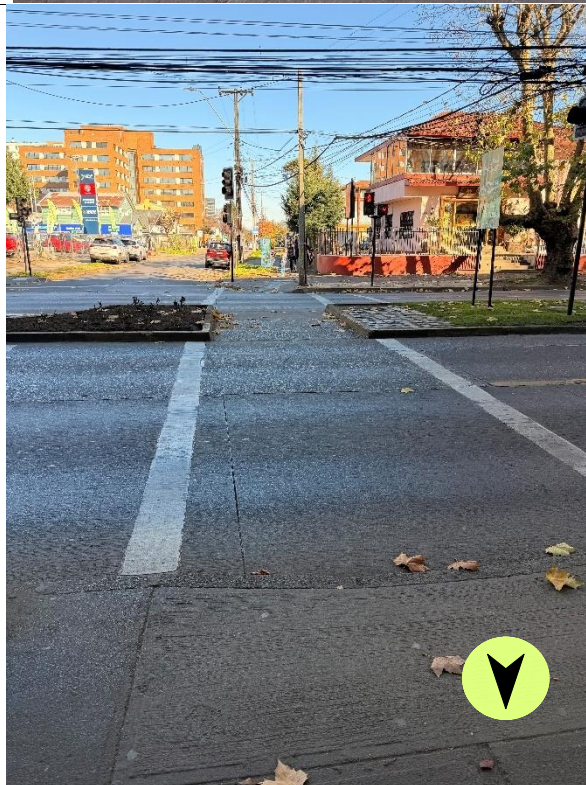
- Vereda de Av, Alemania frente a acceso peatonal de la Universidad, la cual está con buen estado de conservación.



- En la presente imagen se logra evidenciar el paso semaforizado de la intersección de Dinamarca con Av alemani, la cual se encuentra en buen estado de conservación tanto en calzada, veredas, demarcación, mobiliario, señales e instrumentos de semáforos.
- Rebaje peatonal sin baldosa podotáctil.



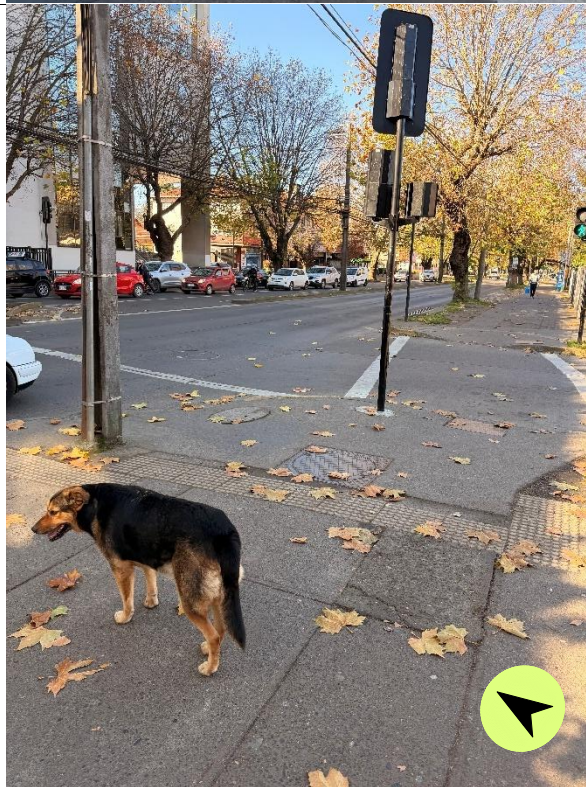
- En la presente imagen se logra evidenciar el paso semaforizado de la intersección de Dinamarca con Av alemani, la cual se encuentra en buen estado de conservación tanto en calzada, demarcación, señales e instrumentos de semáforos.



