

-IMIV BÁSICO TRANSPORTE PRIVADO Y OTROS MODOS-

**Proyecto “Edificio Multifamily Las Condes”
Comuna de Las Condes**

Versión Corregida, Febrero 2026

TABLA DE CONTENIDOS

1	FICHA RESUMEN DEL PROYECTO	3
2	OBJETIVO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO	7
2.1	Objetivo	7
2.2	Marco Normativo.....	7
2.3	Contenido y Estructura del IMIV.....	8
3	ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y DETERMINACIÓN DEL TIPO DE INFORME REQUERIDO	9
3.1	Declaración del Tipo de Informe que se Presenta	9
3.2	Descripción del Proyecto	9
3.2.1	Ubicación	10
3.2.2	Accesos Vehiculares y Peatonales.....	11
3.2.3	Distancia de los Accesos a la Intersección.....	13
3.2.4	Superficies.....	14
3.2.5	Carga de Ocupación.....	15
3.2.6	Estacionamientos Exigidos y Proyectados.....	17
3.2.7	Factibilidad de Uso de Suelo.....	19
3.2.8	Esquema del proyecto.....	21
3.3	Flujos Inducidos por el Proyecto.....	23
3.4	Determinación de la Categoría de IMIV Requerido	26
4	DEFINICIONES INICIALES	27
4.1	Rutas Vehiculares.....	27
4.2	Rutas Peatonales.....	29
4.3	Rutas de Transporte Público.....	30
4.4	Rutas Ciclos.....	32
4.5	Área de Influencia	34
5	CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	36
5.1	Tipos y Estado de Pavimentación	36
5.2	Líneas oficiales	38
5.3	Categorías de las Vías.....	39
5.4	Catastro Operativo.....	40
5.5	Catastro de Mobiliario Público	44
5.6	Facilidades para Peatones y Personas con Movilidad Reducida	45
5.7	Facilidades para Ciclos.....	48
5.8	Catastro de los Servicios y Facilidades para Transporte Público.....	51
5.9	Catastro de Estructuras Mayores	54
5.10	Antecedentes sobre Accidentes de Tránsito.....	54
5.11	Semaforización.....	54
5.12	Proyectos situación base	55
6	CUANTIFICACIÓN Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS, TRANSPORTE PRIVADO Y OTROS MODOS	57
6.1	Medidas de Mitigación Obligatorias	57
7	OTROS ARTÍCULOS RELACIONADOS CON EL IMIV.	67
7.1	Cumplimiento del artículo 2.2.8 de la OGUC.	67

8	RESUMEN DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN A EJECUTAR (OBLIGATORIAS MÁS ADICIONALES)	74
8.1	Otras Consideraciones	77
9	CONCLUSIONES.....	79

1 FICHA RESUMEN DEL PROYECTO



CATEGORIZACIÓN DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Ficha Resumen - 13473256

1. Representante del Proyecto

1.1 Datos del Titular

Nombre / Razón Social	Inmobiliaria Dacna Limitada		
Primer Apellido		Segundo Apellido	
RUN/RUT	76.718.080-2	Teléfono	+56992304897
Dirección:	Badajoz	Número	130
Región:	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Correo Electrónico	mcamsen@nahmias.cl		

1.2 Datos del Representante

Nombre / Razón Social	Andrés Boris		
Primer Apellido	Nahmías	Segundo Apellido	Kiguel
RUN/RUT	██████	Teléfono	██████
Dirección:	██████	Número	██████
Región:	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Correo Electrónico	██████████		

2. Proyecto de crecimiento urbano

2.1 Datos de Creación

Fecha de Creación	12/11/2025 16:44
Usuario Creador	Juan Antonio Ormazábal Somodevilla



2.2 Datos del Proyecto

Nombre del Proyecto	EDIFICIO MULTIFAMILY LAS CONDES		
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Descripción	El proyecto corresponde a un conjunto armónico denominado "Edificio Multifamily Las Condes", compuesto por dos edificios, uno de 9 pisos más un piso retirado y sala de máquinas, y otro de 1 piso, ambos con tres niveles subterráneos. En total, el conjunto incorpora 190 departamentos y un local comercial, además de 148 estacionamientos vehiculares (incluidos 19 para visitas, 2 para comercio y 3 para personas con movilidad reducida) y 222 estacionamientos para bicicletas.		
Latitud	-33.403889	Longitud	-70.557063
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda red vial básica Colinda con vía urbana		

2.3 Superficies (m2)

Total Terreno	2638,8		
Útil Edificada Subterránea	2008,98	Útil Edificada Sobre Terreno	8574,99
Útil Construida	10.583,97		
Común Edificada Subterránea	3413,45	Común Edificada Sobre Terreno	1514,88
Edificada	15.512,3		

2.4 Datos de la Propiedad

Número de Rol	01585-012		
Dirección Rol	Barrio Residencial Nueva Avenida Las Condes L-213	Es Principal	No
Número	7236	Arteria	
Area	Urbana	Via	Troncal
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes



Número de Rol	01585-043		
Dirección Rol	Barrio Residencial Nueva Avenida Las Condes S-1230	Es Principal	No
Número	7224	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Troncal
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Número de Rol	01585-011		
Dirección Rol	Barrio Residencial Nueva Avenida Las Condes S-1230	Es Principal	No
Número	7210	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Troncal
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Número de Rol	01585-010		
Dirección Rol	Barrio Residencial Nueva Avenida Las Condes L-213	Es Principal	No
Número	7172 Local 1	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Troncal
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Propiedad en Trámite de Fusión de Rol	Si
---------------------------------------	----

3 Características del Proyecto

Tipo de Uso de Suelo		Equipamiento	
Clase	Comercio	Destino	-
Tipo de Proyecto		Local comercial	
Unidades de Referencia			
Superficie Edificada (m2)/100		92,57	
Escala		BASICO	



Tipo de Uso de Suelo		Residencial		
Clase	-	Destino	Vivienda	
Tipo de Proyecto		Departamento		
Unidades de Referencia				
Superficie Útil (m2)/100		8482,42		
Numero de Viviendas		190		

4. Propósito de la Ficha

Propósito de la Ficha	Definitivo
-----------------------	------------

2 OBJETIVO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO

2.1 Objetivo

El Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico, o IMIV Básico, tiene por objeto que el titular del proyecto **“Edificio Multifamily Las Condes”** solicite la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias y adicionales relacionadas con el sistema de movilidad local que le sean aplicables, con el fin de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto.

