



INFORME
DE MITIGACION DE IMPACTO VIAL BASICO
“CENTRO DE SALUD MENTAL COMUNITARIA SUR”
COMUNA DE ARICA
REGIÓN ARICA Y PARINACOTA

TRIFECTA INGENIERÍA

ABRIL 2025

INDICE

1 CARACTERISTICAS DEL ESTUDIO.....	3
1.1 CATEGORIZACIÓN DEL IMIV.....	5
1.2 ZONIFICACIÓN.....	6
1.3 OTROS PROYECTOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO	7
2 ÁREA DE INFLUENCIA.....	8
2.1 Ruta Acceso/Salida General Transporte privado motorizado	9
2.2 Rutas de Acceso/Salida otros modos (Ruta Peatonal)	13
2.3 Área de Influencia Resultante	15
3 CARACTERIZACIÓN Y LEVANTAMIENTO PLANIMETRICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	17
3.1 VIALIDAD DEL ÁREA DE INFLUENCIA.....	17
3.2 CATASTRO FISICO Y OPERATIVO DE INTERSECCIONES.....	22
3.3 ESTADO ESTRUCTURAL DE PAVIMENTOS Y SEÑALIZACIÓN VIAL.....	26
3.4 CONFLICTOS DE MODO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA.....	29
4 ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS	29

1 CARACTERÍSTICAS DEL ESTUDIO

El presente informe corresponde Consultoría Técnica para el Estudio IMIV Básico cuyo titular es el Servicio de Salud Arica y Parinacota, quien se encuentra en ejecución del proyecto de edificación Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, comuna de Arica y quien ha declarado las características del proyecto en Sistema de Evaluación de Impacto a la Movilidad (SEIM), el cual ha categorizado que el proyecto requiere para la obtención del permiso de edificación por parte de la Dirección de Obras Municipales, la elaboración de un Informe de Mitigación Vial “Básico”.

En este informe en donde verifica el cumplimiento de dicha normativa en cuanto a las medidas de mitigación requeridas y obligatorias para el correcto funcionamiento de la movilidad local del área de influencia del proyecto.

El proyecto contempla la construcción de un Centro Comunitario de Salud Mental. El centro considerará construcción en 2 niveles que entre otras áreas considerará, 18 Salas de consultas, salas de terapia grupal y oficinas administrativas. También considera áreas verdes interiores. La capacidad de estacionamientos proyectada de la edificación considera 18 estacionamientos vehiculares, 2 estacionamientos minusválidos, y 40 de bicicleta.

Los vehículos y peatones tendrán acceso vehicular independiente por calle Maracaibo y también por pasaje Mar Caspio, siendo el acceso peatonal de dicho pasaje, una salida de emergencia.

Imagen 1 Ubicación del Proyecto

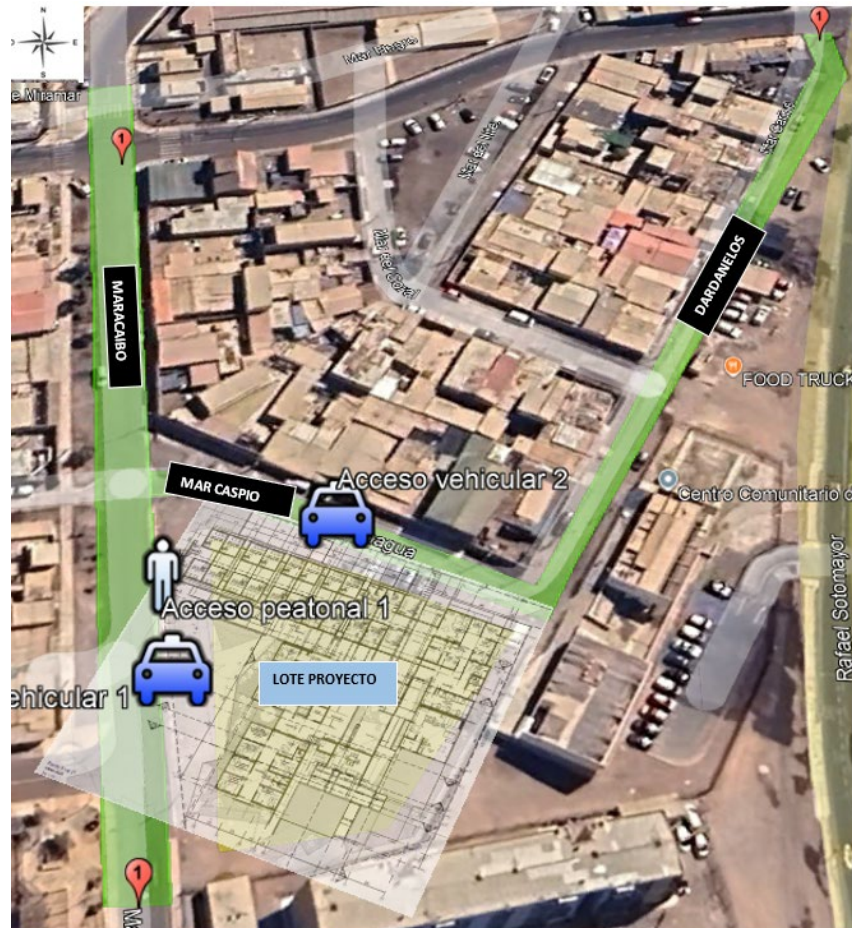


Imagen 2 Principal Intersección calle Maracaibo / Pasaje Mar Caspio



A continuación, se presentan los cuadros de superficie que son coherentes con lo presentado ante la Dirección de Obras Municipales.

Tabla 1 Cuadros de superficie del proyecto

	Permitido	Proyectado
Superficie Predial Mínima (M2)	160	2.692,68
Densidad Máxima	400 Hab./ha.	

Superficies Generales (M2)		Proyectado
1° Nivel		941
-1° Nivel		384
		1.325

Carga Ocupación		Proyectado
1° Nivel		198
-1° Nivel		45
		243

Tabla 2 Cuadro de estacionamientos

Estacionamientos	Permitido	Proyectado
Estacionamientos	Art. 50 P.R.C Arica 1 por cada 50 M2 Sup. Útil	27
	(D.S. 109 (MINVU) de 2015) DDU 288 (descuento 1 Auto cada 3 bicicletas)	-9
	TOTAL	18
Minusválidos	Dotación de Estacionamientos Desde 1 hasta 20	2
Bicicletas	1 cada 2 estacionamientos auto	13
	Reemplazo un estacionamiento de auto por tres de bicicletas	27
	TOTAL	40

1.1 CATEGORIZACIÓN DEL IMIV

El proyecto ingresado SEIM se caracterizó según la siguiente información declarada, la cual es coherente con la solicitud del permiso de edificación a presentar.

Tabla 3 Superficies y destinos declarados

Nombre Proyecto:	CENTRO DE SALUD MENTAL COMUNITARIA SUR		
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación		
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva en predio resultante del Loteo / en sitio resultante Condominio Tipo B		
Rol	Región	Comuna	Dirección
01381-00147	Arica y Parinacota	Arica	Calle Maracaibo # 1497
Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Equipamiento	Salud	Otro establecimiento de atención primaria	1325 (m2)
Total terreno	Total edificado		Útil construido
2692.68 m²	1325 m²		1325 m²

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

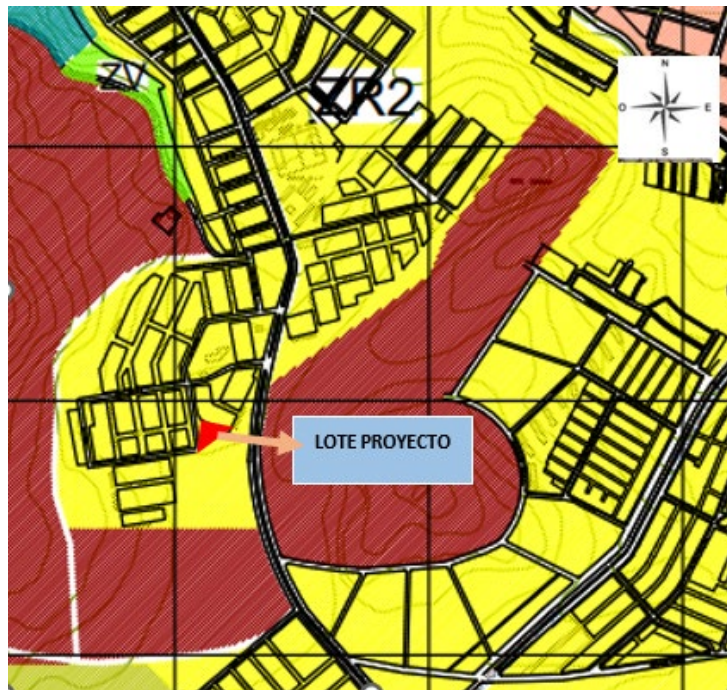
Tabla 4 Flujos inducidos y categorización del IMIV

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	29	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	50	Viajes/h	BASICO	1

1.2 ZONIFICACIÓN

Según la información del plan regulador comunal de Arica, vigente desde el año 2009 a la actualidad, el proyecto se emplaza dentro de la zona ZR2. Los usos permitidos en “ZR2” son: vivienda, comercio minorista, organización comunitaria, áreas verdes, esparcimiento y turismo, servicios artesanales.

Imagen 3 Lote Proyecto dentro de PRC Arica



1.3 OTROS PROYECTOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

Según la recopilación de antecedentes realizada, no hay antecedentes de proyectos a ejecutar en el área de influencia.

2 ÁREA DE INFLUENCIA

Considerando la categoría de IMIV básico, el área de influencia queda definida según lo indicado en el Art 3.2.6 del DS N°30, lo cual se cita a continuación:

“El área de influencia de los proyectos que deben presentar un IMIV Básico atendido el flujo vehicular en transporte privado motorizado, se definirá a partir de la dispersión de los flujos vehiculares inducidos por el proyecto en la vialidad circundante, considerando la principal ruta de entrada al proyecto y de salida del mismo respecto de cada uno de los cuatro puntos cardinales, desde o hacia cada uno de los accesos y hasta el número de intersecciones con otras vías que corresponda, según lo establecido en el artículo siguiente.

Para ello, se requiere agrupar los orígenes y destinos de los usuarios del proyecto en los cuatro puntos cardinales, salvo que, debido al emplazamiento el proyecto, no existan rutas disponibles hacia un determinado punto cardinal, y establecer las respectivas rutas de entrada y de salida que, de manera preliminar, se estima utilizarán mayoritariamente los vehículos asociados al proyecto, teniendo en cuenta factores como la distancia, el tiempo de viaje, peajes, jerarquía de la vía, iluminación y entorno, entre otros, así como el tipo de proyecto y la localización del público objetivo, usuarios o clientes.”

2.1 Ruta Acceso/Salida General Transporte privado motorizado

Los vehículos poseerán 2 rutas principales de acceso/salida a la edificación, por calle Maracaibo y parte de la cuota de estacionamientos accederá por pasaje Mar Caspio, por lo que las rutas que generan estos accesos se superpondrán. Los vehículos que se aproximen lo harán siempre desde calle Maracaibo.