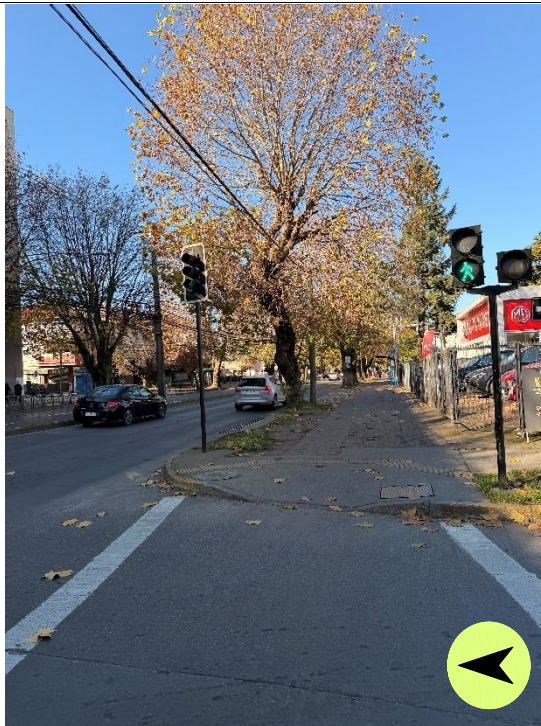
- Lámpara de semáforo en excelente estado de conservación.
- Demarcación en regular estado de conservación



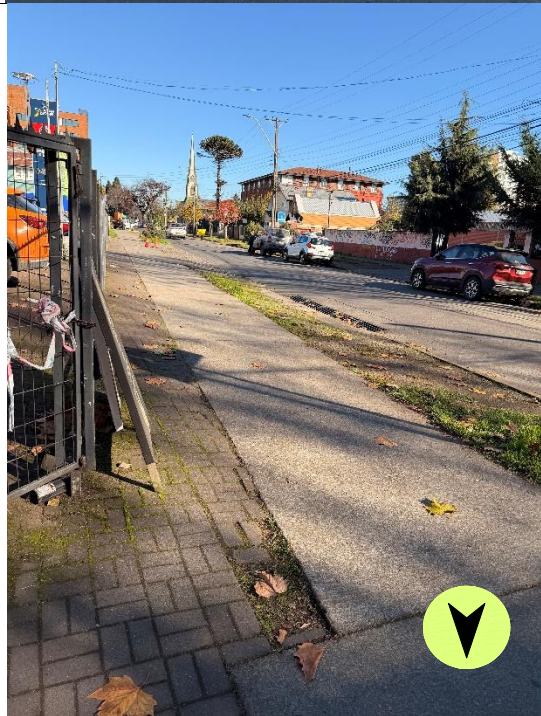
- Intersección de Dinamarca con Av. Alemania, la cual cuenta con todos sus elementos en buen estado de conservación.



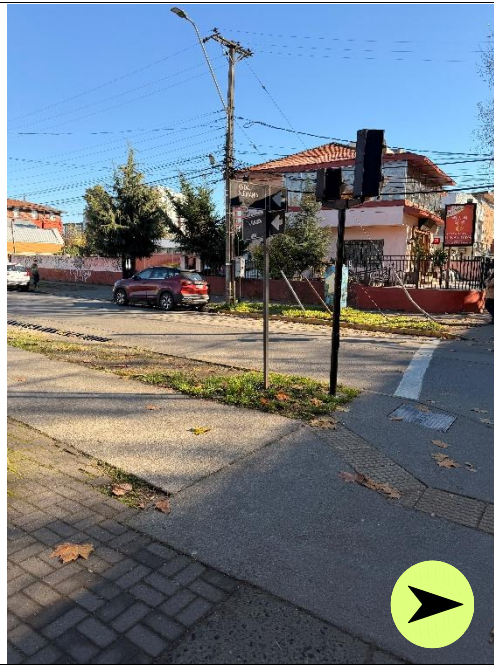
- Vereda de Calle de Av Alemania, se encuentra en buen estado de conservación.
- Demarcación, rebajes, demarcaciones, lamparas de semáforos en buen estado de conservación.



- Vereda de calle Dinamarca, se encuentra en buen estado de conservación.