Para ello, este informe definirá la forma en que el proyecto cumplirá las mitigaciones obligatorias y adicionales que sean aplicables y cómo tales medidas permitirán mantener los estándares de servicio en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto, todo ello en base al análisis y considerando las características de la zona en que se emplaza y su inserción armónica con el entorno.

2.2 Marco Normativo

Publicado en el Diario Oficial el 17 de mayo de 2019, el Reglamento Núm. 30 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones reglamenta el mecanismo mediante el cual los proyectos inmobiliarios, entendidos como aquellos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación, sean estos urbanos o rurales autorizados conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, de titularidad pública o privada, deben declarar y mitigar los impactos relevantes que se producirían sobre el sistema de movilidad local como consecuencia de la puesta en operación del proyecto.

Con tal objeto, el reglamento establece el procedimiento y la metodología para que los titulares de los proyectos elaboren los Informes de Mitigación de Impacto Vial, en adelante IMIV, conforme a lo dispuesto en el artículo 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

2.3 Contenido y Estructura del IMIV

De acuerdo con los procedimientos y metodologías contenidos en el Reglamento Núm. 30, el IMIV presenta la siguiente estructura general:

1. Antecedentes del proyecto y determinación del tipo de informe requerido
2. IMIV para el Transporte Privado (si corresponde)
3. IMIV para los Otros Modos: Transporte Público, Peatones y Ciclos (si corresponde)

En el caso de los IMIV para Transporte Privado y los Otros Modos, el análisis presenta la siguiente estructura:

- I. Definiciones iniciales
- II. Situación actual
- III. Cuantificación y mitigación de impactos.

3 ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y DETERMINACIÓN DEL TIPO DE INFORME REQUERIDO

3.1 Declaración del Tipo de Informe que se Presenta

Se precisa que el tipo de informe que se presenta corresponde a un **IMIV de un único proyecto**, y no corresponde a un IMIV de tipo Conjunto, por lo que no se deberán individualizar otros proyectos distintos al ya indicado.

3.2 Descripción del Proyecto

El proyecto “Edificio Multifamily Las Condes” (ID SEIM N°13473256) se ubicará en Av. Las Condes N°7.220, comuna de Las Condes, y considera la construcción de dos edificios, uno de 9 pisos más un piso retirado y sala de máquinas, y otro de 1 piso, ambos con tres niveles subterráneos. En total, el conjunto incorpora 190 departamentos, un local comercial y 21 bodegas.

El diseño incorpora un total de 148 estacionamientos vehiculares (incluidos 19 para visitas, 2 para comercio y 3 para personas con movilidad reducida) y 222 estacionamientos para bicicletas.

El proyecto presenta 1 acceso vehicular por Av. Las Condes, el que permiten ingresar y salir del proyecto y acceso peatonal por la misma avenida, según muestra la siguiente figura:



El proyecto se emplaza en un terreno de 2.638,8 m² y poseerá una superficie total edificada de 15.512,3 m².

3.2.1 Ubicación

El proyecto “Edificio Multifamily Las Condes” (ID SEIM N°13473256) se ubicará en Av. Las Condes N°7.220, comuna de Las Condes

La figura siguiente muestra la ubicación del proyecto:

Figura 3-1. Ubicación del Proyecto.



Fuente: Elaboración propia.

Las coordenadas del terreno sobre el que se emplazará el proyecto son las siguientes:

Figura 3-2. Coordenadas del Terreno.

Latitud	-33.403889	Longitud	-70.557063
---------	------------	----------	------------

Fuente: Elaboración propia.

Como parte del Anexo Digital del estudio se incluye un archivo en formato .kmz con la ubicación del proyecto.

3.2.2 Accesos Vehiculares y Peatonales

El proyecto contempla **un acceso vehicular**, el cual está ubicado en Av. Las Condes.

- Como cuenta solo con 1 acceso vehicular, este funcionará como **entrada y salida vehicular**.

Por su parte, el **acceso peatonal** también se emplaza en Av. Las Condes y se encuentra **segregado del acceso vehicular**, garantizando una circulación diferenciada y segura.

En la figura siguiente se presentan los accesos del proyecto.

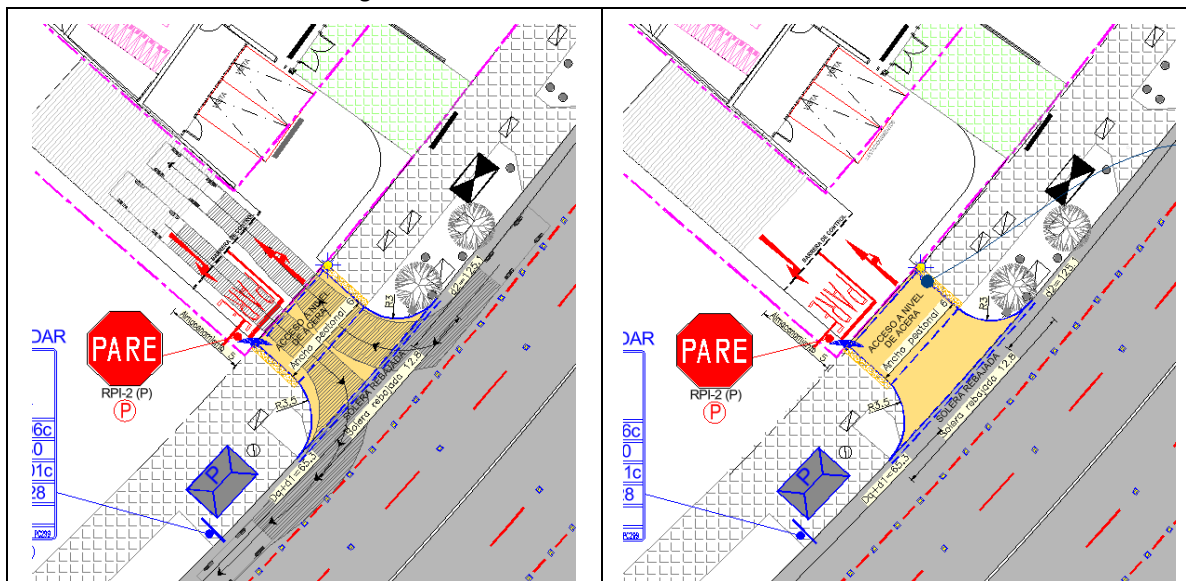
Figura 3-3. Accesos del Proyecto.



Fuente: Elaboración propia en base a arquitectura.