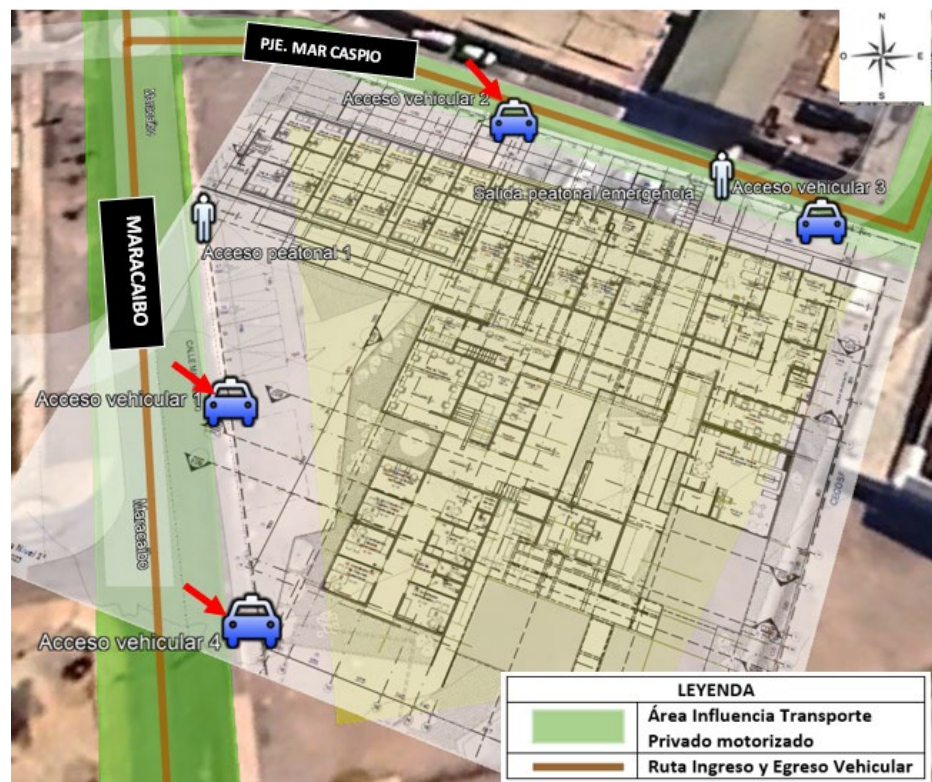
Solo los vehículos de carga y descarga de pasajeros (no ambulancia), tendrán su ruta de salida restringida, hacia Mar Negro por Pje. Dardanelos, evitando maniobras de retorno en espacio reducido y también que se utilice esa ruta como una ruta de ingreso.

A continuación, se describen las principales rutas vehiculares de llegada y de salida desde los distintos puntos cardinales.

2.1.1 Ruta acceso transporte privado motorizado desde el Sur

El transporte privado motorizado desde el Sur provendrá desde la calle Maracaibo, en donde por esta misma calle se encuentran el acceso vehicular al lote del proyecto, así como también está permitido incorporarse a la intersección con el pasaje Dardanelos hasta llegar al acceso vehicular proyectado.

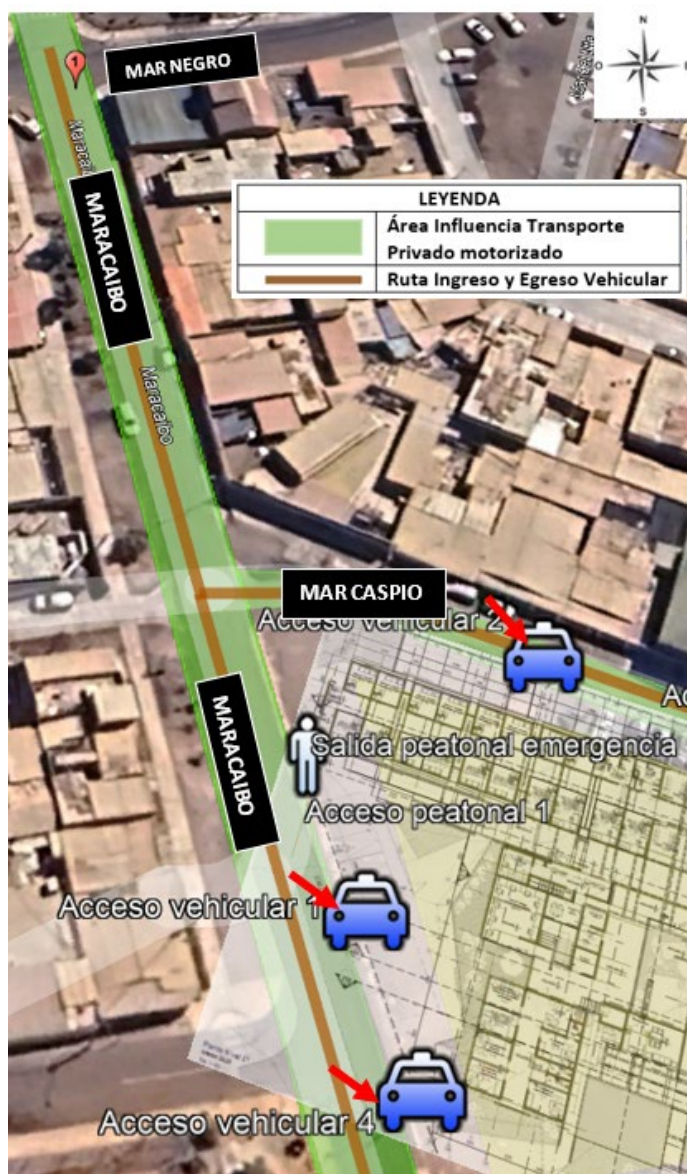
Imagen 4 Ruta Acceso vehicular desde/hacia el Sur



2.1.2 Ruta salida transporte privado motorizado hacia el Norte

El Transporte privado motorizado desde/hacia el Norte, para acceder al lote del Proyecto, cuenta con más de 1 acceso vehicular proyectado por calle Maracaibo y pasaje Mar Caspio, tanto el ingreso y egreso vehicular para ambos accesos vehiculares, deben acceder por la intersección más próxima al lote del proyecto, el cual corresponde a calle Maracaibo con pasaje Mar Caspio para luego conectar con la intersección de calle Mar Negro con calle Maracaibo, para continuar con su trayecto hacia el Norte.

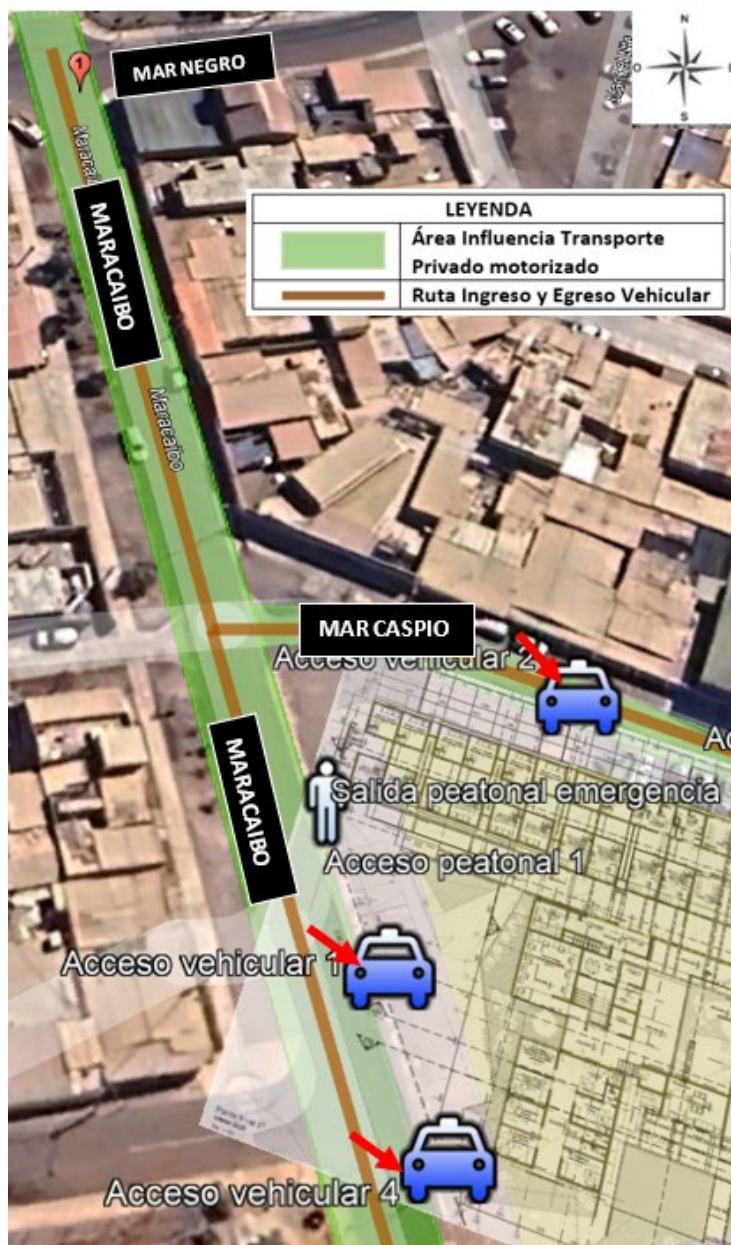
Imagen 5 Ruta Acceso vehicular desde/hacia el Norte



2.1.3 Ruta acceso/salida transporte privado motorizado desde/hacia el Poniente

El transporte privado motorizado desde y hacia el poniente va a limitar con la intersección de Mar Rojo con calle Maracaibo, por lo que este límite coincidiría con el límite sur del área de influencia (situación análoga al caso norte y oriente).

Imagen 6 Ruta Acceso vehicular desde/hacia el Poniente



2.1.4 Ruta acceso/salida transporte privado motorizado desde/hacia el oriente

El transporte privado motorizado desde el oriente para acceder al lote del proyecto provendrá desde la intersección de calle Mar Negro con calle Maracaibo hasta aproximarse con la intersección con pasaje Mas Caspio.

En cuanto al egreso vehicular, cabe señalar, que para el caso del acceso vehicular proyectado por pasaje Mas Caspio en dirección al oriente, cuenta con dirección obligada hacia pasaje Dardanelos hasta aproximarse a la intersección con calle Mar Negro.

Imagen 7 Ruta Acceso vehicular desde/hacia el Oriente



2.2 Rutas de Acceso/Salida otros modos (Ruta Peatonal)

Para facilitar el acceso y salida peatonal del Proyecto, se contempla la implementación de varios cruces peatonales en el área de influencia, los cuales se detallan a continuación:

- Intersección Pasaje Dardanelos con calle Mar Negro
- Intersección Calle Maracaibo con calle Mar Negro
- Intersección Calle Maracaibo con Mar Rojo