- Intersección de Dinamarca con av Alemania, todos los elementos en buen estado de conservación.



Finalmente se menciona que en general la situación actual **se encuentra en buen estado de conservación y requiere pocas modificaciones a este.**

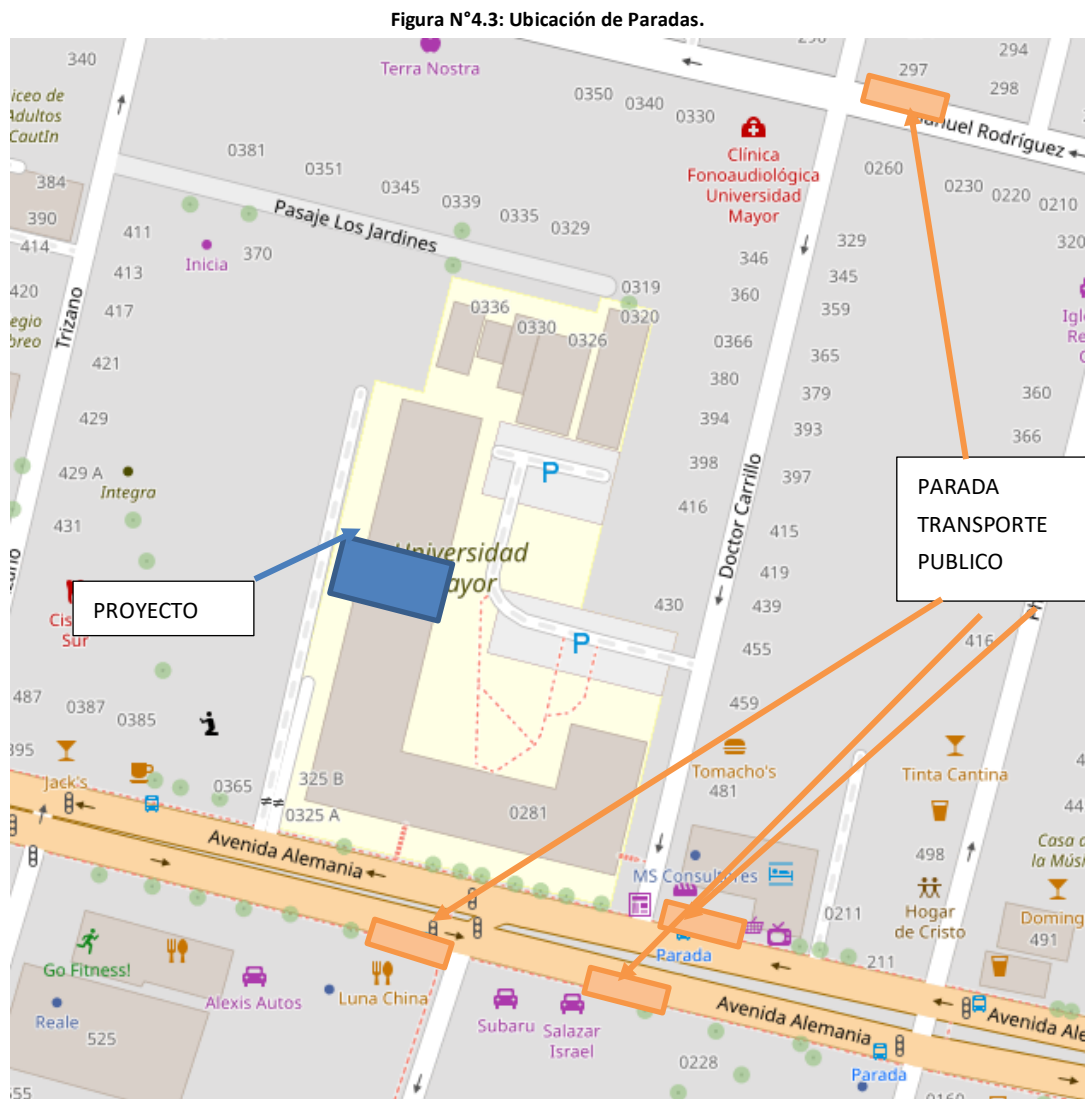
4.9 Transporte Público

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

Colindante al área de influencia existe la presencia de varias de parada de transporte público que recogen y dejan pasajeros.

