INFORME DE MITIGACIÓN VIAL BÁSICO

PROYECTO:

EDIFICIO MANTUA. TEMUCO

V1

Junio 2026

Contenido

1. DECLARACIÓN TIPO INFORME 4
2. FICHA RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO 4
2.1. Datos del Proyecto 4
2.2. Cuadro de Superficies 4
2.3. Datos de la Propiedades 5
2.4. Categorización del Proyecto 6
3. ESQUEMA DEL PROYECTO 7
4. CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS 8
5. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO 10
6. CARATERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL 11
6.1. Tipo, estado de pavimentación de calzadas y categoría de vías 11
6.2. Catastro Operativo 15
6.3. Catastro de Mobiliario público y facilidades peatonales 16
6.4. Catastro Facilidades para Ciclos 17
6.5. Catastro Servicios para Transporte Público 17
7. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO 19
7.1. Circulación Segura y condiciones de accesibilidad para peatones 19
7.1.1. Espacio de Almacenamiento 19
7.1.2. Elementos de segregación entre peatones y vehículos en accesos 19
7.1.3. Elementos de visibilidad en accesos 20
7.1.4. Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones. 20
7.1.5. Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales 20
7.1.6. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos 20
7.2. Circulación segura y condiciones de accesibilidad para ciclistas 21
7.2.1. Continuidad de ciclovías 21
7.2.2. Elementos de visibilidad en accesos 22
7.3. Operación del Transporte Público 22
7.3.1. Medidas para asegurar operación segura y eficiente 22
7.4. Circulación segura y condiciones de accesibilidad para vehículos motorizados 22
7.4.1. Asegurar ingreso seguro de buses y camiones 22

7.4.2. Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos 22
7.4.3. Habilitación de sentidos de tránsito en accesos 22
7.4.4. Adecuada visibilidad en accesos 22
7.4.5. Adecuada visibilidad en accesos en curvas 22
7.4.6. Prohibición de virajes 22
7.4.7. Facilidades para tomar y dejar pasajeros 22
7.4.8. Provisión de área de carga/descarga y de señalización 23
7.4.9. Distanciamientos mínimos de accesos a Intersección 23
7.5. Interacción con el sistema de movilidad 23
7.5.1. Señalización de tránsito 23
7.6. Inserción armónica con el entorno urbano 23
7.6.1. Protección del espacio público 23
7.6.2. Facilidades para personas con movilidad reducida 24
8. Medidas de Mitigación 25

1. DECLARACIÓN TIPO INFORME

El presente estudio tiene por objeto entregar los antecedentes necesarios del proyecto **"Edificio Mantua"**, de la comuna de Temuco, propietario INVERSIONES Y RENTAS GEMELA SPA, para solicitar la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias relacionadas con el sistema de movilidad local que le sean aplicables.

Para ello, este informe precisará la forma en que el proyecto cumplirá con las medidas de mitigación obligatorias aplicables y como tales medidas, por si solas dan cumplimiento al Decreto 30.

El SEIM ha catalogado el estudio como **BÁSICO**, según lo estableció OFICIO SEIM Nº2289/2026 emitido con fecha 28 de mayo de 2026. Establecer que se trata de un proyecto único.

2. FICHA RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

SEIM
Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad

CATEGORIZACIÓN DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Ficha Resumen - 09531424

1. Representante del Proyecto
   1.1 Datos del Titular

Nombre / Razón Social	Cimol spa		
Primer Apellido		Segundo Apellido	
RUN/RUT	77.050.638-7	Teléfono	+56949616880
Dirección:	Pellaifa	Número	01580
Región:	La Araucanía	Comuna	Temuco
Correo Electrónico	proyectos@cimol.cl		

1.2 Datos del Representante

Nombre / Razón Social	Gabriel Eduardo		
Primer Apellido	Moraga	Segundo Apellido	Almuna
RUN/RUT	14244974-9	Teléfono	+56985013535
Dirección:	Colo Colo	Número	02299
Región:	La Araucanía	Comuna	Temuco
Correo Electrónico	gmoraga@cimol.cl		

2. Proyecto de crecimiento urbano
   2.1 Datos de Creación

Fecha de Creación	28/05/2026 10:00
Usuario Creador	Gabriel Eduardo Moraga Almuna

2.2 Datos del Proyecto

Nombre del Proyecto	Edificio Mantúa		
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco
Descripción	Proyecto acogido al regimen de copropiedad inmobiliaria, corresponde a 66 departamentos de 1 y 2 dormitorios en altura de 5 pisos en total		
Latitud	-38.749745	Longitud	-72.624735
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda con vía urbana		

2.3 Superficies (m2)

Total Terreno	1786,25		
Útil Edificada Subterranea	0	Útil Edificada Sobre Terreno	2002,57
Útil Construida	2002,57		
Común Edificada Subterránea	0	Común Edificada Sobre Terreno	385,76
Edificada	2388,33		

2.4 Datos de la Propiedad

Número de Rol	01835-005		
Dirección Rol	mantua	Es Principal	No
Número	1550	Arteria	
Área	Urbana	Vía	De servicio
Región	La Araucanía	Comuna	Temuco

Propiedad en Trámite de Fusión de Rol	No

3 Características del Proyecto

Tipo de Uso de Suelo	Residencial		
Clase	-	Destino	Vivienda
Tipo de Proyecto	Departamento		

Unidades de Referencia	
Superficie Útil (m2)/100	2002,57
Numero de Viviendas	66

4. Propósito de la Ficha

Propósito de la Ficha	Definitivo

2.1. Datos del Proyecto

El presente proyecto corresponde a una obra nueva de construcción, ubicado de la comuna de Temuco, en la Región de La Araucanía. El tipo de crecimiento del proyecto es por densificación. El proyecto corresponde a un conjunto habitacional que consta de 66 departamentos acogidos al DFL N2 con construcción simultánea, con 26 estacionamientos proyectados, más 2 estacionamientos para discapacitados.

2.2. Cuadro de Superficies

Las superficies consideradas para el presente proyecto se encuentran enumeradas en la siguiente tabla:

CUADRO GENERAL DE SUPERFICIE		
LEY 21.442 (COPROPIEDAD INMOBILIARIA)		
SUPERFICIES DE TERRENO NETA Y BRUTA		
Superficie Predial Total	**1.786,25**	**m2**
Superficie público adyacente		
Calle Obispo Ricardo Sepulveda	186,46	
Calle Fco. Valdes Subercaseaux	288,11	
Calle Mantua	329,11	
Pasaje Obispo Alejandro Menchaca Lira	279,66	
Total Superficie Adyacente	**1.083,34**	**m2**
Superficie Bruta	**2.869,59**	**m2**

CUADRO RESUMEN SUPERFICIES Y USO DE SUELO CONDOMINIO		
SUPERFICIE TOTAL EDIFICADO		
1° PISO	SUPERFICIE TOTAL AREAS COMUNES	151,62
	SUPERFICIE TOTAL DEPARTAMENTOS (10 UDS.)	239,78
	SUPERFICIE TOTAL 1° PISO	**391,40**
2° PISO	SUPERFICIE TOTAL AREAS COMUNES	58,54
	SUPERFICIE TOTAL DEPARTAMENTOS (14 UDS.)	440,70
	SUPERFICIE TOTAL 2° PISO	**499,23**
3° PISO	SUPERFICIE TOTAL AREAS COMUNES	58,54
	SUPERFICIE TOTAL DEPARTAMENTOS (14 UDS.)	440,70
	SUPERFICIE TOTAL 3° PISO	**499,23**
4° PISO	SUPERFICIE TOTAL AREAS COMUNES	58,54
	SUPERFICIE TOTAL DEPARTAMENTOS (14 UDS.)	440,70
	SUPERFICIE TOTAL 4° PISO	**499,23**
5° PISO	SUPERFICIE TOTAL AREAS COMUNES	58,54
	SUPERFICIE TOTAL DEPARTAMENTOS (14 UDS.)	440,70
	SUPERFICIE TOTAL 5° PISO	**499,23**

SUPERFICIE TOTAL CONSTRUIDA		
SUPERFICIE DEPTO. TIPO A1	(27,42m2 x 4) =	109,67
SUPERFICIE DEPTO. TIPO A2	(21,62m2 x 4) =	86,46
SUPERFICIE DEPTO. TIPO A3	(21,83m2 x 2) =	43,65
SUPERFICIE DEPTO. TIPO B1	(49,21m2 x 16) =	787,29
SUPERFICIE DEPTO. TIPO C1	(23,43m2 x 16) =	374,94
SUPERFICIE DEPTO. TIPO C2	(23,70m2 x 8) =	189,61
SUPERFICIE DEPTO. TIPO C3	(26,51m2 x 8) =	212,06
SUPERFICIE DEPTO. TIPO C4	(24,07m2 x 4) =	96,28
SUPERFICIE DEPTO. TIPO C5	(25,65m2 x 4) =	102,60
SUPERFICIE UTIL TOTAL		2002,57
SUPERFICIE COMÚN TOTAL		385,76
SUPERFICIE TOTAL 1° PISO		391,40
SUPERFICIE TOTAL PISOS SUPERIORES		1996,92
SUPERFICIE TOTAL CONSTRUIDA		2388,33

Tabla 2.2.1. Cuadro total de terreno

SUPERFICIES DE TERRENO NETA Y BRUTA		
Superficie Predial Total	**1.786,25**	**m2**
Superficie público adyacente		
Calle Obispo Ricardo Sepulveda	186,46	
Calle Fco. Valdes Subercaseaux	288,11	
Calle Mantua	329,11	
Pasaje Obispo Alejandro Menchaca Lira	279,66	
Total Superficie Adyacente	**1.083,34**	**m2**
Superficie Bruta	**2.869,59**	**m2**

Fuente: Proyecto de Arquitectura

2.3. Datos de la Propiedades

Los datos referentes de las propiedades se encuentran en las siguientes tablas, donde se vela dirección, el número de rol y el tipo de vía que conecta al proyecto.

Tabla 2.3.1. Datos de la propiedad ingresados al SEIM

Mandante	Inversiones y Rentas Gemela SpA
Dirección del Proyecto	Mantua N° 1550
Rol	1835-5
Arquitecto	Cristobal Quintana Godoy
Comuna	Temuco
Año de puesta en marcha	2026 -2027
Tipo de crecimiento	Densificación

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 1 Calculo de estacionamientos

CANON DE ESTACIONAMIENTO Y EXIGENCIA DE BICICLETAS	
Condición	**ESTAC.**
Estacionamientos unidades requeridos según PRC Temuco Departamentos hasta 50 m2, 1 cada 3 deptos	**22**
Total Bicicleteros requeridos según Art. Transitorio 4.4. DDU 288 D.S. N° 109 del 04,06,2015 - Primer Inciso: Incentivo bicicleta, 1 cada 2 estacionamientos vehiculares. (incentivo bicicleta)	**11**
TOTAL PROYECTADO BICICLETERO	**20**
TOTAL PROYECTADO ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DE USO Y GOCE	**26**
ESTACIONAMIENTO DE VISITA REQUERIDO Y PROYECTADO ° Departamentos hasta 50 m2 no se exige según Art. 33 P.R.C.T. ° Según Art. 2.4.4. de la O.G.U.C. sobre 20 hasta 50 estacionamientos: corresponde 2 estacionamientos para movilidad reducida.	**2**

Fuente: Arquitectura

2.4. Categorización del Proyecto

Finalmente se identifican los criterios que permiten clasificar el proyecto en el sistema SEIM. El tipo de proyecto corresponde a la construcción y funcionamiento del Edificio Mantua.

El criterio de clasificación corresponde a la superficie edificada y para este proyecto esa superficie edificada corresponde 2388.33 m², en una superficie de terreno de 1786.25m², la cual corresponde a un IMIV BÁSICO.