Imagen 8 Cruce peatonal pasaje Dardanelos/Calle Mar Negro

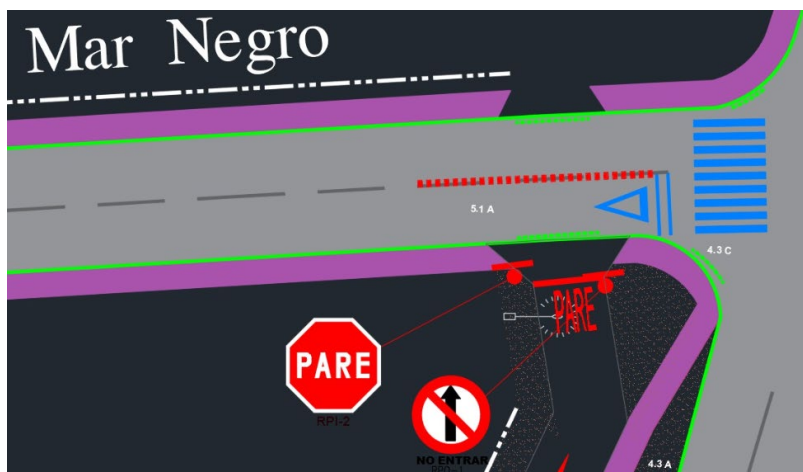


Imagen 9 Cruce peatonal Calle Maracaibo/Calle Mar Negro

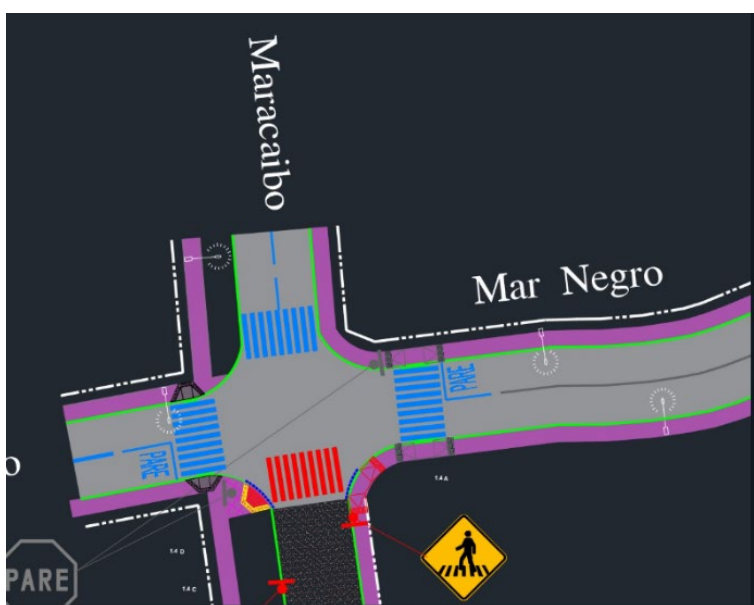
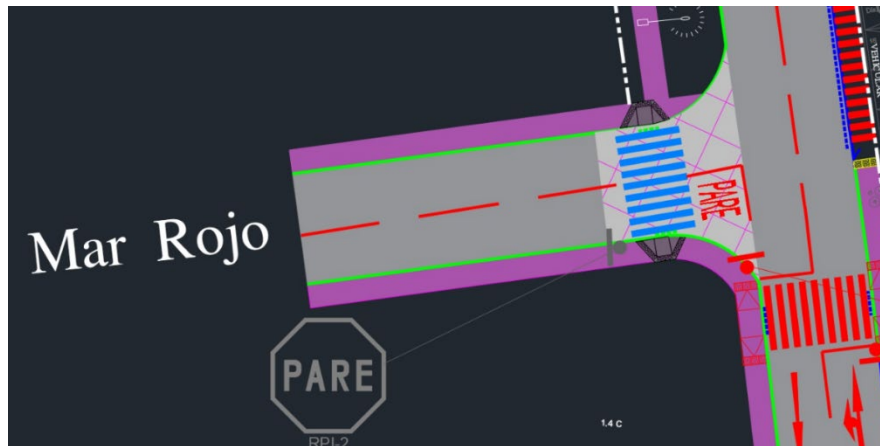


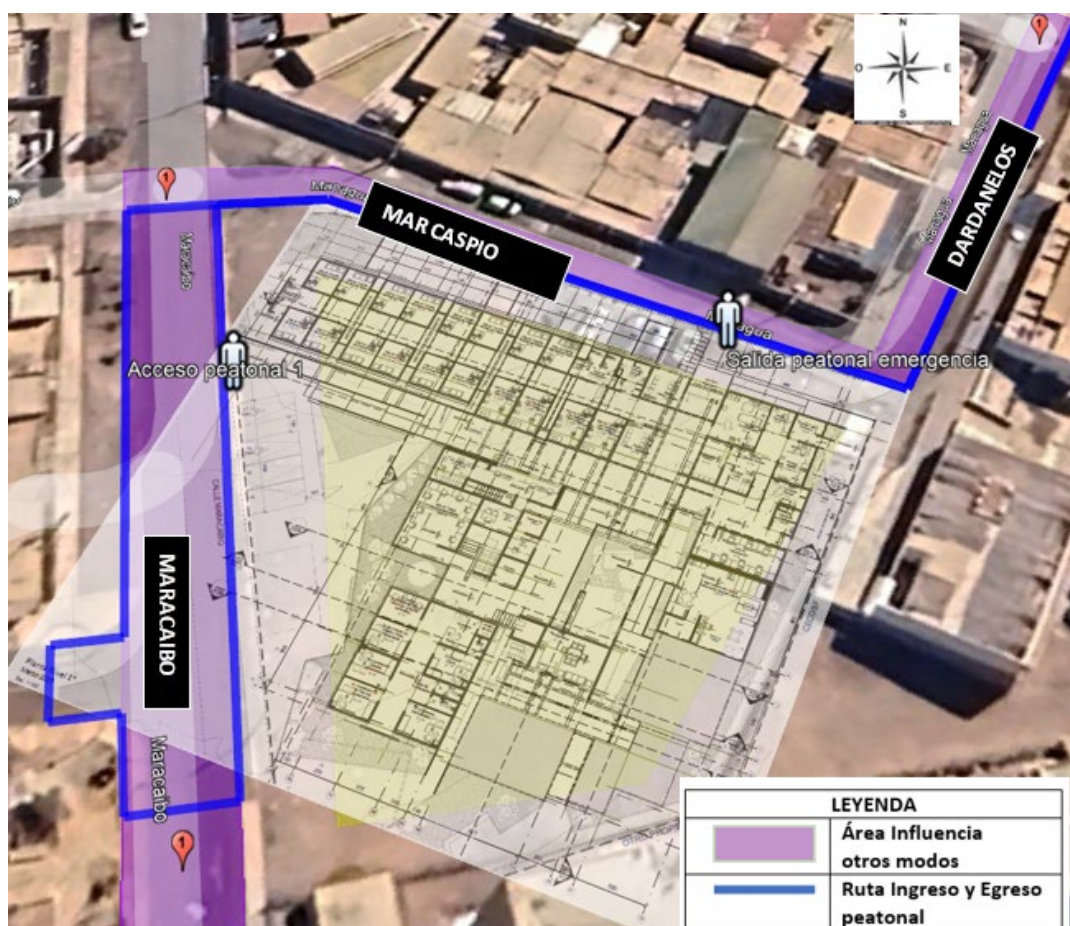
Imagen 10 Cruce peatonal Calle Maracaibo/Mar Rojo



Los peatones para llegar al Proyecto dentro del área de Influencia, provienen principalmente de 3 formas:

1. Desde el norte, contemplando que el área de Influencia comienza desde la Intersección de calle Maracaibo con Mar negro, el peatón puede circular por ambas aceras proyectadas de calle Maracaibo hasta el cruce peatonal proyectado en Mar rojo el cual permite acceder al acceso peatonal más cercano al lote del Proyecto.
2. Desde el sur, provendrán desde calle Maracaibo con Mar Rojo en donde el peatón puede circular por ambas aceras proyectadas de calle Maracaibo hasta el cruce peatonal proyectado en Mar rojo que permite la conexión con el acceso peatonal más cercano al lote del proyecto.
3. Desde el oriente puede acceder y también se permite el egreso peatonal por pasaje Dardanelos hasta la intersección con pasaje Mar Caspio para luego acceder por el acceso peatonal ubicado por calle Maracaibo. El acceso peatonal proyectado por pasaje Dardanelos es solamente salida de emergencia peatonal.

Imagen 11 Área Influencia otros modos (Ruta peatonal)



Actualmente, dentro del área de Influencia del Estudio no se contempla la existencia de paraderos de transporte público.

2.3 Área de Influencia Resultante

Considerando las rutas anteriores y la inducción de flujos propia de este proyecto. Los límites del área de influencia son:

Al norte limita con la intersección de Calle Maracaibo con Calle Mar Negro, sin embargo, el acceso de carga y descarga de pasajeros genera una ruta de salida por pasaje Dardanelos extendiendo el área de influencia hacia el norte a la intersección del pasaje Dardanelos con calle Mar Negro.

Hacia el poniente va a limitar con la intersección de Mar Rojo con calle Maracaibo, dado que la ruta hacia el poniente se extiende más allá de 1 intersección, por lo que este límite también coincidiría con el límite sur del área de influencia (situación análoga al caso de las rutas norte y oriente).

En el caso del pasaje Mar Caspio, la solución propuesta para el caso de egreso vehicular del estacionamiento ubicado en el mismo pasaje, la dirección vehicular se proyecta obligada hacia el pasaje Dardanelos para luego conectar con la intersección con calle Mar Negro, siendo este trayecto el único trayecto permitido en pasaje Dardanelos, ya que se modificará el sentido y no está permitido el ingreso, solamente para salida vehicular evitando los virajes a la izquierda para ingreso al pasaje.

Para ingresar al estacionamiento ubicado en Pasaje Mar Caspio se debe acceder por la intersección con calle Maracaibo.

Imagen 12 Área de influencia



3 CARACTERIZACIÓN Y LEVANTAMIENTO PLANIMETRICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1 VIALIDAD DEL ÁREA DE INFLUENCIA

3.1.1 Descripción General

El área de influencia corresponde a un sector residencial, ubicado en Maracaibo Población Miramar, donde principalmente es un sector con densidad media constituido por viviendas existentes.

También se puede destacar la existencia de un Centro Comunitario de Salud Familiar, el cual tiene un acceso vehicular a pasaje Mar Caspio, edificación que deslinda con el lote de proyecto. Hacia el sur el lote limita con un conjunto habitacional de edificios que tiene acceso vehicular a calle Maracaibo. Por último se puede destacar una multicancha en intersección de Maracaibo con Mar Rojo

A continuación, se presentan una descripción de las intersecciones que forman parte del área de influencia. Cada intersección se ha analizado desde el punto de vista vehicular, peatonal y de ciclistas, indicando sentido de circulación y conflictos observados.

3.1.2 Descripción de Calles

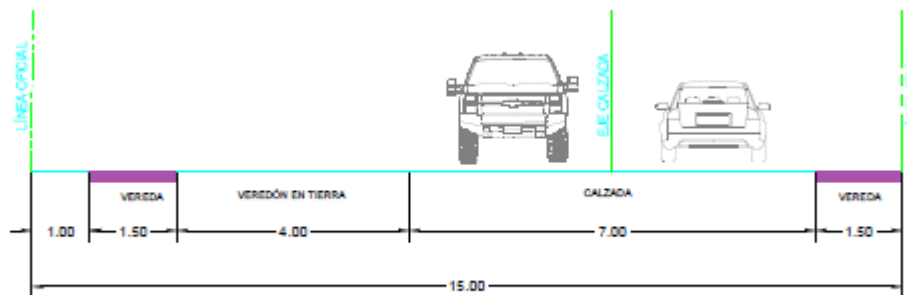
Las principales calles del área de influencia corresponden a las siguientes:

- Calle Maracaibo: Calle bidireccional de asfalto con 1 pista por sentido, de 7 metros de ancho cada una, corresponde a una vía de servicio, con una distancia entre líneas oficiales de 15 metros, dicha calle conecta con Pasaje Dardanelos, principal intersección del área de Influencia, por la cual será posible aproximarse al lote de proyecto. Posee veredas de 1.50m de ancho.