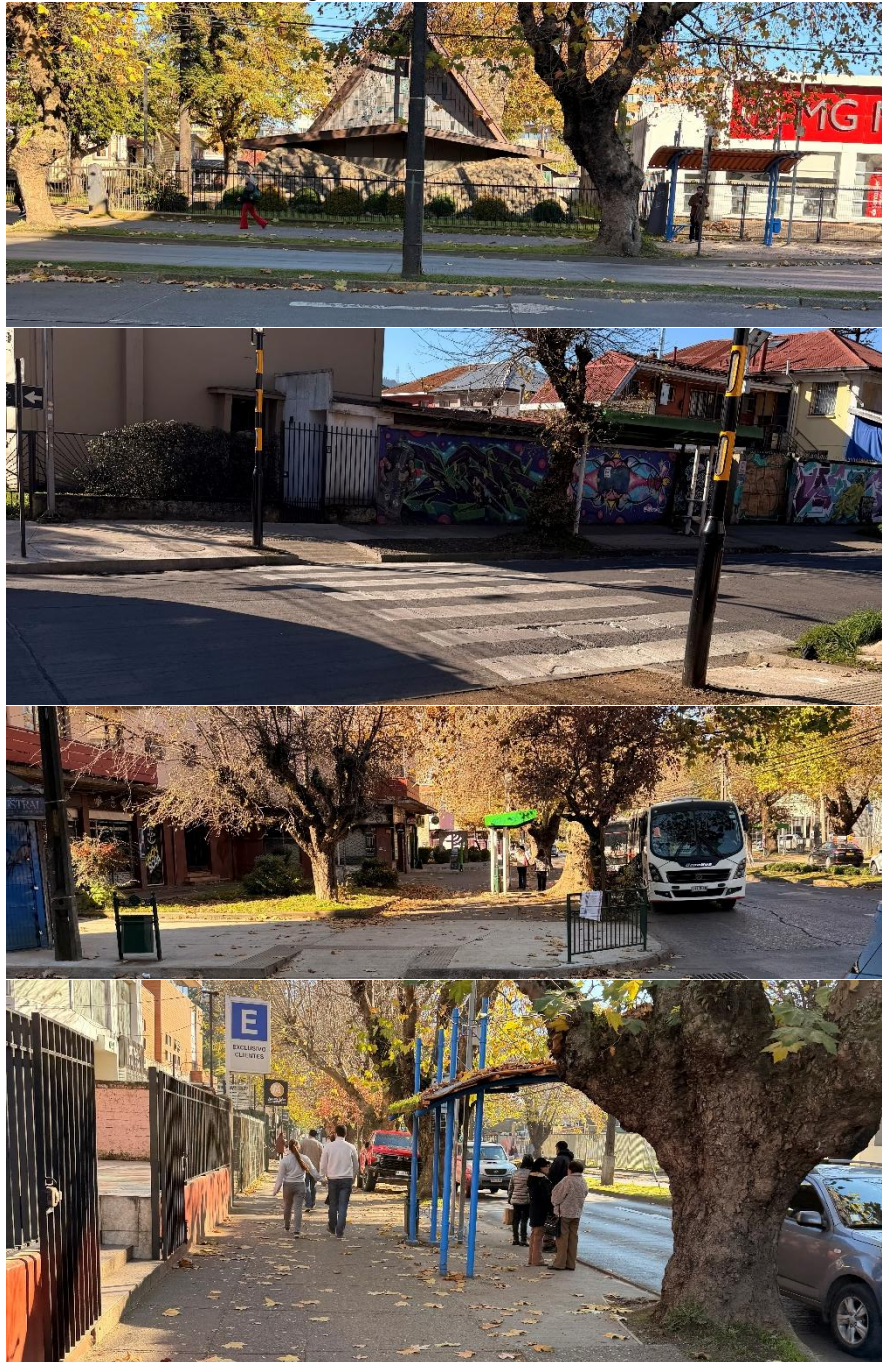
Del registro de líneas de transporte público activas en la biblioteca digital del MTT, se logra recabar que por Av. Alemania existen recorridos microbuses de las líneas 1,7, 9 y 10. Con respecto a colectivos se recaba que en este sector hay recorridos de las líneas 11, 11A,111,21,21A,7A,11P. Por Rodríguez se obtiene que existen recorridos de microbuses de las líneas 3,6 y 9, con respecto a colectivos están presentes los recorridos de las líneas 17 y 20.