En la figura siguiente se expone la **simulación de maniobras de viraje en el acceso vehicular**, además de las **dimensiones asociadas a los accesos vehiculares proyectados**.

Figura 3-4. Simulación Autoturn Accesos vehiculares



Fuente: Elaboración propia.

El acceso del proyecto cumple con lo dispuesto en el artículo 2.4.4 de la Ordenanza General de Construcción y Urbanismo la cual hace referencia a:

- Sus entradas y salidas no podrán interrumpir las soleras, sino que ellas deberán ser rebajadas.
- La longitud de cada rebaje de soleras no podrá ser superior a 14m. y el cruce con la vereda tendrá un ancho máximo de 7.5m.
- Entre los accesos o salidas sucesivas, correspondientes a un mismo predio, deberá existir un refugio peatonal de una longitud mínima de 2m, en el sentido de la circulación peatonal.
- El punto de inicio más próximo a la esquina del rebaje de solera o salida vehicular no podrá distar menos de 6m. de la línea de detención de los vehículos, ni menos de 10m. de la intersección virtual entre las líneas de solera de dicha esquina.

3.2.3 Distancia de los Accesos a la Intersección

Para cumplir con lo dispuesto en el **Reglamento sobre mitigación de impactos al Sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano (Decreto 30)**, los accesos vehiculares no podrán estar a menos de 6m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina, ello medido desde el punto de rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina la intersección virtual de las soleras de las vías que cruzan.

Luego, de acuerdo con lo mencionado anteriormente, a continuación, se presenta el resumen con la verificación de cumplimiento de las condiciones de diseño de los accesos:

Cuadro 3-1. Verificación de Distancias Mínimas a la Intersección.

Acceso	Norma (m)		Proyectado (m)		Criterio
	Dq	d ₂	Dq	d ₂	
Acceso Vehicular.	6	10	65,3	125,1	Cumple

Fuente: Elaboración propia.

Así, es posible afirmar que **el diseño propuesto cumple con las distancias mínimas exigidas** para el diseño del acceso vehicular del proyecto, con lo que éste queda validado para su implementación.

3.2.4 Superficies

Las superficies asociadas al proyecto se muestran en el cuadro siguiente:

Cuadro 3-2. Cuadro de Superficies del Proyecto.

SUPERFICIE TERRENO	
SUPERFICIE TERRENO NETA	2638.80m ²
SUPERFICIE AFECTA A UTILIDAD PUBLICA O CESION	0.00m ²
SUPERFICIE NETA EN ZONA EAa2	2638.80m²

SUPERFICIES GENERALES			
	UTIL (m ²)	COMUN (m ²)	TOTAL (m ²)
S. EDIFICADA BAJO TERRENO	2008.98	3413.45	5422.43
S EDIFICADA SOBRE TERRENO	8574.99	1514.88	10089.87
S EDIFICADA TOTAL	10583.97	4928.33	15512.30
SUPERFICIE TOTAL TERRENO	2638.80		

PISO	UTIL	LOCALES COMERCIO/ OFICINA	COMÚN
	VIVIENDAS		
1	456.48m ²	92.57	241.73
2	939.14m ²		137.31
3	939.14m ²		137.31
4	939.14m ²		137.31
5	939.14m ²		137.31
6	939.14m ²		137.31
7	939.14m ²		137.31
8	939.14m ²		137.31
9	939.14m ²		137.31
10 (PISO RETIRADO)	512.82m ²		100.87
SALA DE MAQUINAS			73.80
TOTAL, SOBRE NTN	8,482.42	92.57	1,514.88

PISO	UTIL		COMUN	
	ESTACIONAMIENTOS	BODEGA	EST. VISITAS	CIRCULACIONES
SUBTERRANEO -1°	350.25	9.03	232.94	1,217.21
SUBTERRANEO -2°	755.82	38.26	28.42	984.00
SUBTERRANEO -3°	818.62	37.00	-	950.88
SUB TOTAL	1924.69	84.29	261.36	3,152.09
TOTAL	2008.98		3,413.45	

Fuente: Elaboración propia en base a arquitectura.

3.2.5 Carga de Ocupación

En el cuadro siguiente se muestra el cálculo de la carga de ocupación del proyecto:

Cuadro 3-3. Carga de Ocupación del Proyecto.

CARGA DE OCUPACION PARA CALCULO DE APOORTE AL ESPACIO PUBLICO					
PISO	DESTINO	SUPERFICIE M²	FACTOR M²/PERSONA	CARGA OCUPACION	
1º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	331.55	15	23	
1º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	124.93	20	7	
1º PISO LOCALES	LOCAL COMERCIAL	92.57	3	31	
2º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	751.25	15	51	
2º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	187.89	20	10	
3º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	751.25	15	51	
3º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	187.89	20	10	
4º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	751.25	15	51	
4º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	187.89	20	10	
5º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	751.25	15	51	
5º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	187.89	20	10	
6º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	751.25	15	51	
6º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	187.89	20	10	
7º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	751.25	15	51	
7º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	187.89	20	10	
8º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	751.25	15	51	
8º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	187.89	20	10	
9º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	751.25	15	51	
9º PISO VIVIENDA ENTRE 60M2 Y 140M2 UTILES	VIVIENDA	187.89	20	10	
10º PISO VIVIENDA HASTA 60M2 UTILES	VIVIENDA	512.82	15	35	
TOTAL, OCUPACION SOBRE NTN				584	
Subte -1º	Estacionamientos	583.19	16	37	
	Bodegas	9.03	40	1	
Subte -2º	Estacionamientos	784.24	16	50	
	Bodegas	38.26	40	1	
Subte -3º	Estacionamientos	818.62	16	52	
	Bodegas	37.00	40	1	
TOTAL, BAJO NTN				142	
CARGA DE OCUPACION TOTAL				726	

Fuente: Elaboración propia.

3.2.6 Estacionamientos Exigidos y Projectados

A continuación, se presenta el cuadro de estacionamientos exigidos y proyectados.

Cuadro 3-4. Estacionamientos Exigidos y Projectados.

ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS		
VIVENDA	1 EST / VIVIENDA INFERIOR A 70m ² UTILES	190
	190 VIVIENDAS INFERIOR A 70 UTILES	
COMERCIO	(Art.15 PRC) 1 EST. CADA 25 m ²	3
	Sup útil Comercio 92.57	
	(A) DSCTO. 10% ART. 7.1.2.4 PRMS 83.31	
	Sup. útil Comercio (A) 83.31	
VISITAS	15% SOBRE ESTAC. VIVIENDA (Art.7.1.2.9. PRMS)	29
TOTAL, ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS		222
BICICLETAS REQUERIDAS	1 CADA 2 autos exigidos (EQUIVALENTE A 37 ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES)	111
BICICLETAS ADICIONALES	EQUIVALENTE A 37 ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES	111
TOTAL, BICICLETAS REQUERIDAS		222
MAXIMO DESCUENTO DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES PERMITIDO	1/3 DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES EXIGIDOS (222/3)	74
DESCUENTO DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES PROYECTADOS		74

ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS		
VIVENDA	127	
COMERCIO	2	
VISITAS	19	
TOTAL, ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS	148	
MAXIMO DESCUENTO DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES PERMITIDO	1/3 DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES EXIGIDOS (222 / 3)	74
DESCUENTO DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES POR BICICLETAS APLICADO		74
TOTAL, ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES CONSIDERANDO DESCUENTO POR BICICLETAS	222	
TOTAL BICICLETAS PROYECTADAS	222	

Fuente: Arquitectura del proyecto.

Por tanto, el total de estacionamientos para vehículos livianos proyectados será de **148**, de esos, **3 son estacionamientos para personas con movilidad reducida**, dando cumplimiento al artículo 2.4.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (O.G.U.C). Lo anterior, tal como se presenta en la tabla del artículo 2.4.2 a continuación:

Cuadro 3-4. Exigencia Estacionamientos para Personas con Capacidades Distintas.

Dotación de Estacionamientos	Estacionamientos para Personas con Discapacidad
Desde 1 hasta 20	1
Sobre 20 hasta 50	2
Sobre 50 hasta 200	3
Sobre 200 hasta 400	4
Sobre 400 hasta 500	5
Sobre 500	1 % total, debiendo aproximarse las cifras decimales al número entero siguiente.

Fuente: Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

3.2.7 Factibilidad de Uso de Suelo

De acuerdo con los Certificados de Informes Previos, el proyecto se emplaza en la **ZONA UC2** y área de edificación **E-Am1**. En la figura siguiente, se muestran los usos de suelo en el sector donde se ubicará el proyecto:

Figura 3-5. Usos de Suelo.

5.- NORMAS URBANÍSTICAS (En caso necesario se adjunta hoja anexa)											
5.1.- USOS DE SUELO											
ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO											
USOS DE SUELO PERMITIDOS:											
UC2						USO COMERCIAL 2					
INFORMACIÓN ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA											
ÁREAS DE EDIFICACIÓN:											
E-Am1'						EDIFICACIÓN AISLADA MEDIA N° 1 PRIMA					
SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA			DENSIDAD MÁXIMA			ALTURA MÁXIMA EDIF.			SISTEMA DE AGRUPAMIENTO		
(*)			(*)			(*)			(*)		
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD			COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO			OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES			RASANTE		NIVEL DE APLICACIÓN
(*)			(*)			(*)			(*)		(*)
ADOSAMIENTOS			DISTANCIAMIENTOS			CIERROS			OCHAVOS		
(*)			(*)			ALTURA		% TRANSPARENCIA		OGUC	
						2,50 m máximo		40%			
(*) INFORMACIÓN ÁREA DE EDIFICACIÓN EN HOJA ANEXA)											
CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-C2 (1 de 6)											
USO DE SUELO		VÍA LOCAL		VÍA DE SERVICIO		VÍA COLECTORA		VÍA TRONCAL		VÍA EXPRESA	
TIPO	CLASE	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES
Residencial		Vivienda Hogares de acogida	SR.	Vivienda Hogares de acogida.	SR.	Vivienda Hogares de acogida.	SR.	Vivienda Hogares de acogida.	SR.	Vivienda Hogares de acogida.	SR.
		Hoteles. Apart Hotel.	En locales de escala básica y menor, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía servicio o superior, se podrán desarrollar usos complementarios como parte del principal.	Hoteles. Apart Hotel.	SR.	Hoteles. Apart Hotel.	SR.	Hoteles. Apart Hotel.	SR.	Hoteles. Apart Hotel.	SR.
CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-C2 (3 de 6)											
USO DE SUELO		VÍA LOCAL		VÍA DE SERVICIO		VÍA COLECTORA		VÍA TRONCAL		VÍA EXPRESA	
TIPO	CLASE	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES
	Comercio.	Locales Comerciales. Fuentes de Soda. Cafeterías.	Locales comerciales, máximo 200 m² de sup. construida por predio. No expendio de combustibles líquidos. Centros de Servicio Automotriz y Venta de Vehículos.	Locales Comerciales. Fuentes de Soda. Cafeterías.	No expendio de combustibles líquidos. Centros de Servicio Automotriz y Venta de Vehículos.	Locales Comerciales. Fuentes de Soda. Cafeterías.	No expendio de combustibles líquidos. Centros de Servicio Automotriz y Venta de Vehículos.	Locales Comerciales. Fuentes de Soda. Cafeterías.	No expendio de combustibles líquidos. Centros de Servicio Automotriz y Venta de Vehículos.	Locales Comerciales. Fuentes de Soda. Cafeterías.	No expendio de combustibles líquidos. Centros de Servicio Automotriz y Venta de Vehículos.

A) Proyecto de una nueva vivienda o ampliación de la existente.

Las edificaciones de viviendas que se emplacen en el área E-Am1' deberán cumplir con las normas específicas de la siguiente tabla:

Tabla A)

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Coefficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
Existente	Existente	0.6	0.4	No se exige.	60°	3 pisos con altura máxima de 10,5m	Plano de loteo o 5 m.	O.G.U.C	Aislado.

B) Proyectos de densificación para equipamiento.

Las edificaciones con destino equipamiento que se emplacen en las áreas E-Am1' podrán optar a las normas específicas de una de las tres tablas siguientes

Tabla B)

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Coefficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
-----	1.500 m2	2.5	0.70	0.2	70°	4 pisos con altura máxima de 14m	Plano de loteo o 7 metros mínimo	4m.	Aislado y pareado, en este caso con permiso de Edificación simultáneo.

Tabla C)

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Coefficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
-----	1.500 m2	2.5	0.5	0.2	70°	5 pisos con altura máxima de 17.50m	Plano de loteo o 7 m.	5m.	Aislado.