Considerando 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:

Tabla 2.4.1. Determinación Intersecciones Área de Influencia Transporte Privado Motorizado

Flujo vehicular generado y atraido en transporte privado (veh/h)		Intersecciones por ruta desde/hacia el proyecto	Tipo IMIV
Todos los Proyectos			
20 ≤ flujo ≤ 80		1	Básico
80 < flujo ≤ 120		2	Intermedio
120 < flujo ≤ 180		3	Intermedio
180 < flujo ≤ 250		4	Intermedio
250 < flujo ≤ 400		5	Mayor
400 < flujo ≤ 550		6	Mayor
550 < flujo ≤ 750		7	Mayor
750 < flujo ≤ 1000		8	Mayor
Proyecto de Crecimiento por Densificación	Proyecto de Crecimiento por Extensión		
1000 < flujo ≤ 1250	1000 < flujo ≤ 1200	9	Mayor
1250 <flujo ≤ 1550	1200 <flujo ≤ 1400	10	Mayor
1550 < flujo ≤ 1900	1400 < flujo ≤ 1600	11	Mayor
flujo > 1900	1600 <flujo ≤ 1800	12	Mayor
	flujo > 1800	13, más 1 adicional por cada 200 veh/h adicionales, hasta un máximo de 20	Mayor

Flujo de viajes generado y atraido en otros modos (viajes/h)	Intersecciones por ruta desde/hacia el proyecto	Tipo IMIV
40 ≤ flujo ≤ 160	1	Básico
160 < flujo ≤ 500	3	Intermedio
500 < flujo ≤ 2000	6	Mayor
flujo > 2000	8	Mayor

Fuente: Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local

Según los datos entregados por el sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), Nº 2289/2026 con fecha 28 de mayo de 2026, el proyecto ha sido categorizado como un IMIV Básico, considerando un flujo inducido de 24veh/h para transporte privado motorizado y 51 viajes/h para viajes en otros modos.

Tabla 2.4.3. Resultados obtenidos del ingreso del proyecto

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	24	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	51	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: SEIM

Flujo Transporte Privado

	PM-L	PMd-L	PT-L	PMd-F	PT-F
Destino 1	23,76	7,92	23,76	7,92	7,92
Total	**23,76**	**7,92**	**23,76**	**7,92**	**7,92**

Nota: Los datos fueron truncados a 2 decimales.

Flujo Otros Modos

	PM-L	PMd-L	PT-L	PMd-F	PT-F
Destino 1	50,82	17,16	50,82	17,16	17,16
Total	**50,82**	**17,16**	**50,82**	**17,16**	**17,16**

Nota: Los datos fueron truncados a 2 decimales.

Tasas de Entrada

Periodo	Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos
PM_L	0,02	0,04	0,05	0,01
PMd_L	0,02	0,05	0,06	0,01
PT_L	0,03	0,06	0,08	0,01
PMd_F	0,02	0,04	0,05	0,01
PT_F	0,02	0,04	0,05	0,01

3.2 Desglose del cálculo de Flujos, por cada Destino.

Destino 1 (Residencial, Vivienda , Departamento)

A continuación, se presenta las tasas de inducción utilizadas para el destino, las variables de interés utilizadas son:

- **Unidad de Referencia**: vivienda
- **Número de viviendas**: 66
- **Superficie útil**: 2002,570
- **Superficie promedio**: 30,34

Tasas de Entrada

Periodo	Total Viajes	Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos
PM_L	0,2	0,06	0,08	0,04	0,01
PMd_L	0,2	0,06	0,08	0,04	0,01
PT_L	1	0,3	0,4	0,18	0,06
PMd_F	0,2	0,06	0,08	0,04	0,01
PT_F	0,2	0,06	0,08	0,04	0,01

Flujos de Entrada

Periodo	Total Viajes	Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos
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

Tasas de Salida

Periodo	Total Viajes	Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos
PM_L	1	0,3	0,4	0,18	0,06
PMd_L	0,2	0,06	0,08	0,04	0,01
PT_L	0,2	0,06	0,08	0,04	0,01
PMd_F	0,2	0,06	0,08	0,04	0,01
PT_F	0,2	0,06	0,08	0,04	0,01

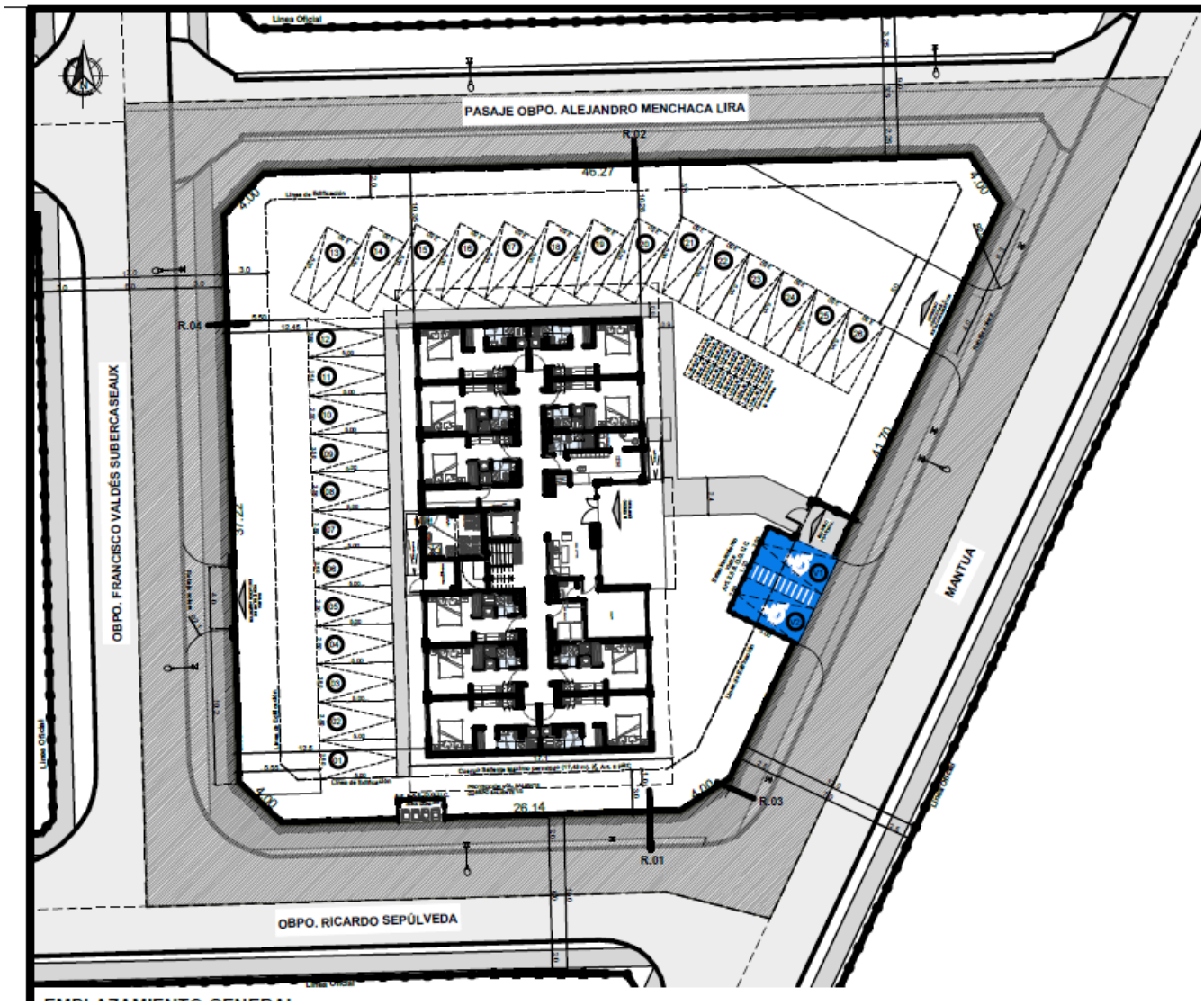
Flujos de Salida

Periodo	Total Viajes	Transporte Privado	Transporte Público	Peatones	Ciclos
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

3. ESQUEMA DEL PROYECTO

En el plano de mitigación adjunto se encuentra detallado el esquema del presente proyecto, en el cual se incluyen los límites prediales, la ubicación de edificaciones, emplazamiento de las edificaciones y vías de circulación interna. Se muestran a continuaciónlos dos sectores del proyecto, este presenta dos accesos uno de ingreso por calle Mantua y de salida por Obispo Francisco Valdés Subercaseaux, por otro lado el ingreso peatonal es diferenciado por calle Mantua.

Figura 3.1.1. Esquema del proyecto



Fuente: Proyecto de Arquitectura

4. CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

Se adjunta certificado de informaciones previas correspondientes al predio del proyecto.

Figura 4.1. Certificados de informaciones previas

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-00662/2026
FECHA CERTIFICADO
12-03-2026
SOLICITUD N°
2026/03469
FECHA SOLICITUD
06-03-2026

☑ URBANO ☐ RURAL

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN CALLE	CALLE MANTUA				
LOTEO		**MANZANA**		**LOTE**	
ROL S.I.I. N°	1835-5	**LE HA SIDO ASIGNADO EL N°**			1550

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

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	INTERCOMUNAL	**FECHA**	
PLAN REGULADOR COMUNAL	PRC TEMUCO	**FECHA**	02-02-2010
PLAN SECCIONAL		**FECHA**	
PLANO SECCIONAL		**FECHA**	
OTROS(Especificar)		**FECHA**	
OTROS(Especificar)		**FECHA**	
ÁREA DONDE SE UBICA EL TERRENO			

☑	**URBANA**	☐	**EXTENSION URBANA**	☐	**RURAL**

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

PLAZO DE VIGENCIA	
DECRETO O RESOLUCION N°	
FECHA	

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

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

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	ZH3
USOS DE SUELOS PERMITIDOS:	

RESIDENCIAL:
Todo permitido.

EQUIPAMENTO:
CIENTÍFICO: Todo permitido.
COMERCIO: Sodo permitido con *1. Se prohiben 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 exepto 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 profecionales, técnicos, consulta, peluquerias, 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.**		**SISTEMA DE AGRUPAMIENTO**	
200	250 viv/há	14 m		Aislado / Pareado	
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	**COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO**	**OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES**		**RASANTE**	**NIVEL DE APLICACIÓN**
1,5	0,5 / 0,6	0		N: 70° según O.G.U.C E: 60° S: 60° O: 70° según O.G.U.C	70°
ADOSAMIENTOS	**DISTANCIAMIENTOS**	**CIERROS**		**OCHAVOS**	
		ALTURA	**% TRANSPARENCIA**		
No podrá exceder el 40% de la longitud total del deslinde común con el vecino. *Artículo 2.6.2. O.G.U.C.	Hasta 3,5m Fachada con vano: 3,0m Fachada sin vano: 1,40m Sobre 3,5m y hasta 7m Fachada con vano: 3m Fachada sin vano: 2,5m Sobre 7m Fachada con vano: 4m Fachada sin vano: 4m *Según Artículo 2.6.3. de la O.G.U.C.	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.	Optativo, mínimo 80% 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	

ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS

Para viviendas unifamiliares 25% del frente predial. Para edificio colectivo solo estacionamiento en antejardín según O.G.U.C

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

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

5.2.- LINEAS OFICIALES

POR CALLE	TIPO DE VIA

CALLE MANTUA		SERVICIO		
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	12,00	ANTEJARDÍN	SEGÚN ART.4 DE LA ORDENANZA LOCAL
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

POR CALLE		TIPO DE VIA		
CALLE OBISPO FRANCISCO VALDES SUBERCASEAUX		LOCAL		
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	12,00	ANTEJARDÍN	SEGÚN ART.4 DE LA ORDENANZA LOCAL
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

POR CALLE		TIPO DE VIA		
CALLE OBISPO ALEJANDRO SEPULVEDA		LOCAL		
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	10,00	ANTEJARDÍN	SEGÚN ART.4 DE LA ORDENANZA LOCAL
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

POR CALLE		TIPO DE VIA		
OBISPO ALEJANDRO MENCHACA LIRA		PASAJE		
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	9,00	ANTEJARDÍN	SEGÚN ART.4 DE LA ORDENANZA LOCAL
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