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



Fuente: Elaboración Propia.

Figura N°4.4: Ubicación de Paradas



Fuente: Elaboración Propia.

4.10 Rutas Peatonales.

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

Dado lo anterior, y teniendo en consideración que el proyecto tiene carácter educacional de estudios superiores, el cual no se encuentra en un sector residencial, Se asume que la mayoría de los que lleguen al proyecto vía peatón, lo realizara en la intermodalidad con transporte público, los cuales están conectados de manera eficiente y con buen estado de conservación al acceso de la universidad por Av. Alemania.

5. PROYECTO MITIGADO.

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

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

5.1 Proyecto Mitigado en Etapa de Construcción.

- 1) Las obras que se realicen en la vía pública, deben considerar lo dispuesto en Capítulo Nº 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos, de acuerdo al Decreto Supremo Nº 90/2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 20 de enero de 2003 en el Diario Oficial.
- 2) Durante la etapa de construcción se deberá considerar lo siguiente:
 - Que no se deberá realizar acopio de materiales en la vía pública.
 - Regar el terreno en forma oportuna y suficiente durante el período en que se realicen las faenas de demolición, relleno y excavaciones.
 - Los camiones que intervendrán en esta etapa deberán utilizar los estacionamientos establecidos dentro del predio, a su vez, la carga y descarga de los materiales y/o desechos de construcción se deberán realizar en un lugar de acopio fuera de la vía pública.
 - Que la disposición de la carga en los camiones utilizados para el transporte, deberá cumplir lo estipulado en el Art. 2 del Decreto Nº 75 de 1987 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es decir, la carga deberá estar cubierta con una lona o plásticos de dimensiones adecuadas, de manera que evite la emisión de material particulado al aire o a la caída de algún objeto a la calzada.
 - Instalar señalizaciones transitorias y medidas de seguridad, destinadas tanto a obreros, como a personas ajenas a las obras que circulen por ese lugar.
 - Para el traslado de materiales, se deberá operar con camiones cuya capacidad respete los límites de peso por ejes establecidos en el Decreto Nº 158/1980 del MOP.
 - Se deberá considerar las restricciones horarias que exigen la(s) Municipalidad(es) afectada(s) por la circulación de los vehículos, o en su defecto, se deberá realizar en las horas fuera de punta, en todo el período de construcción del proyecto.
 - Se deberá definir en conjunto con la Municipalidad, las vías de circulación de los vehículos de carga y maquinarias que participen en la obra. Asimismo, deberá contemplar la habilitación de las vías que se requieran durante la etapa de construcción.
 - Se deberá reponer el pavimento de calzadas, aceras y elementos vegetales que sean afectados, producto del flujo de vehículos de carga y maquinarias generados por la obra.