Tabla D)

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Coefficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
-----	1.500 m2	2.5	0.3	0.2	70°	7 pisos con altura máxima de 24.50m	Plano de loteo o 7 m.	7m.	Aislado.

Fuente: CIP.

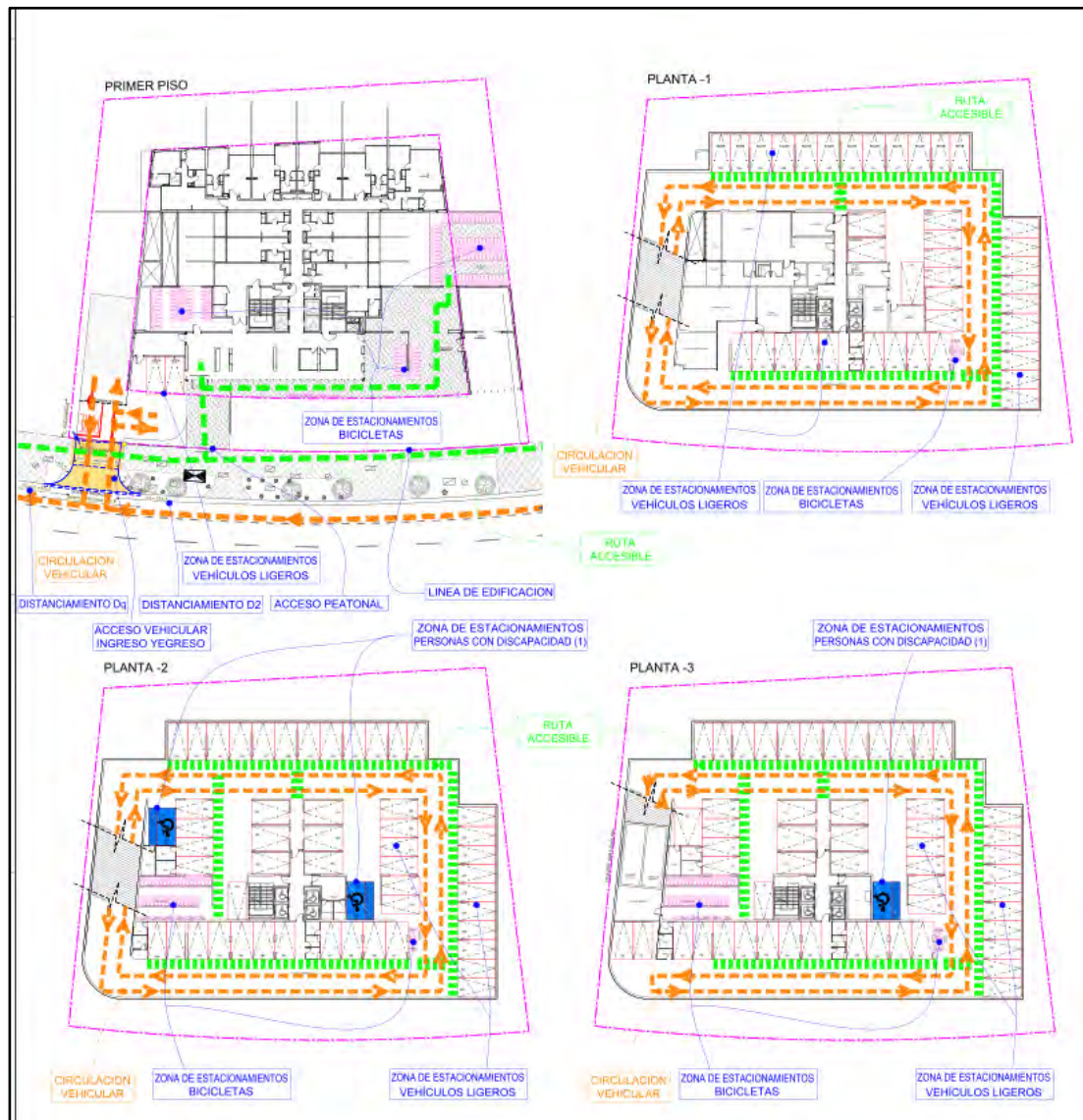
De la revisión de los tipos de uso de suelo permitidos, se verifica que el uso habitacional y de locales comerciales, está permitido en el terreno del proyecto. De esta forma, es posible afirmar que el proyecto cuenta con factibilidad desde el punto de vista del tipo de uso de suelo del terreno sobre el que se emplazará.

3.2.8 Esquema del proyecto

En la figura siguiente se presenta la planta general del proyecto, donde es posible verificar gráficamente:

- Los límites prediales
- El emplazamiento de las edificaciones en el predio
- Las zonas de estacionamientos
- La ubicación de accesos vehiculares y peatonales
- Las vías de circulación internas y externas hasta la conexión con la vialidad pública

Figura 3-3. Esquema del proyecto.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3-3. Superficies del Proyecto

	UTIL (m ²)	COMUN (m ²)	TOTAL (m ²)
S. EDIFICADA BAJO TERRENO	2008.98	3413.45	5422.43
S EDIFICADA SOBRE TERRENO	8574.99	1514.88	10089.87
S EDIFICADA TOTAL	10583.97	4928.33	15512.30
SUPERFICIE TOTAL TERRENO	2638.80		

Fuente: Elaboración propia.

3.3 Flujos Inducidos por el Proyecto

En el Art. 1.2.3 del Reglamento Número 30 se entregan tablas de cálculo donde se definen Tasas Promedio de Inducción de Flujos, las que dependen principalmente del tipo y magnitud del proyecto. En este proyecto se tiene como uso prioritario: **Vivienda-departamentos, además considera un Local Comercial.**

En consideración a lo expuesto y al procedimiento de estimación de flujos (en lo pertinente, **los artículos 1.2.2, 1.2.3 letra a) y 1.2.6 del reglamento**), el cálculo de la **SP de las unidades habitacionales de proyectos residenciales** de casas y departamentos se debe realizar de la siguiente manera:

- En los proyectos de edificación destinados a vivienda (casas), la SP corresponderá al total de la superficie edificada del proyecto, solo destinada a vivienda, dividida por el número total de viviendas que éste contemple.
- En los proyectos de edificación colectiva destinados a vivienda (departamentos), la SP corresponderá al total de la superficie útil del proyecto, solo destinada a vivienda, incluidas terrazas y balcones (siempre que formen parte de la unidad de vivienda), dividida por el número total de viviendas que el proyecto contemple.