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

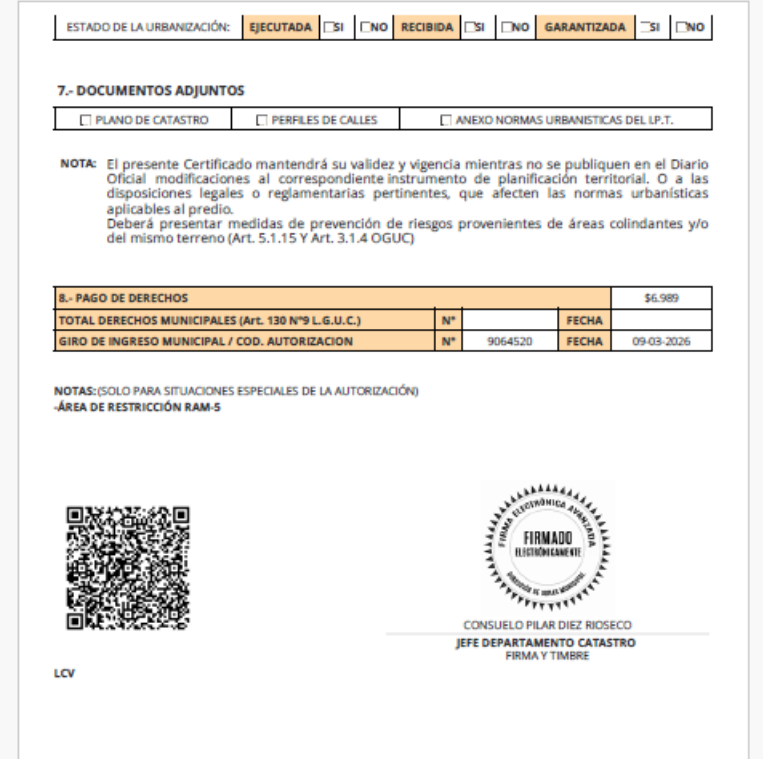
PERFIL DEL ÁREA AFECTA A OBLIGACIÓN DE URBANIZAR (Art. 2.2.4)

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

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

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: 200-260312-4BK19ZE45-C
Sitio verificador



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

7.- DOCUMENTOS ADJUNTOS

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

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

8.- PAGO DE DERECHOS				$6.989
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (Art. 130 N°9 L.G.U.C.)	**N°**		**FECHA**	
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL / COD. AUTORIZACION	**N°**	9064520	**FECHA**	09-03-2026

NOTAS:(SOLO PARA SITUACIONES ESPECIALES DE LA AUTORIZACIÓN)
-ÁREA DE RESTRICCIÓN RAM-5

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

CONSUELO PILAR DIEZ RIOSECO
JEFE DEPARTAMENTO CATASTRO
FIRMA Y TIMBRE

LCV

Nota: Las características del proyecto cumplen con la normativa estipulada en el CIP. La propiedad no tiene afectaciones a la utilidad pública.

Fuente: Dom Municipal

5. 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 el espacio público contigo al predio donde se emplazará el proyecto y por los tramos de vía 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.

El acceso principal del proyecto enfrenta la vía correspondiente a la calle Mantua de la comuna de Temuco. 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 tiene acceso peatonal ubicados por la calle Mantua y vehicular(ingreso) debidamente separado por la misma calle, por su parte la salida se realizará por Obispo Francisco Valdés S.