5.2 Proyecto Mitigado en Etapa de Operación.

Medidas de Mitigación Obligatorias

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

1 CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES			
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	APLICA SI/NO	MITIGACIÓN
1.1	Espacio de almacenamiento: El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin Interferir con la circulación peatonal, y, por lo tanto, si es necesario, debe habilitarse un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de al menos un automóvil, un camión o un bus, según el flujo preponderante que ingrese al proyecto.	Si	Proyecto cuenta con acceso vehiculares el cual posee 5 m de ancho, los cuales cuentan con el espacio de almacenamiento para su correcta operación. Cabe mencionar que acceso cuenta con conserjería, garantizando que el paso se mantenga abierto operativamente y evitando la interrupción de la circulación vehicular y peatonal.
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.	Si	Se hace mención que acceso vehicular se encuentra por calle Doctor Carrillo y acceso peatonal por calle Av. Alemania
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.	Si	Se proyecta espejo panorámico y espejo sonoro.

1.4	Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones: En los proyectos cuya categoría de IMIV haya sido determinada por el umbral "Flujo de viajes por otros modos", se deberá verificar que, en la situación con proyecto, los cruces peatonales de calzada podrán efectuarse en términos seguros, conforme a lo siguiente: a) En el caso de un IMIV Básico, el cruce seguro de peatones en las Intersecciones o tramos incluidos en el área de Influencia, se deberá constatar mediante la observación de la situación actual y evaluación de la situación con proyecto que los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar. Ello, ya sea a través de facilidades 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. b) En el caso de IMIV Intermedio o Mayor, el cruce seguro en las Intersecciones, tramos o sectores del área de influencia, se deberá constatar evaluando si aquellas facilidades de la situación base que vayan a recibir un impacto relevante en la situación con proyecto, son las adecuadas para esta última situación, o si requieren ser modificadas y/o proveerse nuevas. Ello, mediante el análisis de la relación Peatón/Vehículo motorizado, PV2, a la que hacen referencia los artículos 3.3.7, 3.6.4 y 3.6.5 de este reglamento y siguiendo los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización del Tránsito o en la norma que lo modifique o reemplace. En ambos casos, se debe analizar la pertinencia de complementar la facilidad explícita con vallas peatonales u otro elemento canalizador. Con todo, respecto de aquellas intersecciones o tramos con impacto relevante en la circulación peatonal, pero que no requieran la instalación de una facilidad peatonal explícita en atención a su relación PV2, se deberá acreditar que en la situación con proyecto mitigado se garantizan condiciones de seguridad de tránsito mediante medidas, tales como, tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes.	SI	Se proyectan demarcaciones en pasos peatonales que requieren mantención. Cabe mencionar que sit base cuenta con vallas peatonales.
-----	---	----	---

1.5	Vallas peatonales y pasos cebra en establecimientos educativos: Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la Instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales. En las vías que circundan un establecimiento educacional o que son utilizadas por los estudiantes al acceder y/o salir de éste, se debe instalar una facilidad peatonal explícita, apropiada a la relación PV2 y conforme a los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización del Tránsito o en la norma que lo modifique o reemplace. Con todo, al menos se debe contemplar la Instalación de un paso de cebra, en lo posible a nivel de acera, aun cuando la relación PV2 esté por debajo de los valores a partir de los cuales se recomienda Implementar una facilidad explícita o se trate de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico.	NO	Sit base cuenta con las vallas peatonales.
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	Proyecto no modifica la disposición de estacionamientos los cuales ya cuentan con permiso de edificación.
2	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS		
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	APLICA SI/NO	MITIGACIÓN
2.1	Continuidad de ciclovías: Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.	NO	No existen ciclovías que hagan interferencias con los accesos.
2.2	Elementos de visibilidad en accesos: Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre ciclistas y vehículos motorizados, el diseño del acceso debe permitir una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y advertir a éstos de la presencia de vehículos en el acceso vehicular. Ello puede Implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.	NO	No existen ciclovías que hagan interferencias con los accesos.
3	OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	APLICA SI/NO	MITIGACIÓN