Imagen 13 Estado actual Calle Maracaibo



Imagen 14 Perfil Calle Maracaibo



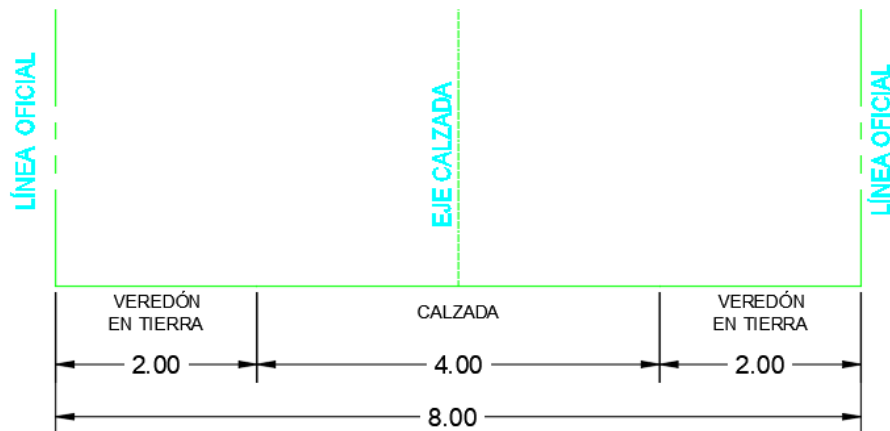
- Pasaje Mar Caspio: Pasaje con un ancho oficial de 8 metros., este pasaje considera solamente 1 pista de carácter bidireccional en hormigón, el resto del perfil se considera veredón en tierra.

Imagen 15 Estado actual Pasaje Mar Caspio



Imagen 16 Perfil Pasaje Mar Caspio

EJE PASAJE MAR CASPIO



- Pasaje Dardanelos: Pasaje bidireccional con solamente 1 pista en hormigón, corresponde a pasaje, contempla veredón peatonal en tierra, además para el caso vehicular este pasaje contempla solo una dirección obligada para egreso vehicular hacia la intersección con calle Mar Negro, en cambio, para el caso del peatón la circulación es posible tanto para ingreso y egreso peatonal al lote del proyecto.

Imagen 17 Estado actual Pasaje Dardanelos



3.1.4 Catastro Operativo

En el área de Influencia no existe la presencia de instalaciones semaforicas, postes, controladores, lámparas, como se puede ver en siguiente imagen.

Imagen 18 Vista Frente predial



Todas las calles del área de influencia son bidireccionales y se encuentran reguladas principalmente por señales de “pare”, dando siempre prioridad a los vehículos que circulen por calle Maracaibo.

3.1.5 Catastro de Mobiliario Público

Dentro del área de influencia, en el catastro realizado en terreno, se puede informar que no existe Mobiliario Publico, por lo cual no es posible determinar su estado.

3.1.6 Catastro de los servicios y transporte público

Dentro del área de influencia, en el catastro realizado en terreno, se puede informar que no existe Paraderos de transporte público, por lo cual no es posible determinar su estado.

3.2 CATASTRO FISICO Y OPERATIVO DE INTERSECCIONES

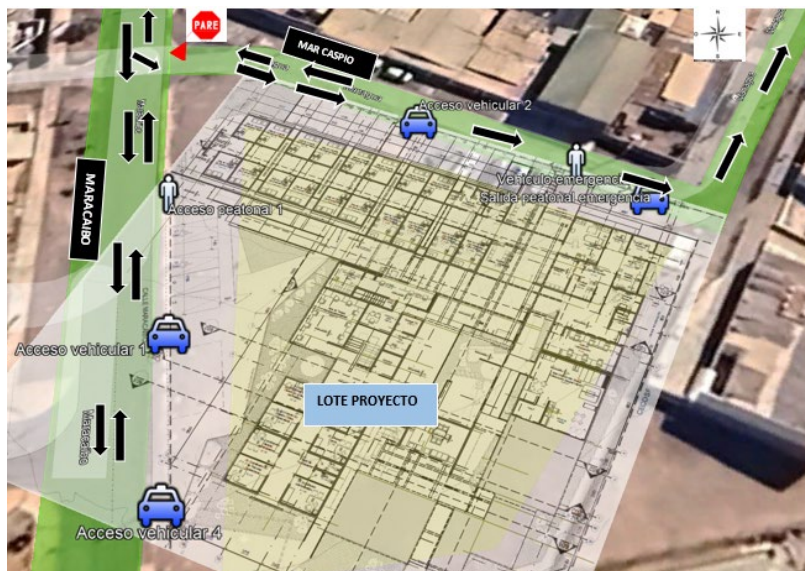
3.2.1 Intersección Calle Maracaibo/Pasaje Mar Caspio

- Esta es la principal intersección del área de influencia, la cual corresponde a un enlace entre calle Maracaibo y Pasaje Mar Caspio, tiene sentido bidireccional, es la intersección más próxima al lote del proyecto. Cuenta con veredas de 1,5m de ancho y 1 cruce peatonal proyectado por calle Maracaibo cercano con calle Mar Rojo.

Imagen 19 Intersección Calle Maracaibo / Pasaje Mar Caspio



Imagen 20 Esquema Operación Intersección Maracaibo / Pasaje Mar Caspio



3.2.2 Intersección Calle Maracaibo / Mar Negro

- En esta intersección se une la calle Maracaibo con Mar Negro, a partir de la cual se puede aproximar al lote de proyecto. Está regulada por señalética “Pare”, ambas calles tienen sentido bidireccional. Cuenta con veredas y cruces peatonales en dicha intersección.

Imagen 21 Intersección Maracaibo / Mar Negro



Imagen 22 Esquema Operación Intersección Maracaibo / Mar Negro



3.2.3 Intersección Pasaje Mar Caribe/ Mar Negro

- En esta intersección se une la calle Mar Negro con Pasaje Dardanelos, en donde por el pasaje no se permite la entrada vehicular solamente salida. Está regulada por señalética “Pare”, ambas calles tienen sentido bidireccional. Cuenta con veredas y cruces peatonales en dicha intersección.

Imagen 23 Intersección pasaje Dardanelos / Mar Negro



Imagen 24 Esquema Operación Intersección Dardanelos / Mar Negro



3.2.4 Intersección Calle Maracaibo/Mar Rojo

- Esta intersección se encuentra cercana al lote del proyecto, la cual corresponde a un enlace entre calle Maracaibo y Mar Rojo, ambas calles tienen sentido bidireccional. Cuenta con veredas de 1,5m de ancho y 1 cruce peatonal proyectado en la presente intersección.

Imagen 25 Intersección Maracaibo / Mar Rojo



Imagen 26 Intersección Maracaibo / Mar Rojo



3.3 ESTADO ESTRUCTURAL DE PAVIMENTOS Y SEÑALIZACIÓN VIAL

En el área de influencia se puede identificar que calle Maracaibo se encuentra pavimentada parcialmente en asfalto desde el sur hasta el frente predial, donde se evidencia un estado regular de calzada, sin embargo, se pueden identificar algunos baches en los sectores de cuneta, en la intersección con el pasaje Mar Caspio. Por Maracaibo, entre Dardanelos y Mar Negro, la calzada se encuentra en mal estado, completamente deteriorada y se confunde ya con la calzada en tierra.

Por otra parte los pasajes Mar Caspio y Dardanelos, cuentan con calzada en hormigón y se encuentran en buen estado.

Se puede identificar un sector de pavimento asfáltico en mal estado en calle Mar Rojo, en la intersección con calle Maracaibo, donde se aprecia que el deterioro afecta al cruce peatonal existente, impidiendo las condiciones óptimas de rodado.

Con respecto a las veredas, existen solo en calle Maracaibo a ambos costados y se encuentran en buen estado.

Imagen 27 Estado Pavimento Calle Maracaibo



INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

Imagen 28 Estado Pavimento Calle Maracaibo entre Pje. Mar Caspio y Mar Negro



Imagen 29 Estado Pavimento Mar Rojo intersección con Maracaibo

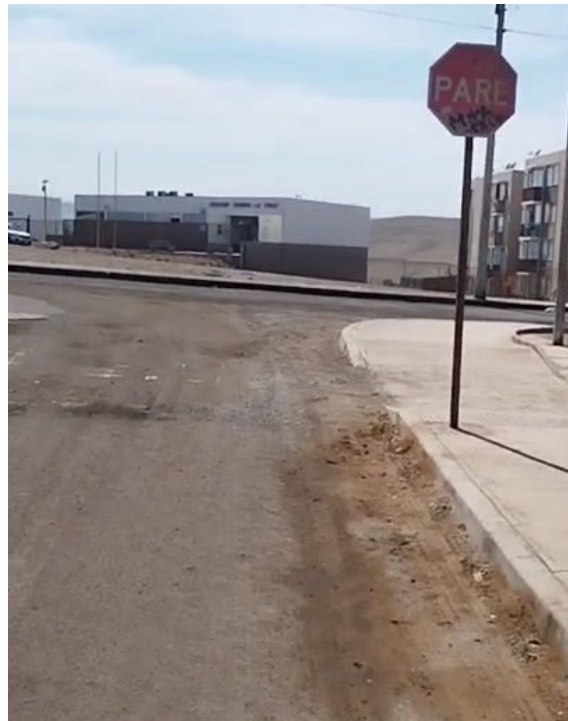


Imagen 30 Estado Pavimento Mar Caspio



Imagen 31 Estado Pavimento Dardanelos



3.4 CONFLICTOS DE MODO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA

Dentro del área de influencia, existirán 2 principales conflictos de modo para vehículos:

- Viraje a la izquierda de vehículos que induce el proyecto en la intersección de Pje. Dardanelos con Mar Negro. Debido a la proximidad con la intersección de Rafael Sotomayor, este viraje generará una cola que interferirá también con el cruce peatonal de a intersección.
- Deterioro de pavimentos en intersección de Mar Rojo con Maracaibo, genera que el cruce peatonal existente en dicho punto no sea visible.
- Deterioro de pavimentos en Maracaibo entre Mar Caspio y Mar Negro induce maniobras peligrosas para evitar mal estado.

Se considera la mitigación de estos conflictos realizando conceptualmente lo siguiente:

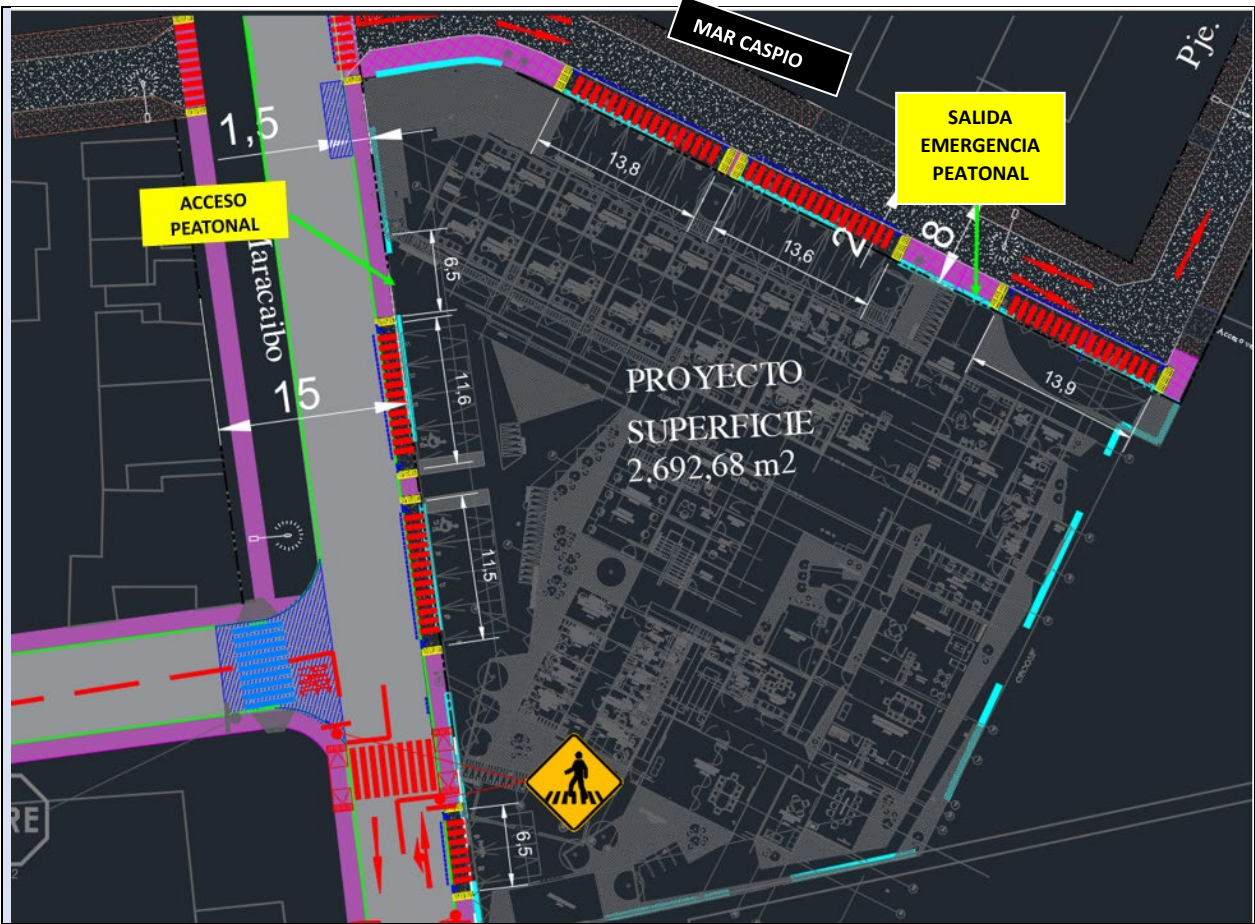
- Modificar sentido de tránsito de Pje. Dardanelos entre Pje. Mar Caspio y Mar Negro. Con esto se reduce la interacción de flujos en el pasaje y se evitará el uso del pasaje para acceder a la edificación, quedando solo habilitada la posibilidad de que los vehículos salgan hacia Mar Negro por ahí evitando virajes a la izquierda.
- Se considera proyectar reposición de calzada en la intersección donde existe el cruce peatonal con el fin de poder rehabilitarlo. Se complementará también con cruce peatonal proyectado para cruce de Maracaibo.
- Con respecto a los deterioros de calle Maracaibo se propone la reposición de baches aislados, no es factible para el proyecto abordar la repavimentación del resto de las zonas en mal estado ya que corresponde a una obra mayor no abordable en un IMIV Básico.

4 ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS

El análisis de las medidas de mitigación obligatorias se adjunta como cuadro anexo también en plano.

INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

MEDIDAS DE MITIGACION OBLIGATORIAS IMIV				
1.- CIRCULACION SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES				
ID	MEDIDA	CUMPLIMIENTO	DESCRIPCION	MITIGACIÓN
1.1	ESPACIO DE ALMACENAMIENTO	NO APLICA	EL DISEÑO DE LOS ACCESOS VEHICULARES DEBE PERMITIR QUE LOS VEHÍCULOS QUE INGRESAN ESPEREN SIN INTERFERIR CON LA CIRCULACIÓN PEATONAL Y SE DEBERÁ HABILITAR PARA ALMACENAR AL MENOS 1 AUTOMÓVIL, BUS O CAMIÓN SEGÚN FLUJO PREPONDERANTE DEL PROYECTO	EL PROYECTO NO CONSIDERA ESPACIO DE ALMACENAMIENTO, YA QUE CADA VEHÍCULO ACCEDE AL LOTE DE MANERA INDEPENDIENTE.
1.2	ELEMENTOS DE SEGREGACION ENTRE PEATONES Y VEHICULOS EN ACCESO	APLICA	LOS ACCESOS PEATONALES DEBEN SER INDEPENDIENTE DE LOS ACCESOS VEHICULARES.	LOS PEATONES ACCEDEN AL LOTE POR LA VEREDA QUE SE ENCUENTRA SEGREGADA CON RESPECTO DE LA CALZADA VEHICULAR MEDIANTE SOLERA.



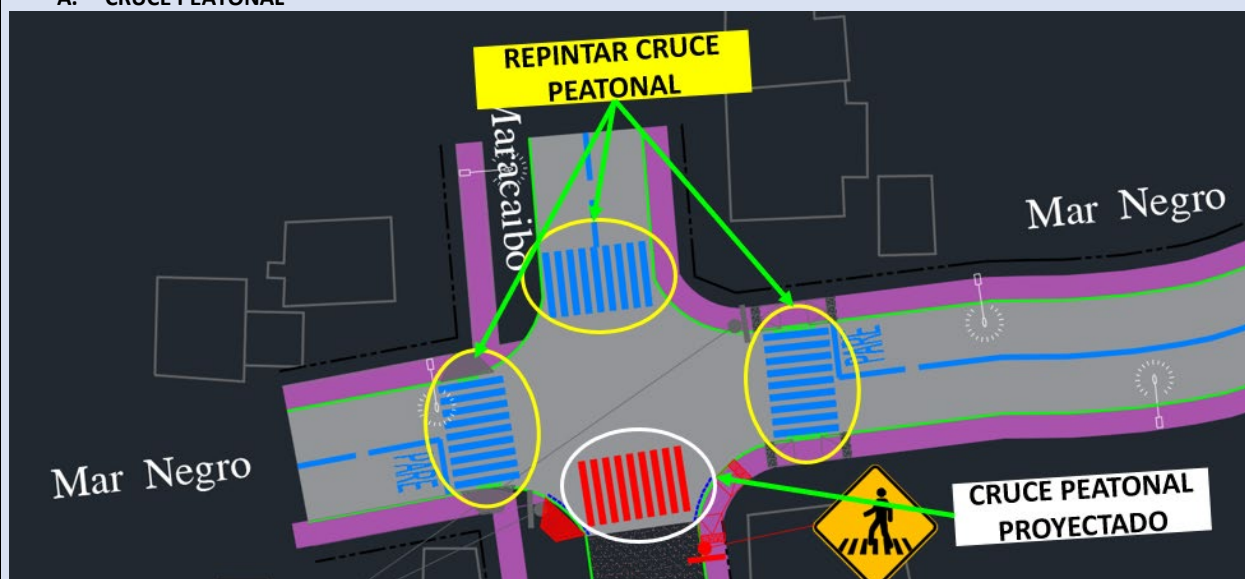
1.3	ELEMENTOS DE VISIBILIDAD EN ACCESOS	APLICA	CON EL FIN DE MINIMIZAR LOS CONFLICTOS Y RIESGOS DE ACCIDENTES ENTRE PEATONES QUE CIRCULAN Y VEHÍCULOS QUE SALEN, EL DISEÑO DEL ACCESO PERMITE A LOS CONDUCTORES UNA ADECUADA VISIBILIDAD DE LOS PEATONES QUE CIRCULAN, Y A ÉSTOS DE LA PRESENCIA DE LA SALIDA DE VEHÍCULOS. ELLO PUEDE IMPLICAR LA HABILITACIÓN DE "OCHAVOS" Y/U OTROS DISPOSITIVOS QUE MEJOREN LA VISIBILIDAD.	LOS ACCESOS ESTÁN PROYECTADOS EN TRAMOS RECTOS Y SE PUEDEN VISUALIZAR CON UNA DISTANCIA MAYOR A 20 M.
-----	-------------------------------------	--------	--	---

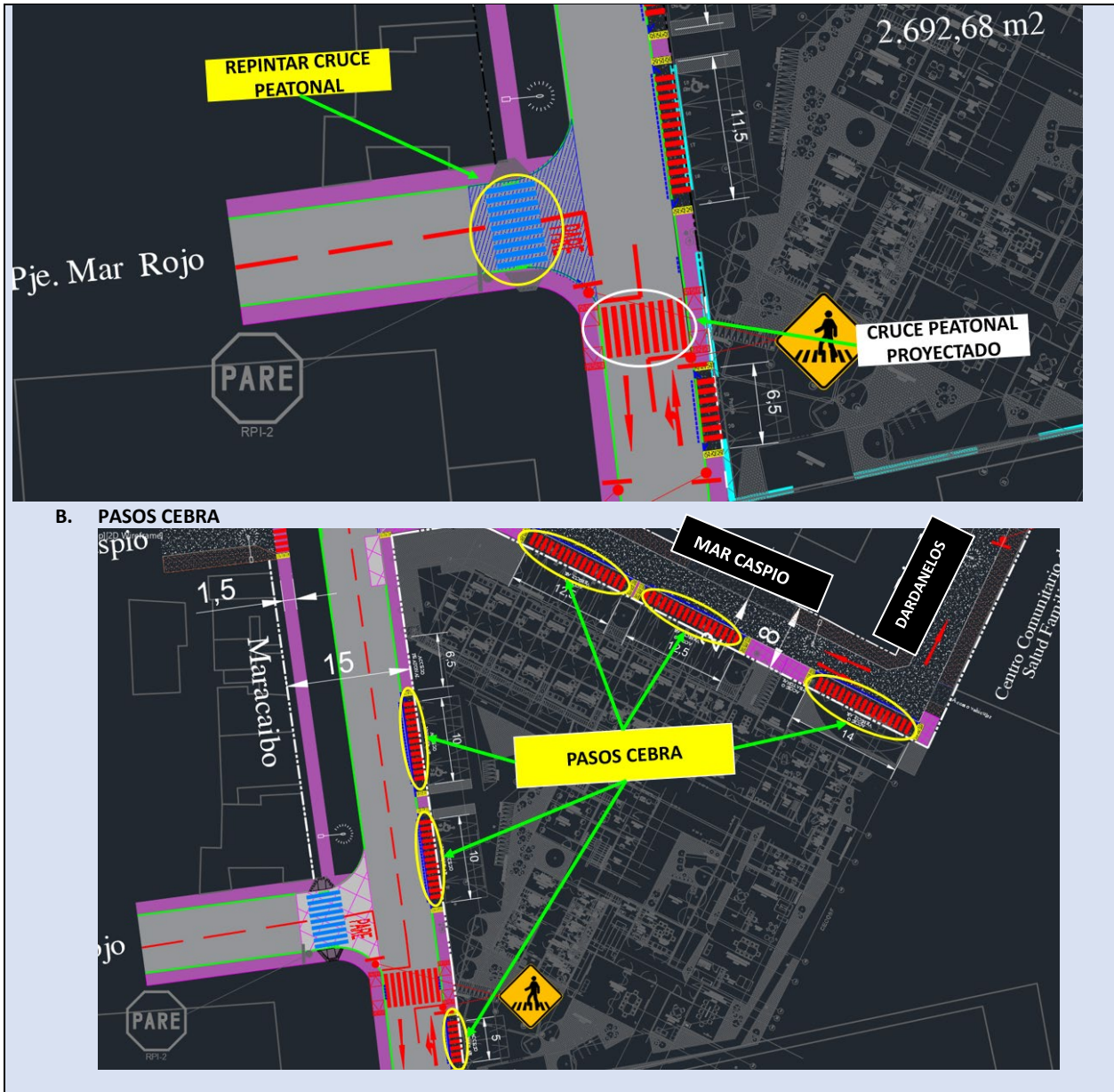
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