Ilustración 1 Ruta Transporte Motorizado privado ingreso

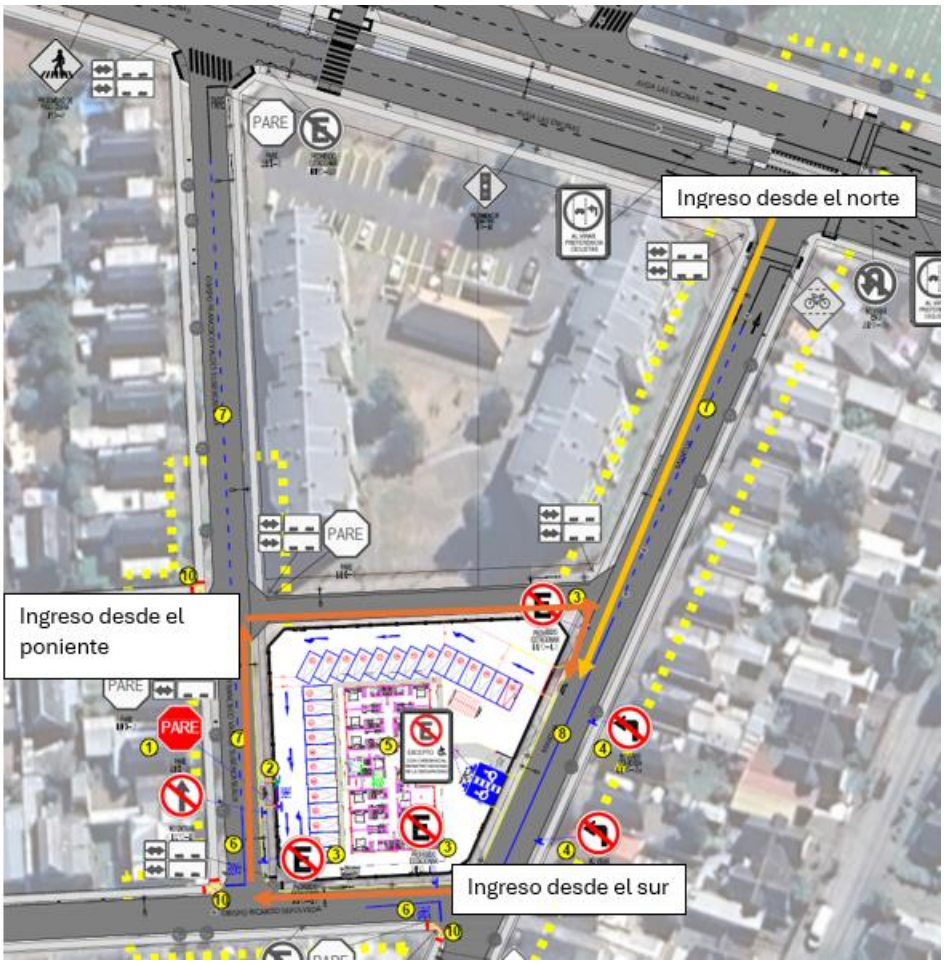


Ilustración 2 Ruta Otros Modos Peaton y Ciclos ingreso

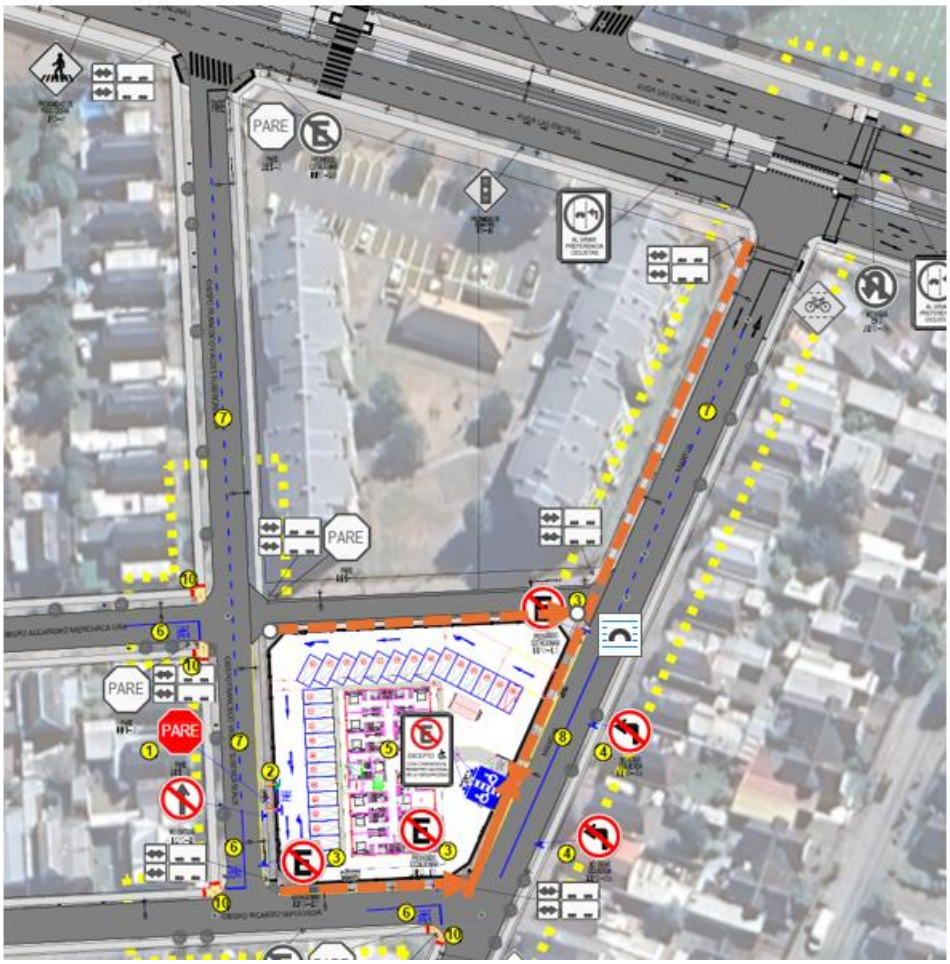


Ilustración 3 Ruta Otros Modos ingreso

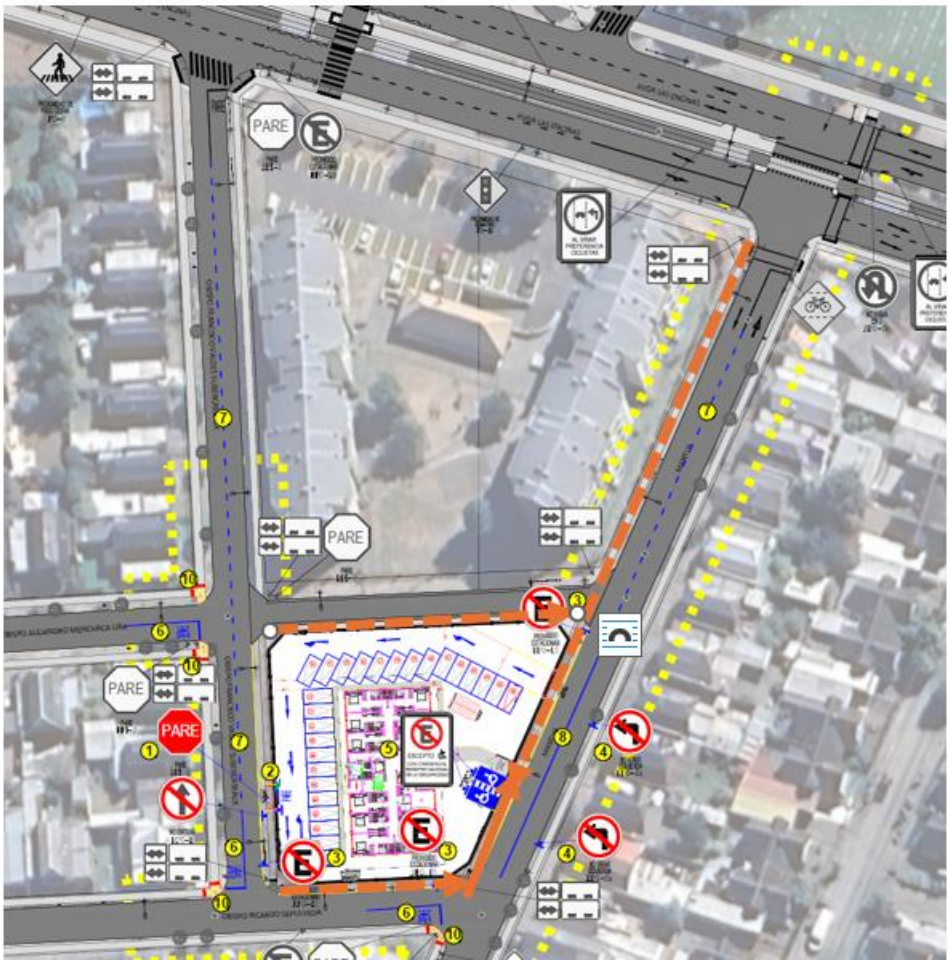


Ilustración 4 Accesos Peatonal

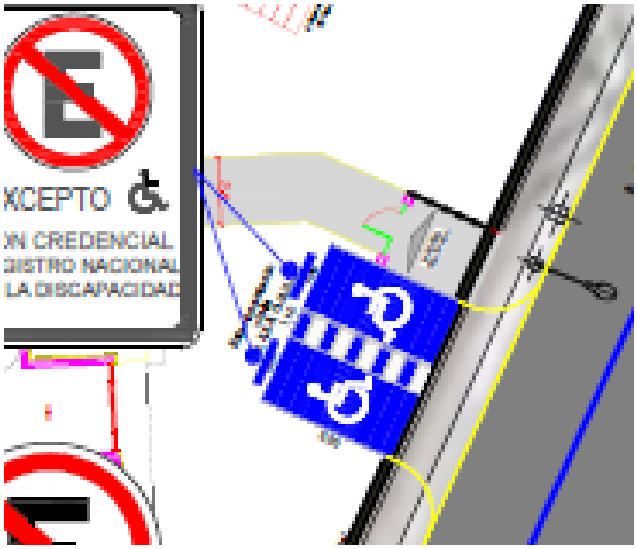


Ilustración 5 Rutas de Salida Otros Modos

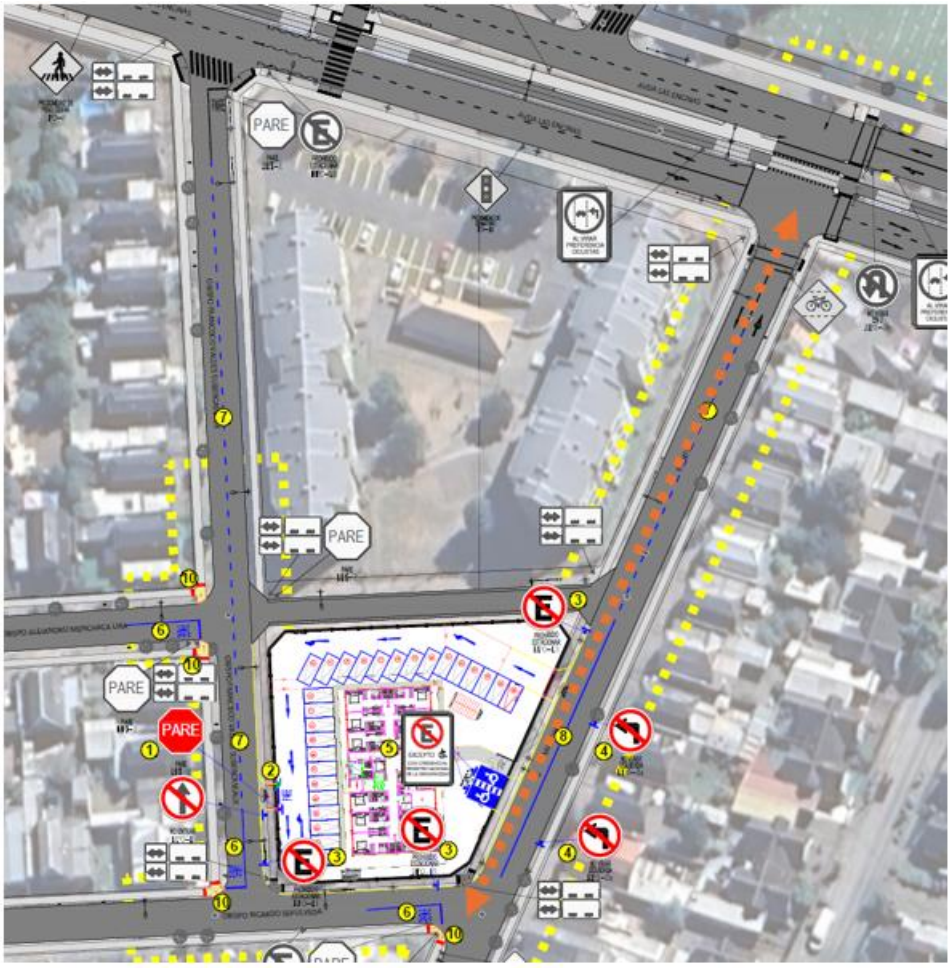
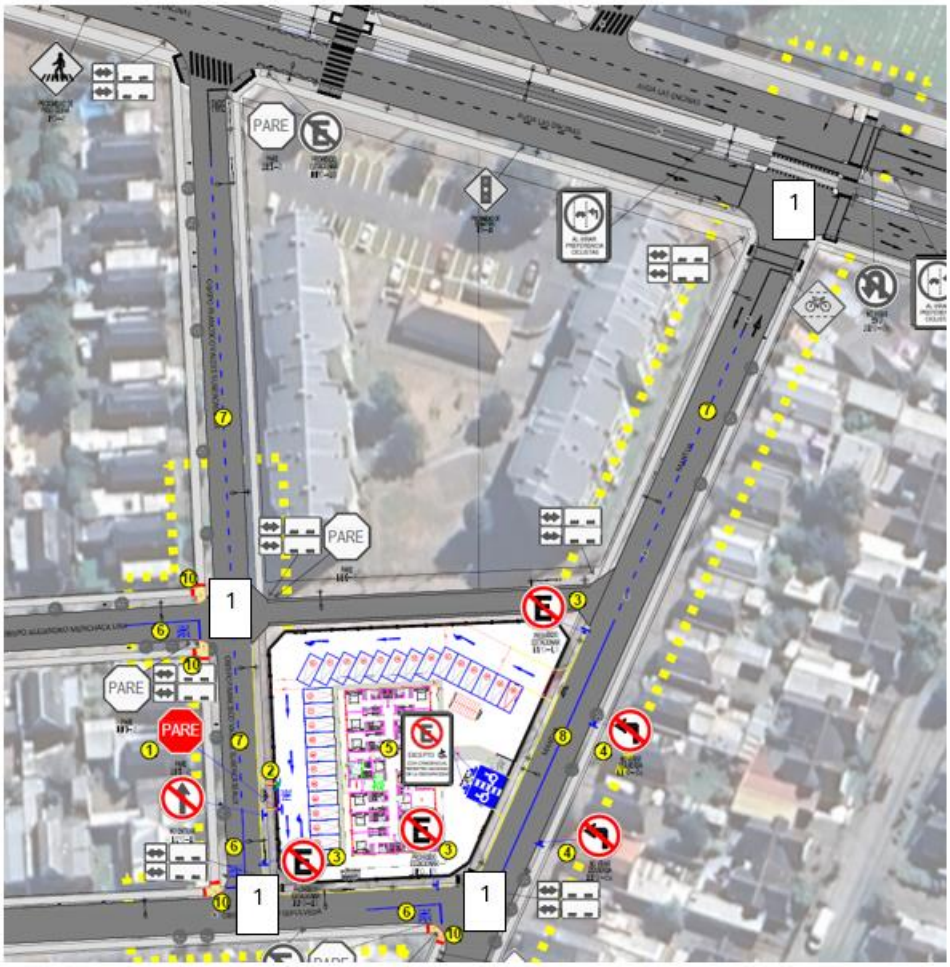


Ilustración 6 Intersecciones Area de Influencia



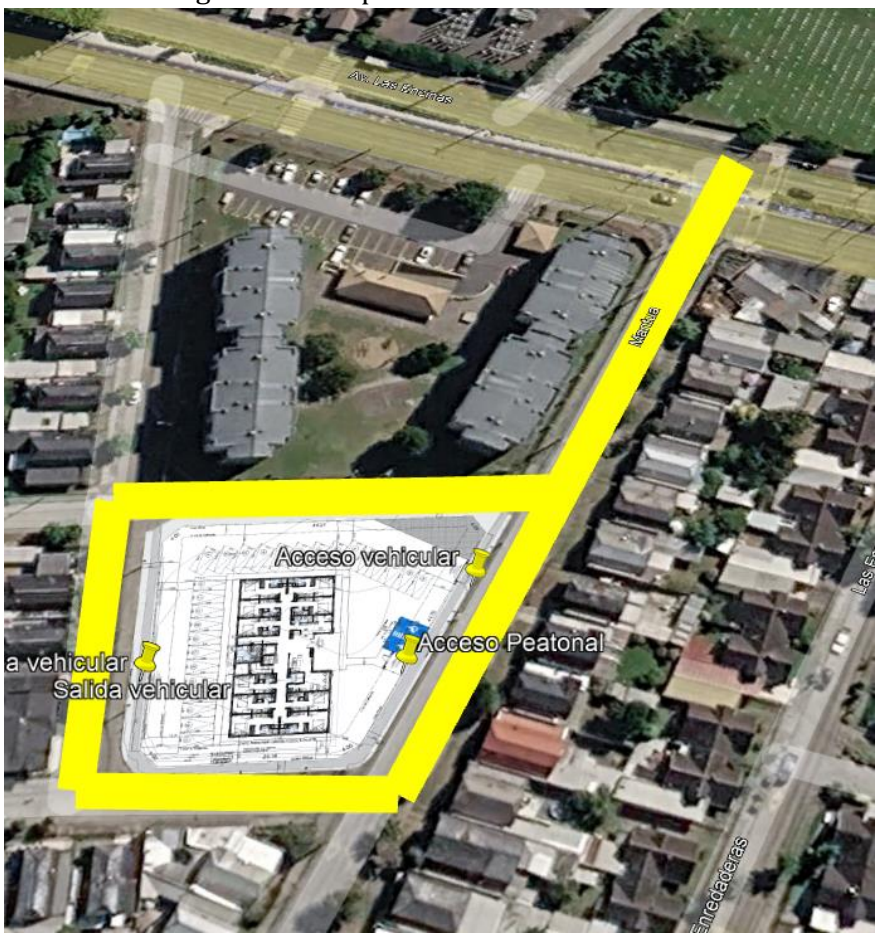
Las rutas e intersecciones de ingreso al proyecto consideradas según lo mencionado anteriormente son las siguientes:

Ilustración 7 Rutas de ingreso y salida del proyecto

Punto Cardial	Peatones	Ciclistas	Transporte Público
Norte	Entrada: Mantua - Proyecto Salida: Proyecto – Obispo F. Valdés S. - Destino	Entrada: Mantua - Proyecto Salida: Proyecto – Obispo F. Valdés S.	**Entrada:** Las Encinas(refugio peatonal) – Mantua - Proyecto **Salida:** acceso peatonal – Mantua – Las Encinas - Parada

Considerando los anterior, se expone la gráfica del área de influencia en archivo kmz.

Figura 5.1. Emplazamiento en KMZ



Fuente: Google Earth

Tabla 2 Area de Influencia

Punto Cardinal	Intersección
Norte	Las Encinas / Mantua
Sur	Mantua – Obispo Ricardo Sepulveda
Oriente	Mantua
Poniente	Obispo Francisco Valdés S.- Obispo Menchaca Lira

6. CARATERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

6.1. Tipo, estado de pavimentación de calzadas y categoría de vías

Las vías que comprenden la presente área de influencia son las siguientes:

Mantua: De acuerdo al Certificado de Informaciones Previas, corresponde a una vía del tipo Servicio. Ésta vía corresponde a un ingreso del proyecto, la cual cuenta con 1 calzada de 2 pistas de circulación. Es un camino hormigón consolidado con soleras y se encuentra en regular estado en toda su extensión. Las veredas se encuentran en buen estado. Mantiene Prioridad en toda su expansión a excepción de Avda. Las Encinas la cual se encuentra semaforizada su perfil es de 12 m. Es una vía principal de acceso(ingreso) al proyecto que mantiene conexión directa con la calle antes mencionada.