3.1	Medidas para asegurar operación segura y eficiente: Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no Interfieran con la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios, dichos accesos no deben enfrentar una infraestructura especializada para transporte público, tales como, estaciones, paraderos, zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otras. En caso que se proponga, como medida de mitigación, el traslado de alguna de estas infraestructuras, se deberá contar con el informe previo favorable de la autoridad regional de transporte.	NO	El proyecto no genera desplazamientos de infraestructura de transporte público.
3.2	Facilidades para la intermodalidad: Los proyectos de terminales de servicios de transporte público de pasajeros, deberán acreditar que existen o que el proyecto contempla, facilidades para la intermodalidad entre distintos modos de transporte.	NO	El proyecto no considera este ITEM, debido a la ausencia de paradas de este tipo transporte público.
4	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS		
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	APLICA SI/NO	MITIGACIÓN
4.1	Asegurar ingreso seguro de buses y camiones: En los proyectos que originen el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, los respectivos accesos deben considerar que tales maniobras sean siempre marcha adelante.	SI	No aplica
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	El proyecto posee acceso con radios de giro modelados en autoturn.
4.3	Habilitación de sentidos de tránsito en accesos: La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben estar de acuerdo al sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto.	SI	Proyecto posee demarcación para el sentido de circulación.

4.4	Adecuada visibilidad en accesos: Los accesos de los proyectos deben estar ubicados y diseñados de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros.	SI	El proyecto tiene visibilidad adecuada en el lugar de acceso proyectado.
4.5	Adecuada visibilidad en accesos en curvas: Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Si lo anterior no es posible, se deben habilitar donde se logre la mayor visibilidad e implementar medidas para advertir su presencia a otros conductores para reducir el riesgo de accidentes.	SI	Proyecto no considera accesos vehiculares en curvas
4.6	Prohibición de virajes: En los accesos vehiculares relacionados con vías colectoras, troncales o expresas, de calzada bidireccional, se deben prohibir los virajes hacia la izquierda, tanto para entrar como para salir del proyecto, prefiriendo el uso de retornos comunes o rutas alternativas. En casos excepcionales, como el acceso de vehículos de emergencia a hospitales y cuarteles de bomberos, se podrán permitir esas maniobras, en la medida que se contemplen medidas de infraestructura necesarias para el almacenamiento y la entrada o salida segura de tales vehículos.	SI	No Aplica, salida solo cuenta con una dirección de sentido.
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.	SI	El proyecto no afecta a los refugios peatonales en el sector

4.8	Provisión de área de carga/descarga y de señalización: Los proyectos que tengan áreas o andenes de carga/descarga deben incluir un área al interior del predio para realizar dichas maniobras, dimensionada para la cantidad y características de los vehículos que los utilizarán. Además, se debe considerar la Instalación de señales de prohibición de estacionamiento, carga y/o descarga en las vías públicas adyacentes, excepto en horarios que autorice la autoridad competente.	SI	No aplica.																																	
4.9	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. <table><tr><th>Flujo vehicular (Veq / h / pista)</th><th>d₁ (m)</th><th>d₂ (m)</th></tr><tr><td>0 - 100</td><td>6</td><td>10</td></tr><tr><td>101 - 200</td><td>10</td><td>10</td></tr><tr><td>201 - 300</td><td>16</td><td>10</td></tr><tr><td>301 - 400</td><td>21</td><td>16</td></tr><tr><td>401 - 500</td><td>26</td><td>16</td></tr><tr><td>501 - 600</td><td>31</td><td>16</td></tr><tr><td>601 - 700</td><td>36</td><td>21</td></tr><tr><td>701 - 750</td><td>41</td><td>21</td></tr><tr><td>751 - 800</td><td>51</td><td>21</td></tr><tr><td>> 800</td><td colspan="2">No recomendable</td></tr></table> d1: distancia en vía con tránsito hacia la intersección d2: distancia en vía con tránsito desde la intersección	Flujo vehicular (Veq / h / 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		SI	Proyecto cumple con los distanciamientos mínimos.
Flujo vehicular (Veq / h / 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																																			