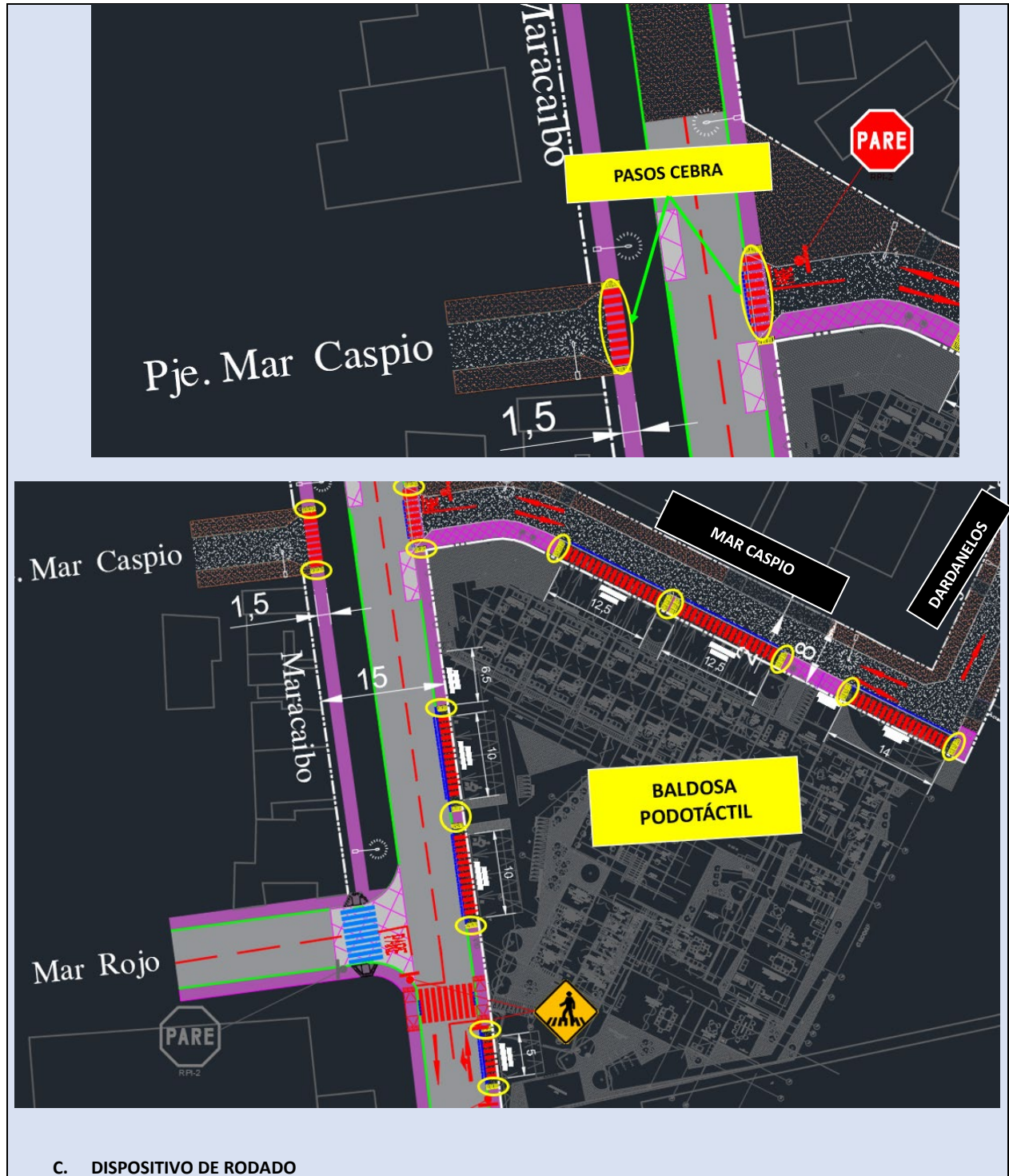


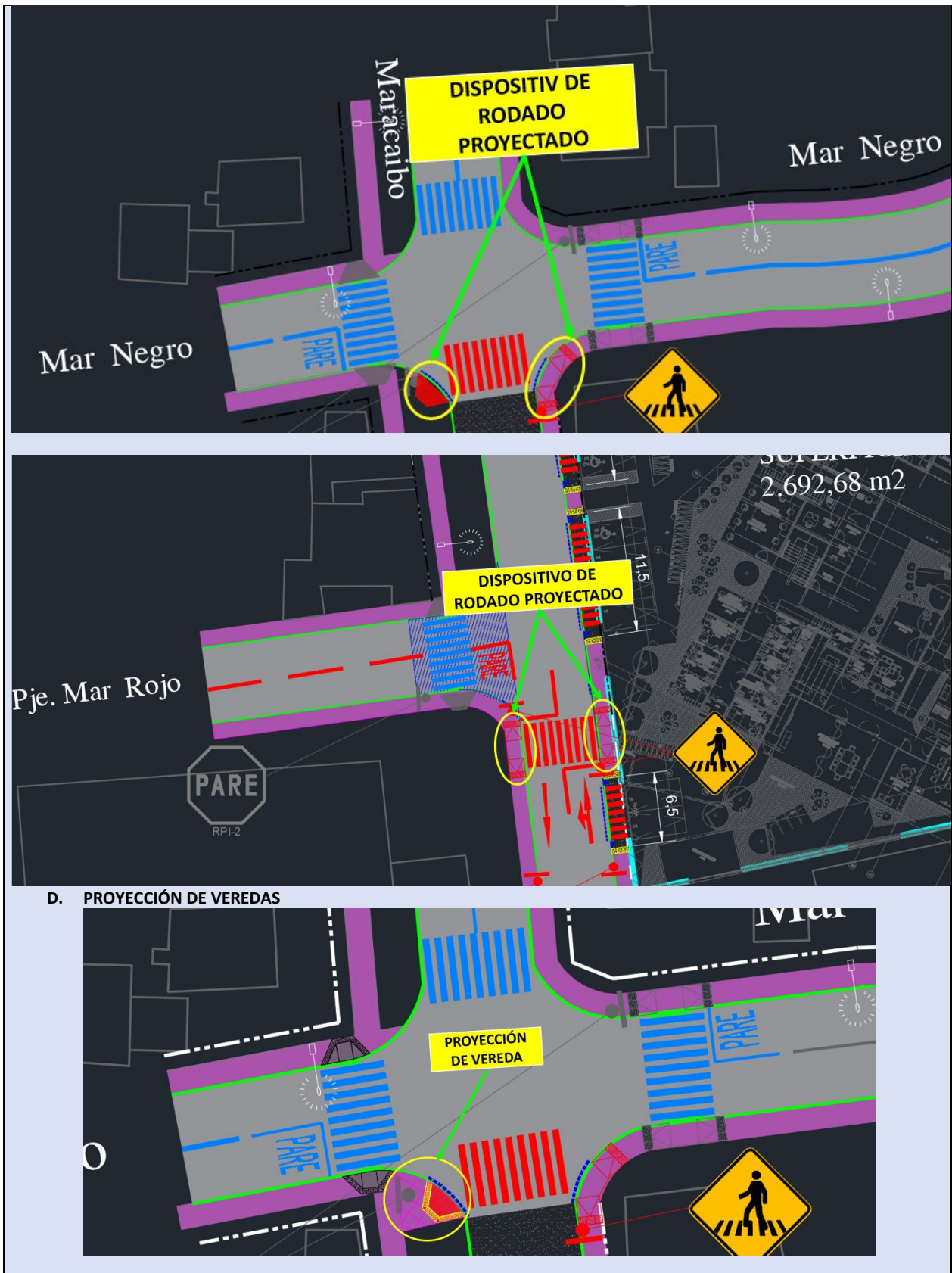
1.4	PASOS PEATONALES EXPLÍCITOS Y/O MEDIDAS PARA PROVEER CONDICIONES SEGURAS PARA CRUCES DE PEATONES	APLICA	SE PROYECTAN OBRAS PARA ASEGURAR EL CRUCE SEGURO DE PEATONES EN LAS INTERSECCIONES O TRAMOS INCLUIDOS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA, SE CONSTATÓ MEDIANTE LA OBSERVACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN CON PROYECTO QUE LOS PEATONES CUENTAN CON CONDICIONES SEGURAS PARA CRUZAR.	SE CONSIDERAN LAS SIGUIENTES MEDIDAS: A. DEMARCAR CRUCES PEATONALES A REPINTAR Y PROYECTAR (INCLUYE SEÑALES VERTICALES DE PROXIMIDAD DE CRUCE PEATONAL Y LÍNEAS DE DETENCIÓN) B. PASO CEBRA EN PASAJES Y ACCESOS INCLUIENDO BALDOSA PODOTÁCTIL C. DISPOSITIVO DE RODADO D. PROYECCIÓN DE VEREDAS E. REPOSICIÓN DE CALZADA
-----	--	--------	--	--