- Tipo de Pavimento: Hormigón, en regular estado
- Geometría: Cuenta con con una via recta sin curvas
- Paso Peatonales: Si con Avda. Las Encinas
- Señal de Prioridad: Mantiene en todo su recorrido dentro del área de influencia, es prioritaria
- Señales de Tránsito: se encuentran conforme a la norma, no existen demarcaciones (déficit Historico)
- Rebajes de Solera: existen en Las Encinas con Mantua
- Vallas peatonales: Las Encinas con Mantua
- Resaltos: No
- Veredas: A juicio del Consultor en regular estado
- Pistas de Circulación: 2
- Sentidos de Transito : Sur a norte y viceversa
- Postes de Luz: Si
- Sumideros : Si
- Refugios Peatonales : no
- Otro Mobiliario Urbano: Grifo

Figura 6.1.1. Situación Actual Calle Mantua



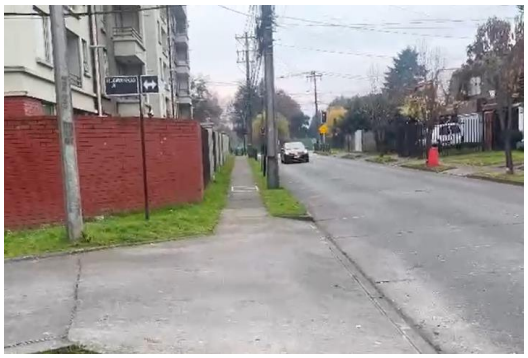
Fuente: Elaboración Propia

Figura 6.1.2. Situación Actual Calle Mantua Proyecto



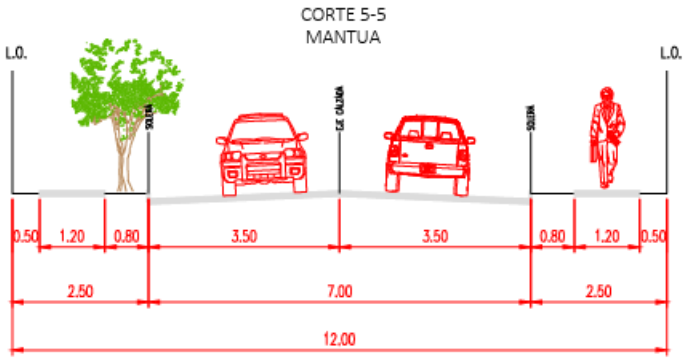
Fuente: Elaboración Propia

Figura 6.1.3. Situación Actual Calle Mantua Catastro veredas



Fuente: Elaboración Propia

Figura 6.1.4. Situación Actual Perfil Calle Mantua



Fuente: Elaboración Propia

CALLE	ELEMENTO	TIPO	ESTADO
MANTUA	Calzada	Hormigón	Regular estado
	Aceras	Hormigón	Buen Estado
	Veredas	Hormigón	Buen Estado
	Soleras	Hormigón	Buen Estado
	Accesos	Hormigón	Buen Estado
	C.I.	Hormigón	Buen Estado
	Sumideros	Rejilla Metálica	Buen estado

Obispo Ricardo Sepulveda: De acuerdo al Certificado de Informaciones Previas, corresponde a una vía del tipo Local. Ésta vía corresponde a la calle del área de influencia, la cual cuenta con sentido bidireccional, con sentido poniente a oriente y viceversa. El pavimento corresponde a hormigón y se encuentra en buen estado. Las veredas se encuentran en buen estado. Cuenta con sumideros de aguas lluvias. Presenta señalización vertical en buenas condiciones, pero solo existe señalización horizontal Pare en intersección con Mantua en

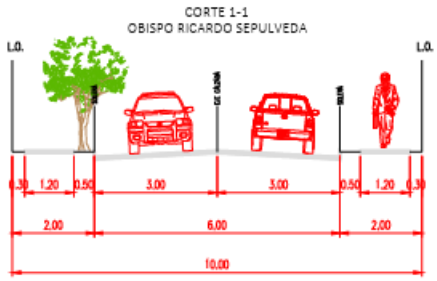
regular estado (Déficit histórico)

Figura 6.1.5. Situación Actual Obispo Ricardo Sepulveda



Fuente: Elaboración Propia

- Tipo de Pavimento: Hormigón, en buen estado
- Geometría: Recta y cruce en Cruz
- Paso Peatonales: No
- Señal de Prioridad: Presenta señal Pare, no mantiene prioridad sobre Mantua
- Señales de Tránsito: se encuentran conforme a la norma
- Rebajes de Solera: existen
- Vallas peatonales: existen
- Resaltos: No hay
- Veredas: A juicio del Consultor en buen estado
- Pistas de circulación: 2
- Postes de Luz: Si
- Estacionamientos: Permitidos
- Otro Mobiliario Urbano: Grifo



CALLE	ELEMENTO	TIPO	ESTADO
Obispo Ricardo Sepulveda	Calzada	Hormigón	Buen estado
	Aceras	Hormigón	Buen Estado
	Veredas	Hormigón	Buen Estado
	Soleras	Hormigón	Buen Estado
	Accesos	Hormigón	Buen Estado
	C.I.	Hormigón	Buen Estado
	Sumideros	Rejilla Metálica	Buen estado

Obispo Francisco Valdés Subercaseaux: corresponde a la calle del área de influencia, la cual cuenta con sentido bidireccional con sentido norte a sur y viceversa, según CIP esta categorizada como Local y un perfil de 10m. El pavimento corresponde a hormigón y se encuentra en buen estado. Las veredas se encuentran en buen estado. Cuenta con sumideros de aguas lluvias. Presenta señalización vertical en buenas condiciones.

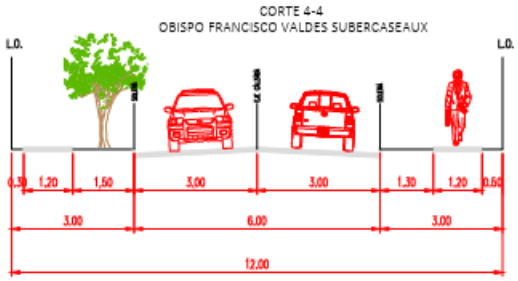
- Tipo de Pavimento: Hormigón, en buen estado
- Geometría: Recta y cruce en cruz
- Paso Peatonales: no
- Señal de Prioridad: Presenta prioridad sobre calles perpendiculares
- Señales de Tránsito: se encuentran conforme a la norma, con déficit histórico de demarcaciones.
- Rebajes de Solera: existen con Obispo Ricardo Sepulveda
- Vallas peatonales: No existen
- Resaltos: No hay
- Veredas: A juicio del Consultor en buen estado
- Pistas de circulación: 2
- Poste de Luz : Si
- Sumideros : Si
- Arboles: Si

Figura 6.1.6. Situación Actual Obispo Francisco Valdés Subercaseaux





Fuente: Elaboración Propia



CALLE	ELEMENTO	TIPO	ESTADO
Obispo F. Valdés Subercaseaux	Calzada	Hormigón	Buen estado
	Aceras	Hormigón	Buen estado
	Veredas	Hormigón	Buen estado
	Soleras	Hormigón	Buen estado
	Accesos	Hormigón	Buen estado
	C.I.	Hormigón	Buen estado
	Sumideros	Metal	Buen estado

Obispo Alejandro Menchaca Lira: Ésta vía corresponde al área de influencia, la cual cuenta con sentido bidireccional, con sentido oriente - poniente y viceversa, esta desarrollada por una calle y un un pasaje según CIP con 9m de perfil. El pavimento corresponde a hormigón yse encuentra en buen estado. Presenta señalización vertical Pare en el cruce con Obispo Francisco Valdés Subercaseaux y no horizontal y no existen viviendas en su alrededor que la circulación vial genere un impacto negativo.

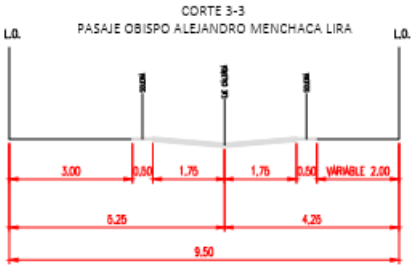
- Tipo de Pavimento: Hormigón, en buen estado
- Geometría: Recta y cruce en cruz
- Paso Peatonales: No
- Señal de Prioridad: Presenta señal Pare con calle Obispo Francisco Valdes Subercaseaux ambos lados

- Señales de Tránsito: se encuentran conforme a la norma
- Rebajes de Solera: existen
- Vallas peatonales: No existen
- Resaltos: No hay
- Veredas: A juicio del Consultor en buen estado
- Pistas de circulación: 2
- Poste de Luz : Si
- Sumideros : Si
- Arboles : Si

Ilustración 8 Imágenes Obispo Alejandro Menchaca Lira



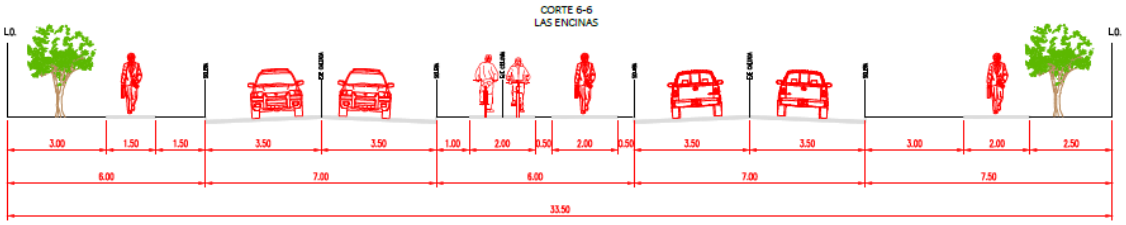
Fuente: Elaboración Propia



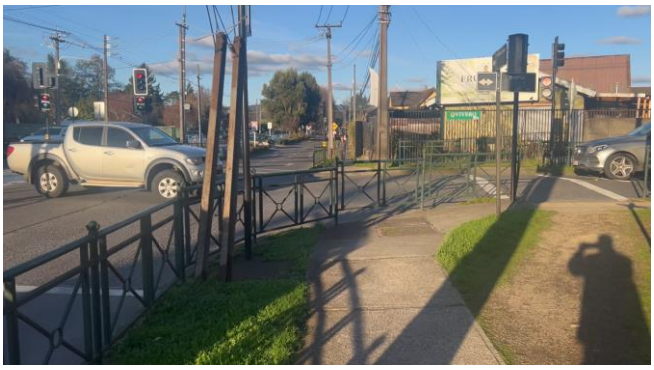
CALLE	ELEMENTO	TIPO	ESTADO
Obispo A. Menchaca Lira	Calzada	Hormigón	Buen estado
	Aceras	Pasto	
	Veredas	Pasto	
	Soleras	Hormigón	Buen estado
	Accesos	Hormigón	Buen estado
	C.I.	Hormigón	Buen estado
	Sumideros		

Avenida Las Encinas: Ésta vía corresponde al área de influencia, la cual cuenta con sentido bidireccional, con sentido oriente - poniente y viceversa, esta desarrollada por una avenida de un perfil de 33.50 m, contempla dos calzadas de 2 pistas de circulación cada una de 3,50 m cada una y una mediana de 6m una ciclovia de 2.0 m. en buen estado de conservación en atención a que no tiene más de un año de su entrega para su uso. El cruce se encuentra semaforizado con 3 fases de funcionamiento y botonera peatonal.

