



## EISTU SIN REASIGNACIÓN MAYOR

### PROPUESTA METODOLÓGICA

#### Definiciones Iniciales

De acuerdo con la ubicación del proyecto definida en la cotización, se realizará una serie de tareas que permitan abordar de manera satisfactoria el estudio; las cuales se enmarcarán dentro de la metodología establecida para presentar los EISTU.

- a) *Área de Influencia a considerar:* se definirá una vez identificadas las rutas principales de entrada y salida, en todo caso -tal como lo plantea la metodología- esta área será analizada, propuesta y fundamentada para el proyecto en cuestión, debido a que está directamente relacionado con las características del proyecto, del entorno y la modelación que se considere.
- b) *Periodización:* Los períodos a considerar en el estudio surgirán de la superposición de los períodos críticos para la red de tránsito del área de influencia y aquellos asociados al proyecto, e identificados como de mayor operación. Para ello, se realizarán mediciones de flujo en el sector.
- c) *Corte Temporal:* Coherente con el tipo de estudio requerido, los cortes temporales a considerar deberán incorporar el mediano plazo. Para tal efecto, se deberá simular el año siguiente a aquel en que se estima que el proyecto se encontrará operando plenamente.

#### Caracterización de la Situación Actual

Una vez definida el área de influencia, se le realizará un catastro con el propósito de caracterizar la situación actual, la que se presentará en un esquema en planta del área, en escala adecuada (1:1.000 o similar), que presentará toda la información recopilada.

Esto será complementado con mediciones de tránsito (conteos de vehículos, conteos peatonales, entre otros), para recolectar información que permita calibrar la herramienta de modelación.

#### Estimación de la Demanda de Transporte

La demanda de transporte es la variable fundamental para determinar el impacto del proyecto. La demanda se estimará para el corte temporal identificado y para dos escenarios:

- a) *Escenario Base:* La demanda de transporte para el Escenario Base se estimará proyectando al año de corte el flujo vehicular observado en la situación actual.

SKU\_112

- b) Escenario con Proyecto: En este caso, la demanda de transporte se obtendrá al incorporar al Escenario Base, para el mismo año de corte, la demanda correspondiente al proyecto.

### Definición de la Oferta Vial

- a) Escenario Base: La oferta vial en este escenario corresponderá a la existente más la vialidad financiada por otras fuentes y que se encontrará en operación al año de simulación.
- b) Escenario con Proyecto: Este Escenario será analizado en dos etapas consecutivas: sin incorporar ningún tipo de medidas de mitigación y, posteriormente, incluyendo los mejoramientos que se propongan en el EISTU, lo que se ha denominado “Escenario con Proyecto Mejorado”.

### Modelación y Simulación

Considera realizar las modelaciones de los escenarios Base y de Proyecto con los modelos que permitan conocer el comportamiento de los usuarios del sistema, para lo cual se hará uso de TRANSYT/Versión 8S.

El modelo de simulación TRANSYT es de reconocido uso en nuestro país y está orientado a la modelación de redes de semáforos.

El software permite simular y optimizar una red vial urbana vía modificación de la programación de los semáforos de dicha red. Es decir, permite programar semáforos de tal forma que se encuentren coordinados y minimicen el consumo de recursos.

### Proposición de Medidas de Mitigación

Esta etapa del estudio tiene como objeto -en primer lugar- la identificación de los impactos que se producirán en el área de influencia por la implementación del proyecto. Esta identificación se realiza a través de la comparación de indicadores operativos de la red vial en el Escenario Base y en el Escenario con Proyecto.

Entre las medidas mitigatorias de carácter general se analizarán a lo menos:

- Cambios de señalización y demarcación
- Mejoras operacionales orientadas a peatones (pasos de cebra, rebajes de solera, vallas peatonales, entre otros).
- Reprogramación de semáforos



- Instalación de nuevos semáforos
- Mejoramiento de pavimentos
- Cambios geométricos en cruces y calles o aumentos de capacidad

### **Pre diseños Físicos, Operativos y de Seguridad de Tránsito**

La presentación de las medidas tendrá el carácter de pre diseño y se realizará sobre una planimetría escala 1:500 o similar, que cubra toda el área afectada. Este se enmarcará en la normativa vigente en relación con la localización y geometría de los Accesos y Estacionamientos proyectados.

SKU\_112

Fono: (56-2) 2 912 55 00 - info@urbanoproyectos.com  
Alfredo Barros Errázuriz 1953 of 903, Providencia

[www.urbanoproyectos.com](http://www.urbanoproyectos.com)