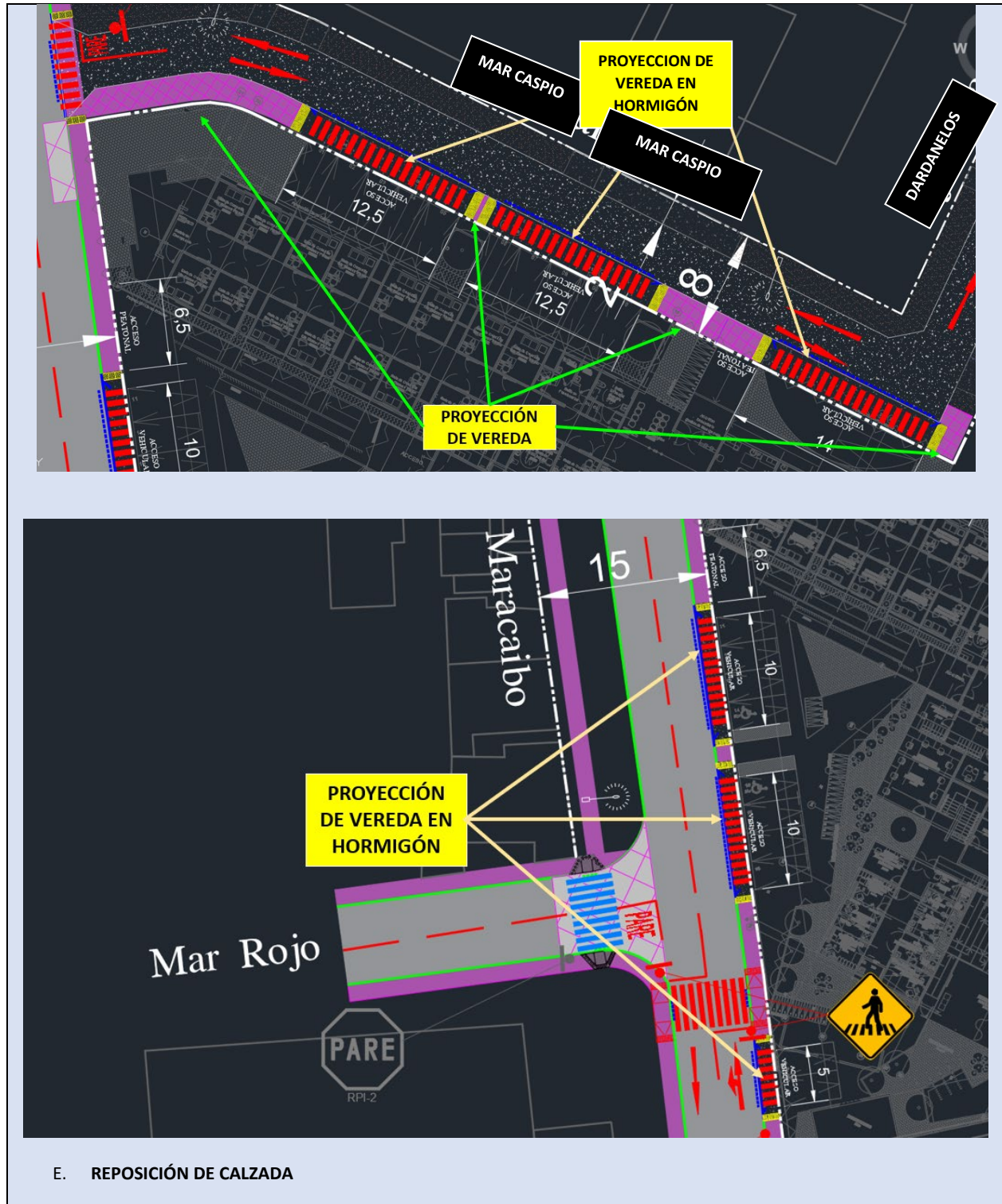
A. CRUCE PEATONAL

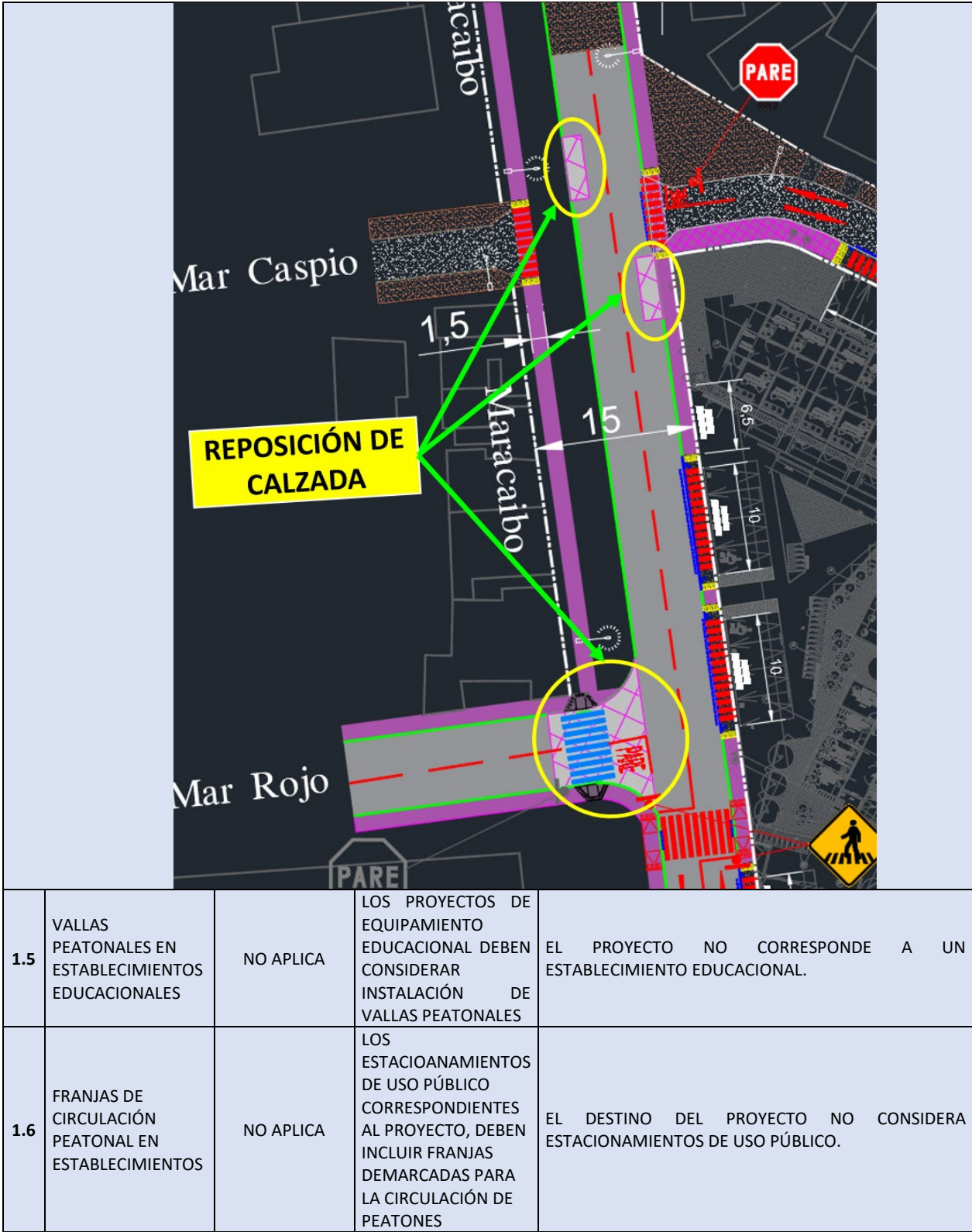












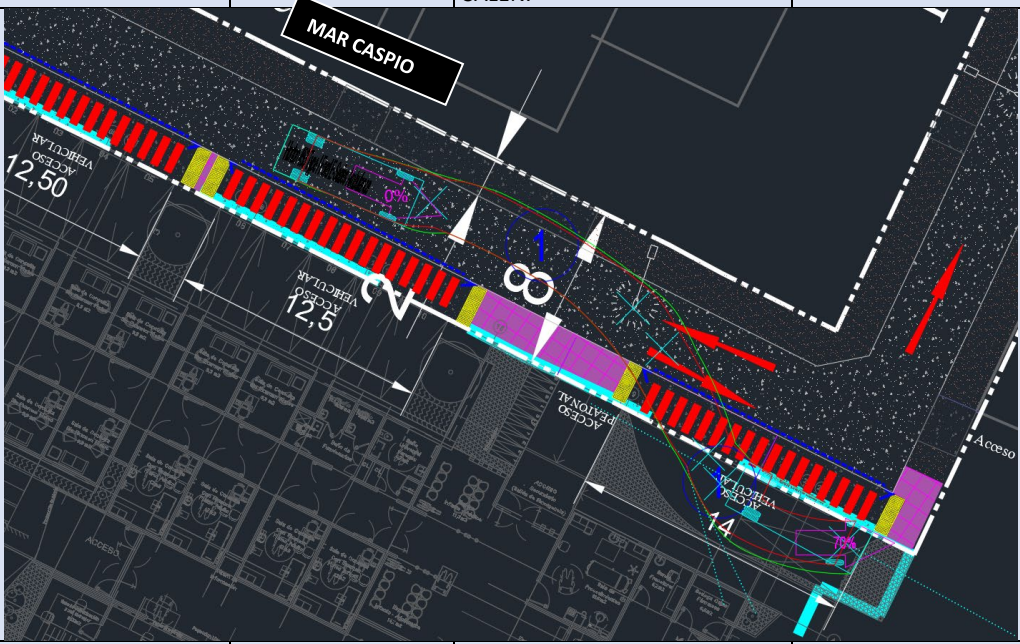
INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

2.- CIRCULACION SEGURA Y CONDICIONES DE SEGURIDAD PARA CICLISTAS				
ID	MEDIDA	CUMPLIMIENTO	DESCRIPCION	MITIGACIÓN
2.1	CONTINUIDAD DE CICLOVÍAS	NO APLICA	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 EXISTE CICLOVÍA EN EL ÁREA DE INFLUENCIA
2.2	ELEMENTOS DE VISIBILIDAD EN ACCESOS	APLICA	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 PERMITIE UNA ADECUADA VISIBILIDAD DE LOS CICLOS QUE CIRCULAN, Y ADVERTIR A ÉSTOS DE LA PRESENCIA DE VEHÍCULOS EN EL ACCESO VEHICULAR.	LOS ACCESOS SE ENCUENTRAN EN UNA VÍA RECTA QUE NO PRESENTA INTERFERENCIAS EN SU FRENTE PREDIAL

INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

3.- OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO				
ID	MEDIDA	CUMPLIMIENTO	DESCRIPCION	MITIGACIÓN
3.1	MEDIDAS PARA ASEGURAR OPERACIÓN SEGURA Y EFICIENTE	APLICA	LOS ACCESOS NO PUEDEN ENFRENTAR UNA INFRAESTRUCTURA ESPECIALIZADA PARA TRANSPORTE PÚBLICO	LOS ACCESOS NO ENFRENTAN INFRAESTRUCTURA ESPECIALIZADA DEL TRANSPORTE PÚBLICO.
3.2	FACILIDADES PARA INTERMODALIDAD	NO APLICA	LOS PROYECTOS DE TERMINALES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEBERÁN ACREDITAR FACILIDADES PARA LA INTERMODALIDAD	EL PROYECTO NO CORRESPONDE A UN PROYECTO DE TERMINALES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

4.- CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHICULOS MOTORIZADOS				
ID	MEDIDA	CUMPLIMIENTO	DESCRIPCION	MITIGACIÓN
4.1	ASEGURAR INGRESO SEGURO DE BUSES Y CAMIONES	NO APLICA	EN LOS PROYECTOS QUE ORIGINEN EL INGRESO O SALIDA DE CAMIONES LOS RESPECTIVOS ACCESOS DEBEN CONSIDERAR QUE TALES MANIOBRAS SEAN SIEMPRE MARCHA ADELANTE	EL PROYECTO NO CONSIDERA INGRESO O SALIDA DE BUSES Y CAMIONES
4.2	PROVISION DE RADIOS DE GIRO Y ÁNGULO DE INCIDENCIA EN ACCESOS	APLICA	LOS RADIOS DE GIRO Y ANGULOS DE INCIDENCIA DE LOS ACCESOS VEHICULARES DEBEN PERMITIR QUE LAS MANIOBRAS DE ENTRADA Y SALIDA NO INTERFIERAN CON LA CIRCULACIÓN DE OTROS VEHÍCULOS QUE CIRCULEN POR LA VÍA NI SE GENERE ENTRECruzAMIENTO ENTRE LOS VEHÍCULOS QUE ENTRAN Y SALEN.	SE PRESENTA EN PLANO MANIOBRA DE VIRAJE PARA ACCESO.
				
4.3	HABILITACION DE SENTIDOS DE TRANSITO EN ACCESOS	APLICA	LA DISPOSICION DE LOS SENTIDOS DE TRANSITO DE LOS ACCESO VEHICULARES CONCUERDAN CON EL SENTIDO DE LAS VIAS QUE ENFRENTAN, PARA EVITAR ENCRUZAMIENTOS DE LOS VEHICULOS QUE INGRESAN Y EGRESAN DE LA EDIFICACIÓN	LOS ACCESOS DEL PROYECTO SON CONSEQUENTES CON LOS SENTIDOS DE LAS CALLES A LAS QUE SALEN. SE CONSIDERAN: A. FLECHAS DIRECCIONALES B. SEÑAL VERTICAL DIRECCIÓN OBLIGADA (RO-3) C. SEÑAL VERTICAL NO ENTRAR (RPO-1)