- Tipo de Pavimento: Hormigón, en buen estado
- Geometría: Recta
- Paso Peatonales: Si
- Señal de Prioridad: Presenta semáforo de 3 fases y botón peatonal.
- Señales de Tránsito: se encuentran conforme a la norma
- Rebajes de Solera: existen
- Vallas peatonales: Presenta vallas peatonales en toda su extensión en el Area de Influencia.
- Resaltos: No hay en el Area de Influencia
- Veredas: A juicio del Consultor en buen estado
- Pistas de circulación: 4
- Poste de Luz : Si
- Sumideros : Si
- Arboles : Si





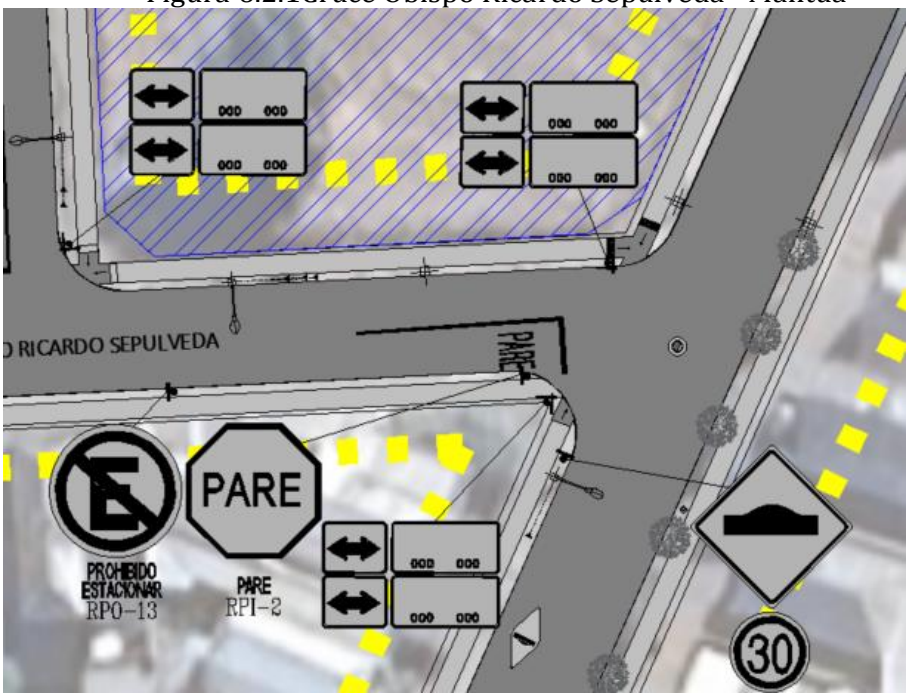


6.2. Catastro Operativo

En este catastro se incluyen señales verticales, demarcaciones, semáforos y lo que tenga que ver con la circulación vehicular. En el área de influencia de la situación actual del proyecto, se puede ver que existen señales verticales y demarcaciones en excelente estado.
A continuación, se muestran las señales verticales en los tramos de cada una de las figuras siguientes:

- Calle Mantua: En la intersección de Mantua con Obispo Ricardo Sepulveda existe un cruce regulado por Señal Pare, con su respectiva demarcación, sin embargo, no presenta líneas discontinuas ni flechas direccionales, constituyendo un déficit histórico en infraestructura vial, que no impacta directamente al proyecto ni es una externalidad que ello provoque.

Figura 6.2.1Cruce Obispo Ricardo Sepulveda– Mantua



Fuente: Elaboración Propia

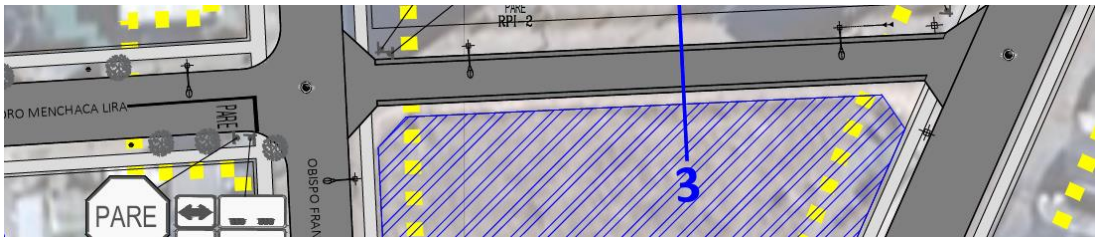
Figura 6.2.2. Catastro Obispo Ricardo Sepulveda



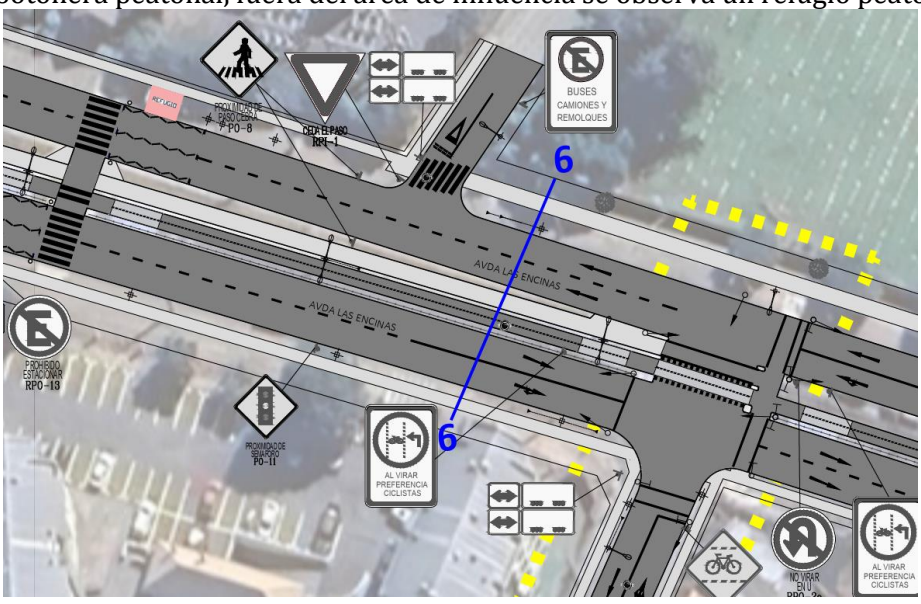
Fuente: Elaboración Propia

- Calle – Pasaje Obispo Alejandro Menchaca Lira – Obispo Francisco Valdés S.: En la intersección existe señal de prioridad Pare con prioridad por Obispo Francisco Valdés S. a ambos costados, no existe un cruce peatonal en su extensión hasta el cruce con Mantua no presenta señales ni demarcaciones.

Ilustración 9 Plano Obispo Menchaca Lira



- **Las Encinas**: En el cruce con Mantua presenta un cruce semaforizado de 3 fases con una de giro a la izquierda, cuenta con ciclovía y vallas peatonales, con sus respectivos pasos peatonales, el semáforo presenta botonera peatonal, fuera del área de influencia se observa un refugio peatonal.



6.3. Catastro de Mobiliario público y facilidades peatonales

En este catastro se incorporan elementos como: árboles, luminarias, rebajes, vallas peatonales, entre otros. En el área de influencia del proyecto, de los elementos mencionados existen varios de ellos.

Como se puede apreciar en las imágenes que se muestran a continuación, los árboles, postes de alumbrado público, y señalización vertical existentes en el área de influencia no se encuentran ubicados en la zona destinada al tránsito peatonal, por lo cual no interfieren con los peatones.

Figura 6.3.1. Catastro Mobiliario Público Situación Actual







Tabla 3 Catastro operativo mobiliario público

Calle	Kioscos	Plaza	Poste de Alumbrado Publico	Asientos	Bolardos	Arboles	Otros
Mantua	no	no	si	no	no	si	Vallas peatonales al llegar a Las Encinas
Obispo Ricardo Sepulveda	no	si	si	no	si	si	no
Obispo Francisco Valdés Subercaseaux	no	no	si	no	no	si	no
Obispo Alejandro Menchaca Lira	no	no	si	no	no	si	no

Fuente: Elaboración Propia

En todo el tramo del área de influencia existen sumideros de aguas lluvias con su rejilla, además de luminarias.

Tabla 4 Catastro operativo

Intersección	Rebajes de Soleras	Vallas Peatonales	Huellas táctiles	Paneles informativos
Mantua / Obispo Ricardo Sepulveda	Si,	no	no	no
Obispo Alejandro Menchaca L. / Obispo Francisco Valdés S.	Si	no	no	No
Mantua / Las Encinas	si	si	si	no

Fuente : Plano Situación Actual

6.4. Catastro Facilidades para Ciclos

En el área de influencia del proyecto, existen facilidades explicitas para ciclos, en Avda. Las Encinas.





6.5. Catastro Servicios para Transporte Público

En el área de influencia del proyecto, no existen refugios peatonales, fuera de ella se aprecia una parada debidamente señalizada.

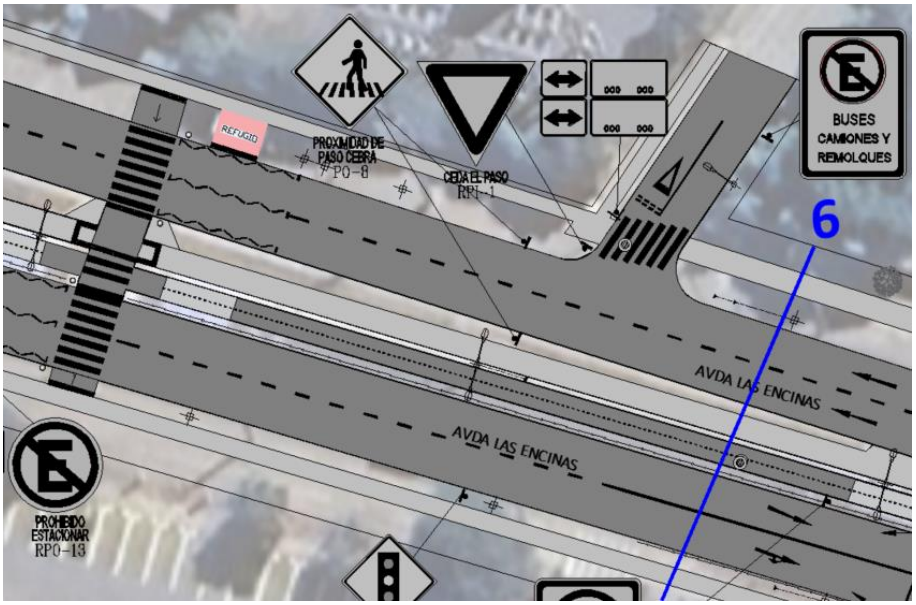
Figura 6.5.1. Parada de Transporte Publico.





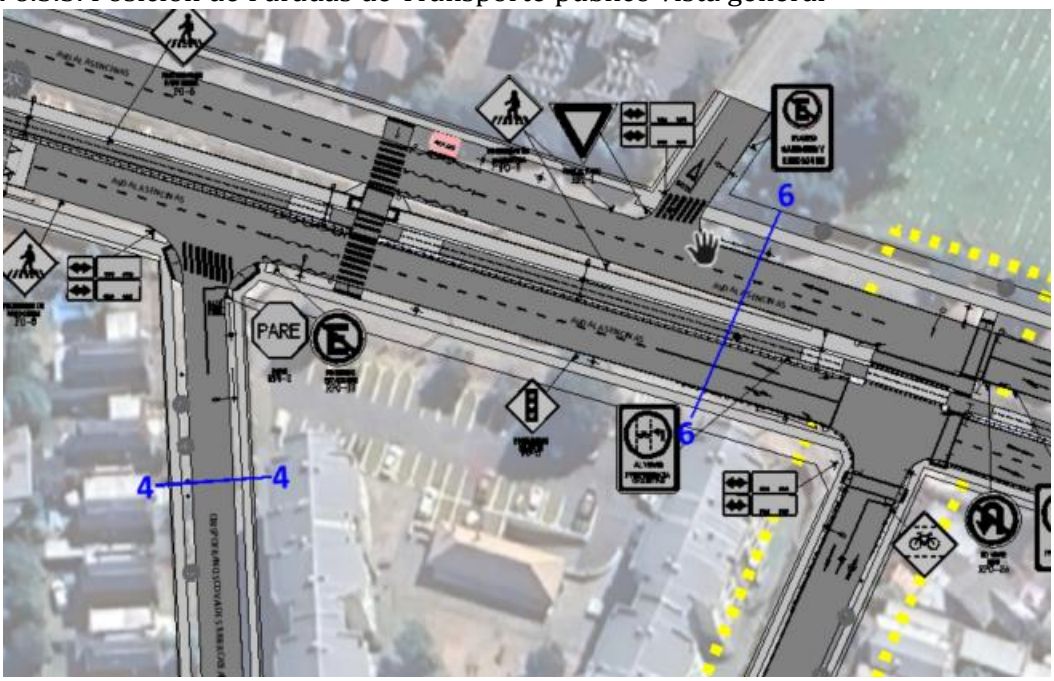
Fuente: Elaboración Propia

Figura 6.5.2. Posición Parada de Transporte público.