4.10	Medidas de tráfico calmado: Las vías locales y de servicio en proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino residencial, deben incluir medidas de tráfico calmado para que la circulación vehicular se realice a una velocidad menor o igual a 30 km/h, o un trazado vial que calme la velocidad.	NO	El proyecto no posee extensión de destino residencial, además corresponde a proyecto de tipo Básico.
4.11	Diseños adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado: Los proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino actividades productivas, deben considerar vías con ancho de calzada, radios de giro en intersecciones y pendientes longitudinales técnicamente recomendados en el REDEVU para la circulación de camiones o buses.	NO	El proyecto no considera acceso de camiones de alto tonelaje, por lo cual, no se considera este ITEM.
5 INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD			
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	APLICA SI/NO	MITIGACIÓN
5.1	Señalización de tránsito: Toda la señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto, debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito. Asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada.	SI	Se cumple
5.2	Señales informativas en área de influencia: Los proyectos de equipamiento de clase comercio o salud y los de Infraestructura de transporte con movimiento de pasajeros, deben considerar en su área de influencia un plan de señales informativas de acercamiento que guíe la llegada de los vehículos motorizados, de ciclistas y de peatones.	NO	El proyecto no es del equipamiento mencionado, por lo cual, no se ejecuta plan de señalización informativa.
6 INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO			
ÍTEM	DESCRIPCIÓN	APLICA SI/NO	MITIGACIÓN
6.1	Protección del espacio público: Los accesos vehiculares o peatonales de los proyectos no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que Impidan o dificulten la Implementación de futuros proyectos viales o urbanos, con la excepción que sea autorizado por la autoridad competente.	SI	Se cumple

6.2	Facilidades para personas con movilidad reducida: El proyecto no puede afectar la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o de ciclistas, tales como huellas podotáctiles dispositivos para rodados o ciclovías, por lo que la pavimentación o repavimentación de accesos, aceras o calzadas deberán hacerse respetando o reponiendo las características de tales facilidades existentes en el área de influencia, sin perjuicio del cumplimiento de las exigencias especiales establecidas al efecto mediante ordenanza municipal.	Si	Se cumple
-----	---	----	-----------

Listado de medidas de Mitigación

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

MITIGACIÓN
MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS 1) Se demarca paso peatonal existente 2) Demarcación de 6 barras peatonales de 0.5*2m2 3) Instalación de 3 señales PO-8 4) Instalación de Rebaje de solera con baldosa podotáctil en intersección semaforizada. 5) Instalación de señal Ceda el paso (RPI-1), mantención de demarcación ceda el paso y flecha direccional en acceso vehicular. 6) Instalación de espejo panorámico y dispositivo sonoro. MEDIDAS DE MITIGACIÓN ADICIONALES Demarcación en Av Alemania, de acuerdo al esquema Situación con Proyecto Mitigado, con los siguientes elementos: 7) Demarcación de 55 ml de línea continua corredor de transporte publico 8) Demarcación de 35 ml Línea lateral segmentada. 9) Demarcación de 6 unidades de Flecha direccional en mal estado. 10) Demarcación de leyenda SOLO. 11) Demarcación de 2 Línea continua (26 ml total). 12) Demarcación de líneas de intersección de semáforos. 13) Demarcación de 8 flechas direccionales dentro de estacionamiento de recinto.

OTRAS CONSIDERACIONES.

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

6. CONCLUSIONES.

Los resultados obtenidos de los análisis operativos y en terreno, indican que, dada la magnitud del proyecto, el efecto directo sobre el sistema de movilidad adyacente, es menor, lo que permite mantener niveles de servicio que aseguran una adecuada operación del entorno del proyecto, además, **se menciona que este proyecto es una modificación de superficies de un proyecto que se encuentra aprobado con anterioridad, reduciendo la carga de ocupación, motivo por el cual se hace hincapié que este no genera un impacto a la movilidad actual.**

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

ANEXO 1

Esquema Situación Actual.

ANEXO 2

Esquema Situación con Proyecto Mitigado.