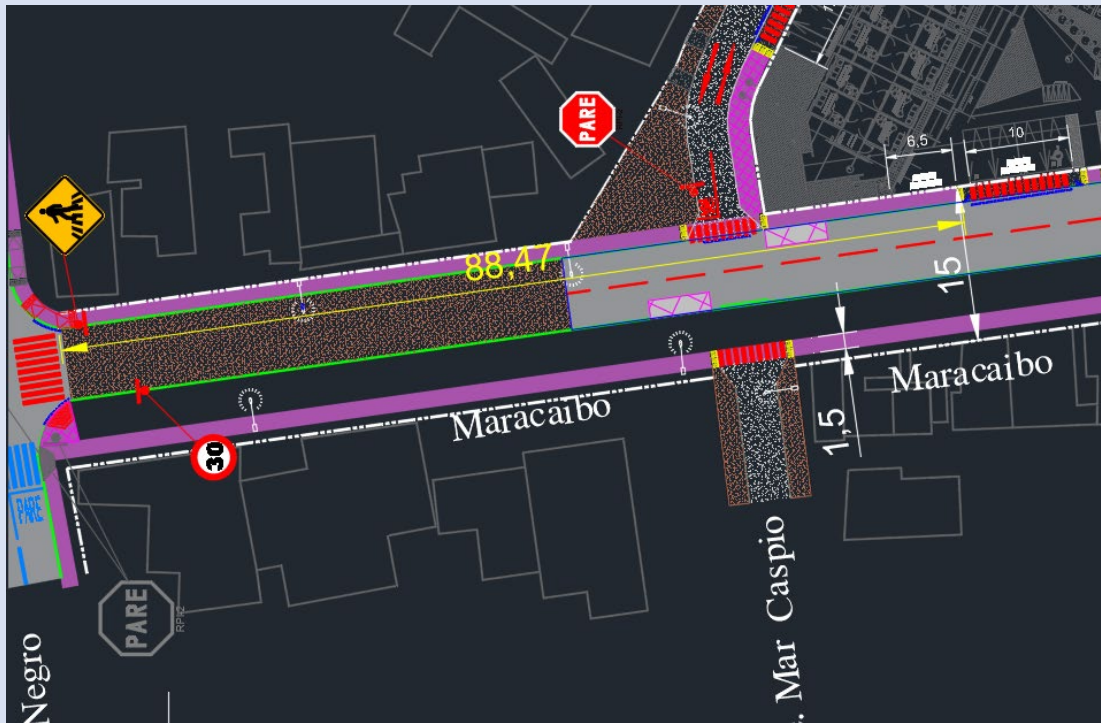
INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

				D. INSTALAR 15 ML DE TACHÓN VIAL PARA IMPEDIR EL VITAJE A LA IZQUIERDA DESDE MAR NEGRO HACIA PSJE DARDANELOS
4.4	ADECUADA VISIBILIDAD EN ACCESOS	APLICA	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 Y PERMITIENDO UNA VISIBILIDAD MÍNIMA DE 20M	LOS ACCESOS SE ENCUENTRAN EN UNA VÍA RECTA QUE NO PRESENTA INTERFERENCIAS EN SU FRENTE PREDIAL
4.5	ADECUADA VISIBILIDAD EN ACCESOS EN CURVAS	NO APLICA	LOS ACCESOS VEHICULARES NO DEBEN UBICARSE EN UNA CURVA HORIZONTAL NI VERTICAL. SI NO ES POSIBLE SE DEBEN IMPLEMENTAR MEDIDAS PARA ADVERTIR SU PRESENCIA	LOS ACCESOS SE ENCUENTRAN EN UNA VÍA RECTA QUE NO PRESENTA INTERFERENCIAS EN SU FRENTE PREDIAL

4.6	PROHIBICIÓN DE VIRAJE	NO APLICA	EN LOS ACCESOS VEHICULARES RELACIONADOS CON VÍAS COLECTORES, TRONCALES O EXPRESAS, DE CALZADA BIDIRECCIONAL SE DEBEN PROHIBIR LOS VIRAJES HACIA LA IZQUIERDA, TANTO PARA ENTRAR COMO PARA SALIR DEL PROYECTO.	LA CALLE MARACAIBO ES DE CATEGORÍA DE SERVICIO POR LO QUE SE CONSIDERA EL VIRAJE A LA IZQUIERDA.
4.7	FACILIDADES PARA TOMAR Y DEJAR PASAJEROS	APLICA	LOS PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO DE CLASE EDUCACION O SALUD Y LOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO, DEBEN INCLUIR UN ÁREA DE DETENCIÓN CON UNA CAPACIDAD ACORDE CON LA CARGA DE OCUPACIÓN.	SE CONSIDERA ACCESO PARA CARGA Y DESCARGA DE PASAJEROS AL FINAL DE PASAJE MAR CASPIO
4.8	PROVISION DE ÁREA DE CARGA/DESCARGA Y DE SEÑALIZACIÓN	NO APLICA	LOS PROYECTOS QUE TENGAN ÁREAS O ANDENES DE CARGA/DESCARGA DEBEN INCLUIR UN AREA AL INTERIOR DEL PREDIO PARA REALIZAR DICHAS MANIOBRAS	EL PROYECTO NO CONSIDERA ÁREAS DE CARGA Y DESCARGA
4.9	DISTANCIAMIENTOS MINIMOS DE ACCESOS A INTERSECCION	APLICA	IMIV BÁSICO: LOS ACCESOS VEHICULARES NO PODRAN ESTAR A MENOS DE 6M DE UNA LINEA DE DETENCIÓN DE VEHÍCULOS NI A MENOS DE 10M DE UNA ESQUINA.	EL ACCESO SE ENCUENTRA A MÁS DE 6M DE UNA LINEA DE DETENCIÓN Y A MÁS DE 10M DE LAS INTERSECCIONES.

INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

POR EL NORTE



4.10	MEDIDAS DE TRÁFICO CALMADO	NO APLICA	EN VÍAS LOCALES Y DE SERVICIO EN PROYECTOS DE CRECIMIENTO URBANO POR EXTENSIÓN CON DESTINO RESIDENCIAL, DEBEN INCLUIR MEDIDAS DE TRÁFICO CALMADO.	NO HAY VÍAS DE DICHAS CATEGORÍAS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA, YA QUE ES UN PROYECTO CON DESTINO DE SALUD.
4.11	DISEÑO ADECUADO DE VÍAS Y ACCESOS CON CIRCULACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TRANSPORTE DE CARGA PESADO	NO APLICA	LOS PROYECTOS DE CRECIMIENTO URBANO POR EXTENSIÓN CON DESTINO ACTIVIDADES PRODUCTIVAS DEBEN CONSIDERAR VÍAS CON ANCHO DE CALZADA, RADIO DE GIRO EN INTERSECCIONES Y OTROS RECOMENDADOS POR EL REDEVU PARA LA CIRCULACIÓN DE CAMIONES O BUSES	EL PROYECTO NO CONSIDERA LA CIRCULACIÓN DE CAMIONES O BUSES

INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

5.- INTERACCION CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD				
ID	MEDIDA	CUMPLIMIENTO	DESCRIPCION	MITIGACIÓN
5.1	SEÑALIZACIÓN DE TRANSITO	APLICA	EL PROYECTO CONTEMPLA IMPLEMENTACION DE SEÑALIZACION CONFORME A LOS EXPRESADO EN EL MANUAL DE SEÑALIZACION DE TRANSITO.	TODA LA SEÑALIZACIÓN PROYECTADA SE REALIZA DE ACUERDO AL MANUAL DE SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO. SE CONSIDERAN: A. SEÑAL VERTICAL PARE (RPI-2) B. SEÑAL VERTICAL VELOCIDAD MÁXIMA 20 (RR-1) C. SEÑAL VERTICAL VELOCIDAD MÁXIMA 30 (RR-1)
5.2	SEÑALES INFORMATIVAS EN ÁREA DE INFLUENCIA	NO APLICA	IMIV MAYOR: LOS PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO DE CLASE EDUCACION 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 GUIÉ LA LLEGADA DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS, CICLISTAS Y PEATONES	NO APLICA POR LA CATEGORÍA DEL IMIV, ESTE ESTUDIO CORRESPONDERÍA A UN IMIV BÁSICO Y NO MAYOR

INFORME MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL BÁSICO
Centro de Salud Mental Comunitaria Sur, Arica

6.- INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO				
ID	MEDIDA	CUMPLIMIENTO	DESCRIPCION	MITIGACIÓN
6.1	PROTECCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO	APLICA	LOS ACCESOS VEHICULARES O PEATONALES DEL PROYECTO NO DEBEN OCUPAR EL ESPACIO PÚBLICO CON ESTRUCTURAS U OTRAS OBRAS QUE IMPIDAN O DIFICULTEN LA IMPLEMENTACION DE FUTUROS PROYECTOS VIALES O URBANOS A MENOS QUE SEA AUTORIZADO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE.	NO SE INTERFIEREN ESTRUCTURAS PÚBLICAS CON LOS ACCESOS
6.2	FACILIDADES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	APLICA	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 RODADO O CICLOVÍAS. POR LO QUE LA PAVIMENTACIÓN DEBERÁ HACERSE RESPETANDO Y REPONIENDO LAS CARACTERÍSTICAS DE TALES FACILIDADES EXISTENTES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA.	SE PROYECTA DISPOSITIVOS DE RODADO Y HUELLAS PODOTÁCTILES PARA FACILITAR LA CIRCULACIÓN DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

LISTADO DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS

1.4 A Cruces Peatonales

- 1 Proyectado en intersección Maracaibo con Mar Negro, zona sur.
Considera señal vertical Proximidad de Cruce Peatonal (PO-8).
- 1 Proyectado en intersección Maracaibo con Mar Rojo, zona sur.
Considera señal vertical Proximidad de Cruce Peatonal (PO-8).
- Repintar 2 en Mar Negro (intersección) y 1 Maracaibo zona norte.
- 1 Repintar pasaje Mar Rojo.

1.4 B Paso Cebra

- 1 Paso cebra proyectado en pasaje Mar Caspio incluyendo baldosa podotáctil.
- 1 Paso cebra proyectado en pasaje Mar Caspio incluyendo baldosa podotáctil.
- Paso cebra proyectado en los 6 accesos vehiculares del proyecto incluyendo baldosa podotáctil.

1.4 C Dispositivo de Rodado

- 2 Con rebaje de acera completa en intersección calle Maracaibo con Mar Rojo.
- 1 Con rebaje de acera completa y 1 normal en intersección de calle Maracaibo con Mar Negro.

1.4 D Proyección de Veredas

- Proyección de 10 m2 de vereda en intersección calle Maracaibo con Mar Negro.
- Proyección de 65 m2 de vereda frente predial del pasaje Mar Caspio.
- Proyección de 46 m2 de vereda frente predial por calle Maracaibo.
- Proyección de 91 m2 de vereda en frente predial por pasaje Mar Caspio.

1.4 E Reposición de Calzada

- Reposición de 75 m2 de calzada asfáltica en calle Mar Rojo.
- Reposición de 11 m2 de calzada asfáltica en calle Maracaibo, intersección con pasaje Mar Caspio, zona poniente.
- Reposición de 11 m2 de calzada asfáltica en calle Maracaibo intersección con pasaje Mar Caspio, zona oriente.

4.3 A Flechas Direccionales

- 4 Flechas rectas bidireccionales en pasaje Mar Caspio.
- Flechas rectas unidireccional en pasaje Dardanelos.

4.3 B Señal Vertical Dirección Obligada (RO-3)

- 1 En intersección pasajes Mar de Caribe con Mar del Coral.

4.3 C Señal Vertical No Entrar (RPO-1)

- 1 En intersección Calle Mar Negro con pasaje Dardanelos.

4.3 D Instalar Tachón Vial

- Instalar 15 ml en la intersección de la calle Mar Negro y Rafael Sotomayor.

5.1 A Señal Vertical PARE (RPI-2)

- 1 En intersección calle Mar Negro con pasaje Mar Caribe.
- 1 En intersección calle Maracaibo con pasaje Mar Caspio.

5.1 B Señal Vertical Velocidad Máxima 20 (RR-1)

- 1 En el tramo entre pasaje Mar Caspio y Mar del Coral.
- 1 En el tramo entre pasaje Mar del Coral y calle Mar Negro.

5.1 C Señal Vertical Velocidad Máxima 30 (RR-1)

- 1 Cerca a la intersección entre calle Mar Negro y Maracaibo.
- 1 Cerca a la intersección entre calle Maracaibo y Mar Rojo.