Fuente: Elaboración Propia

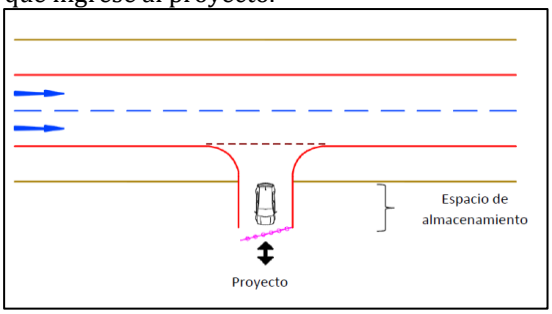
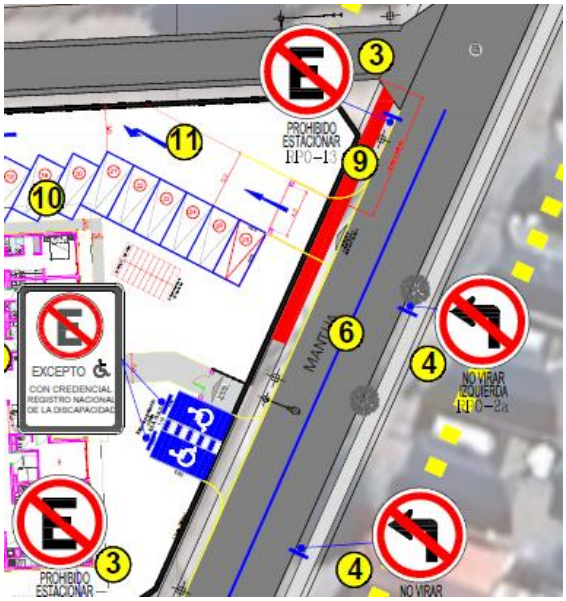
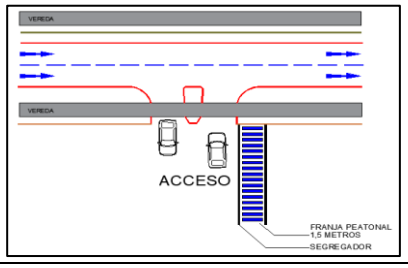
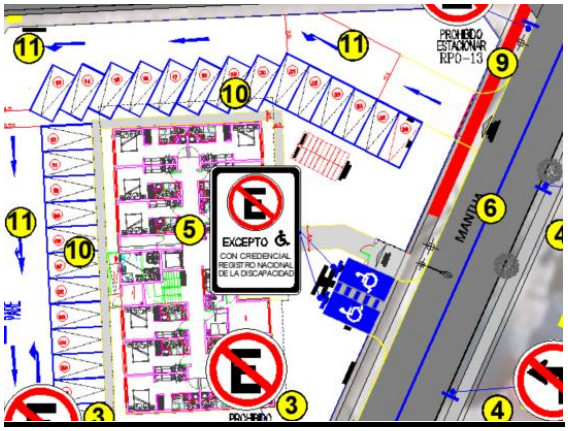
Figura 6.5.3. Posición de Paradas de Transporte público vista general

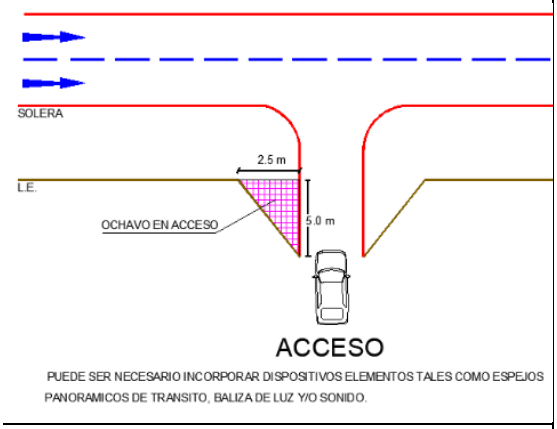
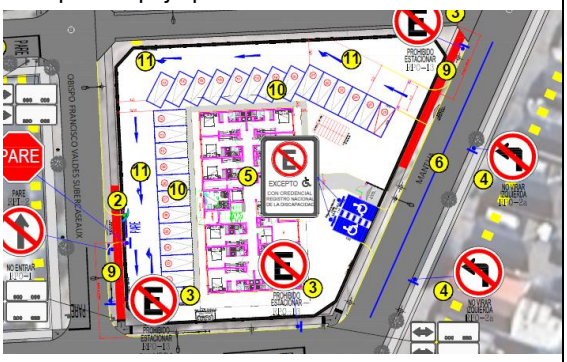
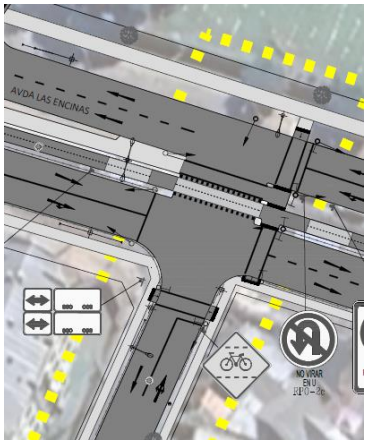


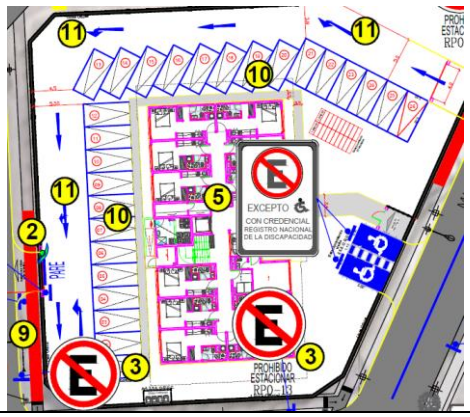
Fuente: Elaboración Propia

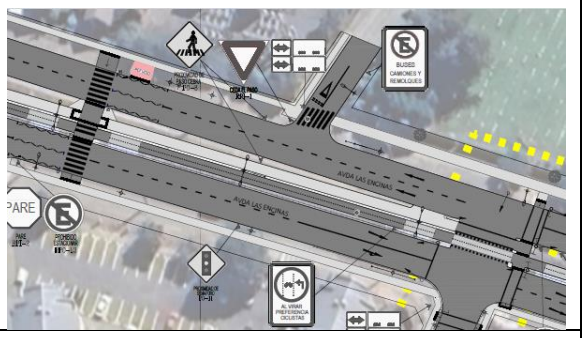
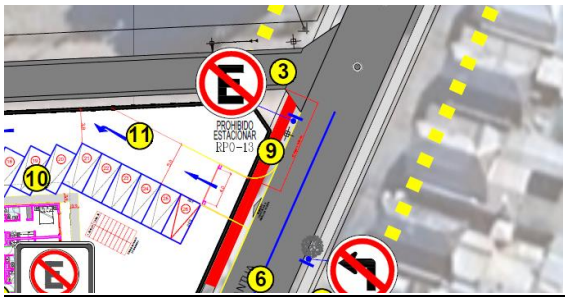
7. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO

Cumplimiento de Medidas de Mitigación Obligatorias:

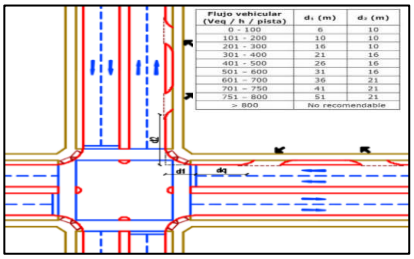
MEDIDAS DE MITIGACION OBLIGATORIAS		CUMPLE SI O NO
1	CIRCULACION SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES	
1.1	**Espacio de almacenamiento**: El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal, y, por lo tanto, 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, se proyecta ingreso con portón desplazado hacia el interior del proyecto, y para discapacitados no se proyecta portón. 
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, cumple los acceos estan sesgregados 
1.3	**Elementos de visibilidad en accesos:** Con el	Sí, Los accesos al proyecto cuentan con buena visibilidad, para ambos modo de viajes, se

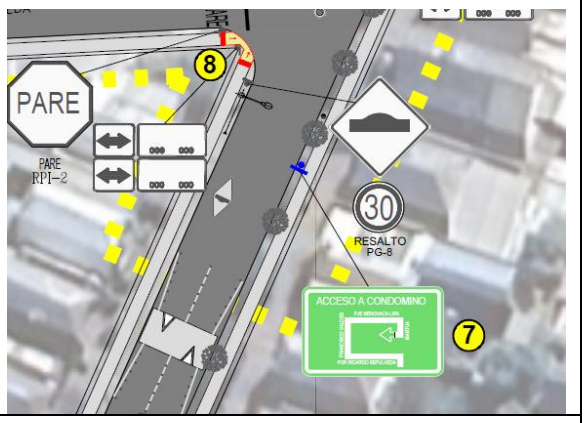
	fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad. 	incorpora espejo panoramico 
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, en calle Mantua se observa escasos flujos peatonales, que por el momento no es necesario incorporar pasos peatonales, salvo en Avda. Las Encinas donde existe cruce semaforizado on su respectivo paso peatonal. Por otro lado al estar regulado por señales de prioridad, la Ley de Tránsito le otorga el derecho preferente de paso a los peatones sobre los vehículos. 
1.5	**Vallas peatonales y pasos cebra en establecimientos educacionales**: Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u	No aplica es un proyecto residencial, existen en el cruce de Mantua con Las Encinas-

	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.	
1.6	Franjas para circulación peatonal en estacionamientos: Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones.	No aplica, dado que los vehículos acceden hacia una vereda, por donde transitaran los peatones 
2	**CIRCULACION 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, existen en Avda. Las Encinas en muy buen estado de conservación y el proyecto no las interfiere en su continuidad.
3	**OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PUBLICO**	
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,	Si. Existe una para de buses cercana al área de influencia.

	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	
3.2	**Facilidades para la intermodalidad:**	No aplica
4	**CIRCULACION SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHICULOS 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.	Si, no contempla este tipo de vehículos.
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 de ser necesario, un espacio adicional que permita efectuar la salida en tales términos.	Si, se diseña los accesos con sus respectivos ángulos de incidencia, en calle Mantua se modifica a fin de colocar cierta barrera que haga mas difícil el viraje a la izquierda el cual se encuentra prohibido y debidamente señalizado. 
4.3	Habilitación de sentidos de tránsito en accesos: La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben estar de acuerdo al sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto	No aplica existe circulación bidireccional
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. La visibilidad del conductor del	Si, ambos accesos se encuentran con bastante visibilidad, sin embargo como refuerzo en la salida se incorpora espejo panorámico.

	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.	
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 siniestros de tránsito.	No aplica para este caso, ambos accesos se encuentran en recta
4.6	**Prohibición de virajes**: En los accesos vehiculares relacionados con vías colectoras, troncales o expresas, de calzada bidireccional, se deben prohibir los virajes hacia la izquierda, tanto para entrar como para salir del proyecto, prefiriendo el uso de retornos comunes o rutas alternativas. En casos excepcionales, como el acceso de vehículos de emergencia a hospitales y cuarteles de bomberos, se podrán permitir esas maniobras, en la medida que se contemplen medidas de infraestructura necesarias para el almacenamiento y la entrada o salida segura de tales vehículos.	Se incorpora señal de prohibición de viraje a la izquierda en el ingreso al proyecto, dado la categorización de Mantua, reforzada con señal informativa indicando un ruteo que permita ingresar al edificio, tanto para e acceso principal. Como discapacitados.
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 es un proyecto residencial.
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	No aplica.