➤ Flujos Vivienda – departamentos

La estimación de flujos totales se efectuará en función de la superficie promedio (SP) de las unidades habitacionales, obtenidas a partir de la división de la superficie útil construida del proyecto por el número de viviendas que éste contempla. En este proyecto se tiene una superficie útil de **8.482,42 m² y 190 viviendas**, por lo tanto, la superficie útil promedio a utilizar para la estimación de los flujos inducidos es de **44,64 m²**.

A partir de la superficie promedio se estiman los viajes inducidos por el proyecto consideran las siguientes tasas como se indica en la siguiente fórmula:

Cuadro 3-4. Tasas de Inducción de Viajes, Uso Vivienda – Departamentos.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS ENTRADA CON DESTINO VIVIENDA-DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m ²	Vivienda	PM-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PMd-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-L	1,00	0,30	0,40	0,18	0,06
		PMd-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS SALIDA CON DESTINO VIVIENDA-DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m ²	Vivienda	PM-L	1,00	0,30	0,40	0,18	0,06
		PMd-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-L	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PMd-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01
		PT-F	0,20	0,06	0,08	0,04	0,01

Fuente: Elaboración propia en base a Decreto 30.

➤ Flujos Equipamiento – Locales comerciales

Respecto de los proyectos de equipamiento de clase comercio, la estimación de flujos se efectuará en función de lo establecido en los siguientes cuadros, considerando en algunos casos la escala de tal equipamiento conforme al artículo 2.1.36 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones:

Superficie Local comercial: 92,57m²

Carga de ocupación: 30,86

Escala: Básico

Cuadro 3-5. Tasas de Inducción de Viajes, Uso Equipamiento – Locales comerciales.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Local comercial	Menor o Básico	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04
TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Local comercial	Menor o Básico	100 m² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04

Fuente: Elaboración propia en base a Decreto 30.

Cuadro 3-6. Resumen Flujos Inducidos.

IMIV - FLUJO TOTAL		
Período	Transporte Privado VEH/H	Total, Otros Modos VIAJES/H
PM-L	68	146
PMD-L	26	53
PT-L	74	153
PMD-F	28	55
PT-F	28	55

Fuente: Elaboración propia.

3.4 Determinación de la Categoría de IMIV Requerido.

De acuerdo con lo indicado en el Artículo del Reglamento Número 30, la obligatoriedad de realizar un IMIV, así como su exención, quedará determinada por la cantidad de viajes en Transporte Privado y en los Otros Modos en el período más crítico de acuerdo con la estimación de flujos de entrada y salida realizada en el punto anterior.

Se considera que un proyecto no producirá alteraciones significativas en el estándar de servicio del sistema de movilidad local y, por tanto, no requiere presentar un IMIV, si la estimación establece que el proyecto inducirá un flujo vehicular en Transporte Privado inferior a 20 veh/h y un flujo de viajes en Otros Modos inferior a 40 viajes/h, en la temporada y el período más crítico del proyecto.

En caso de requerirse la presentación de un IMIV, deberán considerarse los siguientes umbrales para determinar la categoría del IMIV requerido para cada tipo de flujo:

Figura 3-5. Umbrales para determinar la categoría de un IMIV.

a) Transporte privado	
Categoría del IMIV	Flujo vehicular en transporte privado motorizado en la temporada y período críticos [veh/h]
Básico	$20 \leq \text{flujo vehicular} \leq 80$
Intermedio	$80 < \text{flujo vehicular} \leq 250$
Mayor	$\text{flujo vehicular} > 250$
b) Otros modos (transporte público, peatones y ciclos)	
Categoría del IMIV	Flujo de viajes en otros modos en la temporada y período críticos [viajes/h]
Básico	$40 \leq \text{flujo de viajes} \leq 160$
Intermedio	$160 < \text{flujo de viajes} \leq 500$
Mayor	$\text{flujo de viajes} > 500$

Fuente: Reglamento Número 30.

De acuerdo con la cantidad de viajes definida en el punto “Flujos Inducidos por el Proyecto”, es posible definir el tipo de IMIV requerido según cada tipo de vehículo:

1. IMIV Transporte Privado: **IMIV tipo Básico.**
2. IMIV Otros Modos (transporte Público, Peatones y Ciclos): **IMIV tipo Básico.**

En la figura a continuación se muestra el certificado entregado por el sistema de evaluación SEIM, donde se verifica la categoría de IMIV considerada en el estudio:

Figura 3-6. Certificado SEIM, Categoría del IMIV.

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	74	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	153	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: Certificado de Categorización ID 13473256.

4 DEFINICIONES INICIALES

4.1 Rutas Vehiculares

A continuación, se describen las rutas de entrada y salida que con una alta probabilidad serán utilizadas por los usuarios del proyecto, de acuerdo con la ubicación de éste y al comportamiento actual de la red vial. Las rutas están referidas a las cuatro direcciones básicas (norte, oriente, sur y poniente) y a los principales ejes que permiten acceder al proyecto. Como se indica, éstas son las rutas principales de acceso hacia o desde el proyecto, por lo que es posible que existan otras rutas factibles, pero con menor flujo que las rutas principales.

Las rutas de entrada y de salida solo pueden estar conformadas por vías definidas como expresas, troncales, colectoras, de servicio o locales.

Cuadro 4-1. Rutas Vehiculares de Entrada y Salida del Proyecto, Accesos Vehiculares

ORIGEN	RUTAS DE ENTRADA
Norte 1	Las Tranquera – Av. Las Condes – Acceso Vehicular.
Norte 2	Gerónimo de Alderete – La Oración – Av. Las Condes – Acceso Vehicular.
Norte 3	Av. Las Condes – Acceso Vehicular.
Oriente	Miguel Angel Buonarotti – Padre Errazuriz – Miguel Angel Buonarotti – Av. Las Condes – Acceso Vehicular.
Sur 1	Padre Errazuriz – Miguel Angel Buonarotti – Av. Las Condes – Acceso Vehicular.
Sur 2	Chesterton – Miguel Angel Buonarotti – Padre Errazuriz – Av. Las Condes – Acceso Vehicular.
Poniente	Los Barbechos – Av. Las Condes – Acceso Vehicular.
DESTINO	RUTAS DE SALIDA
Norte	Acceso Vehicular – Av. Las Condes – Belén – Las Trinitarias – Los Barbechos – Av. Las Condes.
Oriente	Acceso Vehicular – Av. Las Condes – Belén – Las Trinitarias – Los Barbechos – Miguel Angel Buonarotti – Padre Errazuriz – Miguel Angel Buonarotti.
Sur 1	Acceso Vehicular – Av. Las Condes.
Sur 2	Acceso Vehicular – Av. Las Condes – Las Carmelitas – General Carol Urzua.
Poniente	Acceso Vehicular – Av. Las Condes – Belén – Las Trinitarias – Los Barbechos – Nuestra Señora del Rosario.

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4-1. Rutas de Entrada Vehicular.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4-2. Rutas de Salida Vehicular.



Fuente: Elaboración propia.

4.2 Rutas Peatonales

A continuación, se señalan las **rutas peatonales** que serán utilizadas por los usuarios del proyecto, considerando la circulación de transporte público, las facilidades peatonales existentes, entre otros elementos relevantes.

Las **rutas de entrada y salida peatonales mantendrán el mismo recorrido**, garantizando una conexión clara y segura para los desplazamientos de los usuarios.

De acuerdo con la normativa, las rutas de entrada y salida solo pueden estar conformadas por vías definidas como **expresas, troncales, colectoras, de servicio o locales**; y, en el caso de las rutas peatonales, también pueden considerar vías definidas como **pasajes**.

Cuadro 4-2 – Rutas de Entrada y Salida del Proyecto, Accesos Peatonales.

ORIGEN	RUTAS DE ENTRADA Y SALIDA
Norte (Plaza)	Acceso Peatonal – Av. Las Condes.
Oriente (Estadio)	Acceso Peatonal – Av. Las Condes – Miguel Ángel Buonarrotti.
Sur (Teatro)	Acceso Peatonal – Av. Las Condes.
Poniente (Capilla)	Acceso Peatonal – Av. Las Condes – Belén.

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4-3. Rutas Peatonales.



Fuente: Elaboración propia.

4.3 Rutas de Transporte Público

En esta sección se presentan las **rutas peatonales** considerando el uso del transporte público, lo cual se ha definido a partir de los levantamientos en terreno y de la información disponible en la **Biblioteca del MTT**.

Dentro del área de influencia del proyecto se identifica la existencia de **dos paradas de transporte público**, ubicada en la intersección de **Av. Las Condes con Belén**. En consecuencia, las rutas peatonales de ingreso y salida se orientan hacia esas paradas, constituyendo el principal punto de conexión de los usuarios con el transporte público.

Las rutas peatonales se han determinado considerando la dirección de circulación del transporte público hacia los distintos puntos cardinales, así como las facilidades peatonales existentes.

Cuadro 4-3 – Rutas de Entrada y Salida del Proyecto, Accesos Peonales.

ORIGEN/DESTINO	RUTAS DE ENTRADA
Parada PC299	Acceso peatonal – Av. Las Condes – Parada PC299
Parada PC279	Acceso peatonal – Av. Las Condes – Parada PC279

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 4-4 – Origen – Destino servicios de paraderos.

Código	Distancia a acceso peatonal (M)	Servicio	Origen	Destino
PC299	26 metros	C19	Lo Barnechea	Las Condes
		C28	Lo Barnechea	Las Condes
		430	Lo Barnechea	Quilicura
		406	Las Condes	Pudahuel
		426	Lo Barnechea	Pudahuel
		C01c	Lo Barnechea	Las Condes
		406c	Lo Barnechea	Las Condes
		C01	Lo Barnechea	Providencia
PC279	95 metros	C19	Las Condes	Lo Barnechea
		430	Quilicura	Lo Barnechea
		406	Pudahuel	Las Condes
		426	Pudahuel	Lo Barnechea
		C01c	Las Condes	Lo Barnechea
		406c	Las Condes	Lo Barnechea
		C01	Lo Barnechea	Providencia
		C28	Las Condes	Lo Barnechea

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4-4. Rutas Peatonales hacia transporte público.



Fuente: Elaboración propia.

4.4 Rutas Ciclos

De acuerdo con la Ley de Tránsito N°18.290, Artículo 2, las bicicletas son vehículos no motorizados, por lo que, en ausencia de ciclovías dentro del área de influencia, los ciclistas deberán transitar por la calzada, conforme a lo establecido en la Ley de Convivencia Vial N°21.088, Artículo 22.

Las rutas de ciclistas, tanto de ingreso como de salida, serán las mismas que las vehiculares, esto debido a que no existen ciclovías dentro del área de influencia.

A continuación, se muestran las rutas de ciclistas esperadas para los usuarios del proyecto.

Cuadro 4-5 – Rutas de Entrada y Salida del Proyecto, ciclistas.

ORIGEN	RUTAS DE ENTRADA
Norte 1	Las Tranquera – Av. Las Condes – Acceso Vehicular/peatonal.
Norte 2	Gerónimo de Alderete – La Oración – Av. Las Condes – Acceso Vehicular/peatonal.
Norte 3	Av. Las Condes – Acceso Vehicular/peatonal.
Oriente	Miguel Angel Buonarotti – Padre Errazuriz – Miguel Angel Buonarotti – Av. Las Condes – Acceso Vehicular/peatonal.
Sur 1	Padre Errazuriz – Miguel Angel Buonarotti – Av. Las Condes – Acceso Vehicular/peatonal.
Sur 2	Chesterton – Miguel Angel Buonarotti – Padre Errazuriz – Av. Las Condes – Acceso Vehicular/peatonal.
Poniente	Los Barbechos – Av. Las Condes – Acceso Vehicular/peatonal.
DESTINO	RUTAS DE SALIDA
Norte	Acceso Vehicular/peatonal – Av. Las Condes – Belén – Las Trinitarias – Los Barbechos – Av. Las Condes.
Oriente	Acceso Vehicular/peatonal – Av. Las Condes – Belén – Las Trinitarias – Los Barbechos – Miguel Angel Buonarotti – Padre Errazuriz – Miguel Angel Buonarotti.
Sur 1	Acceso Vehicular/peatonal – Av. Las Condes.
Sur 2	Acceso Vehicular/peatonal – Av. Las Condes – Las Carmelitas – General Carol Urzua.
Poniente	Acceso Vehicular/peatonal – Av. Las Condes – Belén – Las Trinitarias – Los Barbechos – Nuestra Señora del Rosario.

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4-5. Rutas de entrada Ciclos.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4-6. Rutas de salida Ciclos.