	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.	
4.9	**Distanciamientos mínimos de accesos a intersección:** Un acceso vehicular no podrá estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina; ello medido desde el punto del rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan. 	Si, los accesos cumplen con las distancias recomendadas.
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 aplica, el proyecto es por densificación
4.11	Diseños adecuados de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado	No aplica
5	**INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD**	
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	Si, Las señales y demarcaciones se presentan en la medida de mitigaciones mencionadas posteriormente. Hay que considerar que las faltantes son Déficit Histórico en Infraestructura Vial y no le compete al proyecto normalizarlas. Lo anterior de acuerdo al Decreto 30, Ley de Tránsito y Manuales de Señalización

	confusión al combinarse con la señalización proyectada.	
5.2	**Señales informativas en área de influencia:**	Si, se incorpora una señal informativa 
6	**INSERCION ARMONICA CON EL ENTORNO URBANO**	
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.	El proyecto no contempla la ocupación del espacio público con estructuras u obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales.
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 de 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, cumple el proyecto cumple no afecta la continuidad de las facilidades explicitas para peatones, en caso de reponer veredas producto de las obras se dará cumplimiento al articulo 2.2.8 de OGUC

8. Medidas de Mitigación

Considerando la descripción anterior, las medidas de mitigación definitivas a implementarse son las siguientes:

Deficit Historico en infraestructura vial:

Previo al desarrollo e indicación de las Medidas de Mitigación Adicionales, es necesario establecer aquellos déficit o sencillamente carencias, que hacen que ciertas necesidades son consideradas para este estudio como ***DEFICIT HISTORICO EN INFRAESTRUCTURA VIAL***, de las cuales el proyecto no puede hacerse cargo dado que además en caso de algún accidente o incidente que se produzca en ello constituye una falta de servicio, que los organismos públicos deben solucionar acorde a las distintas responsabilidades que le entregan las diversas normas legales, como ejemplo La instalación y mantención de señales de Tránsito en las áreas urbanas le corresponden a la Municipalidad y todas aquellas tales como: Bolardos, Rebajes Peatonales, Regularizacion de Demarcaciones, Demarcación de ejes segmentados y continuos, señales de tránsito, tanto verticales como horizontales, de acuerdo a lo anterior en el siguiente cuadro se ppresentan los déficit históricos en el área de influencia, que conllevan una falta de servicio por parte del Municipio u otros Órganos del Estado al respecto la normativa señala:

- Demarcaciones y señales verticales en Mal estado o inexistentes: La ley de Tránsito en su art 100 señala : "sera responsabilidad de las municipalidades la instalación y **mantención** de las señales de tránsito…. " Lo anterior le entrega responsabilidades en el art 174 que indica: " La Municipalidad respectiva o el Fisco en su caso serán responsables civilmente de los daños que se causaren con ocasión de un accidente que sea consecuencia del mal estado de la vías públicas o de su falta o inadecuada señalización", al respecto la Corte Suprema del país ha señalado en reiterados fallos que se trata de una falta de servicio por parte del organismo estatal.

- **Rebajes de rodados inexistentes o no normados**. De acuerdo al Anexo 1 Manual Técnico "Componentes Accesibilidad para rutas peatonales" en su art 23 señala: "El Estado, a través de los organismos competentes, impulsará y aplicará medidas de acción positiva para fomentar la eliminación de barreras arquitectónicas y promover la accesibilidad universal".

  Por otro lado en el programa de las rutas peatonales se fijan las obligaciones y responsabilidades al respecto a sus objetivos general y técnicos señalan:

  "Mejorar las condiciones de desplazamiento peatonal de las veredas del área del proyecto de las comunas priorizadas por la SEREMI MINVU y los municipios respectivos, a través de la ejecución de obras de veredas inclusivas y de alto estándar y del involucramiento de la comunidad, apoyado con diversas estrategias, técnicas y elementos de difusión y comunicación, que promuevan la inclusión social en el espacio público"

  "Mejorar las condiciones de desplazamiento peatonal de las veredas de diversas comunas del país, a través de la ejecución de obras de alta calidad, funcionales al desplazamiento peatonal sin barreras en el trayecto, seguras y equipadas".

Lo anterior trae como conclusión que todos los déficit y carencias de rebajes peatonales debería ser asumidos por los municipios respectivos y no por los proyectos que se desarrollen en sus inmediaciones, salvo aquellos que 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 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.

DEFICIT HISTORICO INFRAESTRUCTURA VIAL	ACCIONES NO REALIZADAS	ORGANISMO COMPETENTE
Déficit de Demarcación ejes segmentados y continuos en calle Mantua,	Cumplir la obligación inserta en la Ley de Tránsito, Art 100 respecto a las obligaciones de instalación y mantención de señales de tránsito.	Municipalidad de Temuco **CORTE SUPREMA señaló que la falta de servicio se presenta como una deficiencia o mal funcionamiento del servicio en relación a la conducta normal que se esperó de él.** Lo anterior se debe refrendado en el Estatuto Administrativo, en lo que se refiere a no cumplimiento de un deber que le impone las diversas normativas.
Déficit de rebajes peatonales y fuera de norma	Cumplir la obligación inserta en la Ley de Tránsito, respecto a las obligaciones de instalación y mantención de señales de tránsito	Municipalidad de Temuco **CORTE SUPREMA señaló que la falta de servicio se presenta como una deficiencia o mal funcionamiento del servicio en relación a la conducta normal que se esperó de él**

MEDIDAS DE MITIGACION OBLIGATORIAS Y ADICIONALES:

1. Instalación y demarcación de señal de prioridad RPI-2 PARE en la salida vehicular del proyecto.
2. Instalación de espejo panorámico en la salida vehicular del proyecto
3. Instalación de señales verticales de no estacionar en calle Mantua; Obispo Francisco Valdés y Obispo Ricardo Sepulveda, todas con sus respectivas demarcación de solera amarilla.
4. Instalación de 2 señales verticales de no virar izquierda en calle Mantua
5. Instalación de 2 señales verticales RPO-14 y sus respectivas demarcación de estacionamientos

reservados para personas con discapacidad.

6. Demarcación de eje con línea continua por calle Mantua entre calle Obispo Ricardo Sepulveda y Pje Menchaca Lira
7. Instalación de señal vertical informativa, indicando el ruteo de acceso a edificio
8. Normalización de dispositivos de rodados en la siguiente intersección.

8.1. Obispo Ricardo Sepulveda con Mantua, un costado. El diseño será definido por SERIVU según las características existentes en terreno.

9. Se deja constancia que las veredas peatonales se encuentran en buen estado, sin embargo se indica que se la reposición de veredas peatonales siempre que estas sufran deterioro en virtud del ingreso y egreso de camiones en faena.
10. Demarcación de estacionamientos interiores.
11. Demarcación de flechas de sentido de tránsito al interior del proyecto.

- Los accesos vehicular son a nivel de acera
- Las señales verticales se ejecutarse con perfil cuadrado 50x50x2 mm, placa galvanizada o aluminio compuesto, con lamina reflectora grado ingeniería o superior, lamina antigrafiti certificada para trabajos viales y cumplir con lo establecido en MST capitulo 2
- Las demarcaciones deberán ejecutarse con pintura termoplástica y barrido de microesferas y cumplir con lo establecido en MST capitulo 3.

Las demarcaciones se ejecutarán con pinturas termo plásticas, barrido de microesferas y cumplir con todas las disposiciones del Manual de Señalización

Respecto a las condiciones de accesibilidad, se deberán utilizar los diseños aprobados SERVIU Araucanía, para dispositivos de rodados, con sus respectivos detalles y todo lo expresado en el D.S N°50 del año 2015 que modifica el D.S. N° 47 en las disposiciones de la Ley N°20.422, Sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad. En planos se grafican los rebajes existentes y proyectados.

MEDIDAS GENERALES

Todas las obras de pavimentación deberán ser mantenidas por el titular del proyecto, hasta que éstas sean recepcionadas por el organismo competente.

Las obras que se realicen en la vía pública considerarán lo dispuesto en el Capítulo N° 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos.

En la etapa de construcción se aplicarán las medidas enumeradas a continuación, debiendo éstas ser previamente aprobadas por la Municipalidad de Temuco.

No estacionar camiones en la vía pública.

a) Implementación de vías de traslado de materiales, donde exista una adecuada señalización en la entrada y salida de camiones a la obra y botadero de material. Las rutas a definir evitarán el paso por el centro de la ciudad y se acogerán a las disposiciones de la ordenanza local y de acuerdo a lo que determine la I. Municipalidad de Pitrufquén

b) Mejorar y mantener los caminos que se utilizan durante la construcción, al interior de la obra.

c) Reducir la velocidad de desplazamiento vehicular dentro del área de construcción en los caminos de acceso no pavimentados para minimizar las emisiones furtivas de polvo a la atmósfera.

d) Utilizar rampas de ripio a la entrada y salida del sector de construcción para evitar la remoción de suelo en la transición de caminos de construcción no pavimentados a rutas pavimentadas.

e) Realizar lavado de ruedas a los camiones que salen del proyecto a la vía pública, durante la etapa de construcción.

f) Barrer las calles pavimentadas de áreas urbanas adyacentes después de cada día de construcción si estas presentan polvo visible.

g) La empresa constructora presentará un plan de señalización para trabajos en la vía en el momento que se esté interviniendo ésta y las veredas peatonales.

h) Regar el terreno en forma oportuna, y suficiente durante el período en que se realicen las faenas de demolición, relleno y excavaciones.

i) Que 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.

j) Disponer de accesos a las faenas que cuenten con pavimentos estables.

k) Mientras duren las obras, se deberá mantener la carpeta de rodado, de todas las vías utilizadas por los camiones.

l) Que la disposición de la carga en los camiones utilizados para el transporte deberá cumplir lo estipulado en el Art. 2 del Decreto N° 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.

m) Para el traslado de materiales, se deberá operar con camiones cuya capacidad respete los límites de peso por ejes establecidos en el Decreto N° 158/1980 del MOP.

n) Las obras que se realicen en la vía pública deben considerar lo dispuesto en Capítulo N° 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Segundad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos, de acuerdo al Decreto Supremo N° 90/2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 20 de enero de 2003 en el Diario Oficial.

o) En el interior del proyecto, se deberán considerar la instalación de señalizaciones transitorias y medidas de seguridad, destinadas tanto a los obreros, como a personas

ajenas a las obras que circulen por ese lugar.

Los permisos correspondientes para la etapa de construcción del proyecto se gestionarán en forma independiente a la presentación del IMIV y serán coordinados por el Titular con la Municipalidad.

9 CONCLUSIONES

Luego de revisados los antecedentes y haber elaborado una propuesta de medidas de mitigación, podemos comentar que en general la operación del sector no se verá afectada mayormente por la operación del proyecto. ***Teniendo en consideración lo señalado en el numeral 1.3.1 del Reglamento Nro. 30, párrafo 2 al cumplirse con las medidas de mitigación obligatorias aplicables, será suficiente que la autoridad respectiva apruebe lo presentado, mas aun el loteo ya cuenta con su permiso de edificación y el IMIV es un requisito sine qua non para obtenerlo.***

Las medidas de mitigación propuestas en el estudio pretenden resolver los problemas que se esperan en el área de influencia de manera eficiente y segura.

En conclusión, la autoridad puede tener certeza que el proyecto evaluado cumple con requerimientos exigidos para este tipo de proyecto. En consecuencia, el proyecto analizado no debiera provocar conflictos de relevancia en el área analizada, con lo cual la Dirección de Obras puede tener la certeza que al otorgar los permisos de edificación y recepción municipal respectivos, no estará generando conflictos viales futuros.

CARLOS ROJAS SANCHEZ
Ingeniero en Tránsito y Transporte

Junio 2026