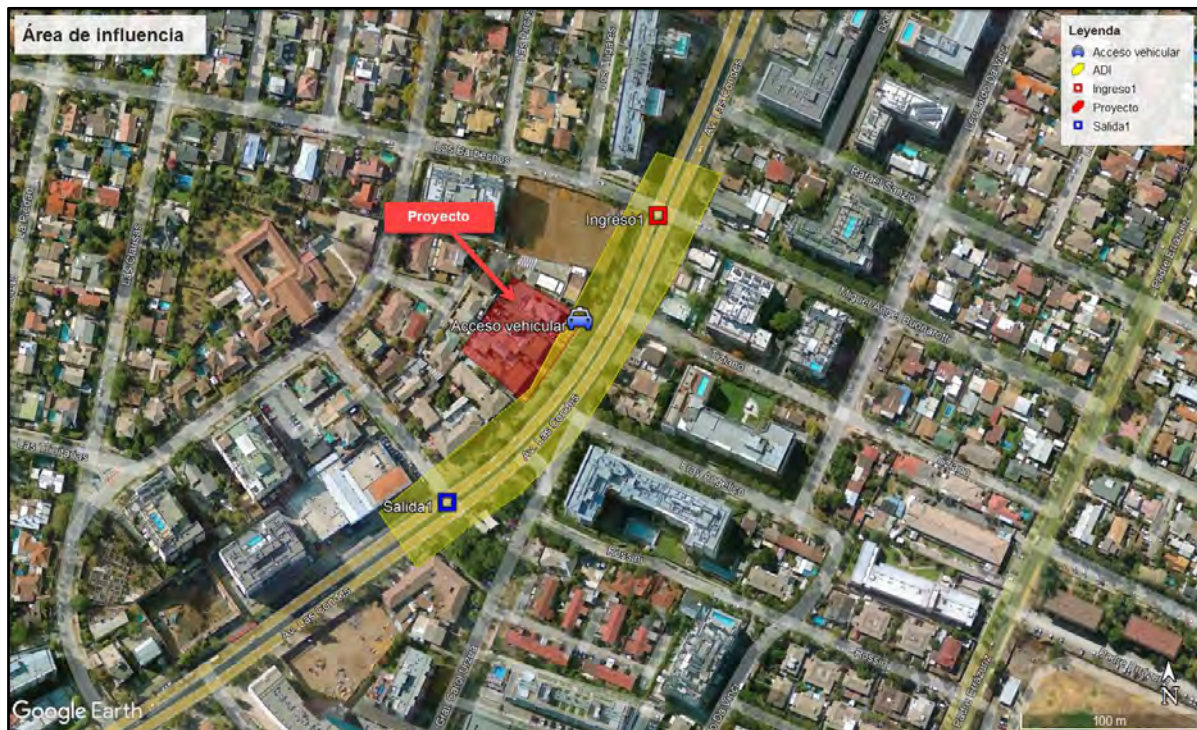
Fuente: Elaboración propia.

4.5 Área de Influencia

En el IMIV tipo Básico, el Área de Influencia corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorias aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación. ***Estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que se 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 de este, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones.***

Definidas las rutas vehiculares y peatonales, se define el área de influencia:

Figura 4-7. Área de Influencia de Transporte Privado.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4-8. Área de Influencia de Otros Modos.



Fuente: Elaboración propia.

5 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En esta sección se realiza un catastro de las vías que forman parte del área de influencia del proyecto, respecto a sus características generales, dado que es un punto importante al momento de analizar el impacto a la movilidad de los usuarios actuales y futuros del sistema de movilidad local.

5.1 Tipos y Estado de Pavimentación

En esta sección se realiza un catastro respecto del tipo de pavimento y su estado de conservación actual en los ejes del área de influencia, dado que es un punto importante al momento de analizar el impacto a la movilidad de los usuarios actuales y futuros del sistema de movilidad local.

Las siguientes fotografías corresponden a Av. Las Condes entre Los Barbechos y Belén.

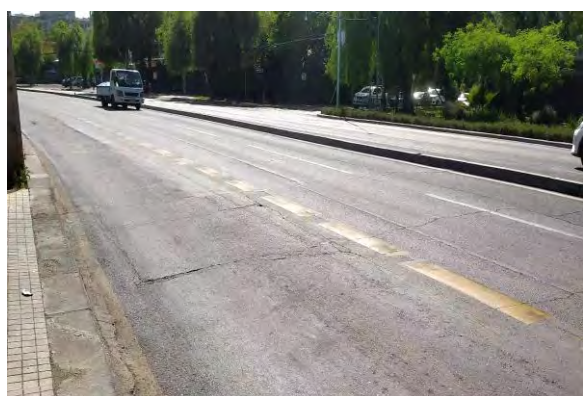
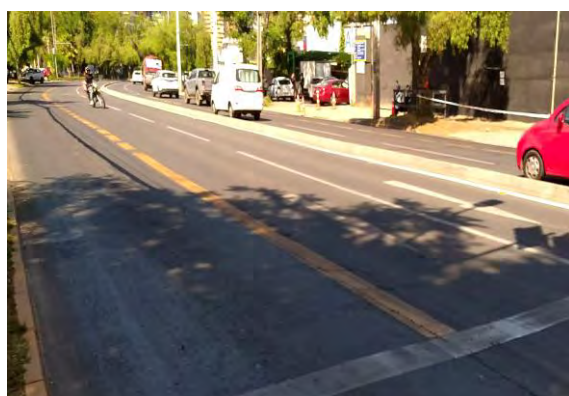
➤ **Descripción:** Las fotografías corresponden a la Avenida Las Condes, en el tramo comprendido entre Belén y Los Barbechos.

La calzada es de asfalto y presenta un estado de conservación regular, evidenciándose pequeñas fisuras y parches visibles. Dispone de aceras y veredas de hormigón en condición regular, con desgaste superficial en algunos sectores. Asimismo, se observa la presencia de veredas de baldosas en buen estado de conservación. La vía cuenta con soleras en buen estado.

Se identifican cámaras de inspección en la acera, sin daños aparentes. No se observan sumideros en el área. Los postes de alumbrado público presentan una estructura firme y luminarias operativas.

Respecto a la señalización, esta se encuentra en estado regular, con desgaste visible, decoloración y algunos daños menores. La demarcación vial presenta también una condición regular, con tramos parcialmente descoloridos y marcas poco nítidas.

La vía está conformada por dos calzadas, cada una con tres pistas, totalizando seis pistas de circulación. En el eje se dispone una mediana que separa los flujos de sentido contrario, mientras que cada calzada incorpora una pista exclusiva para el transporte público (buses).

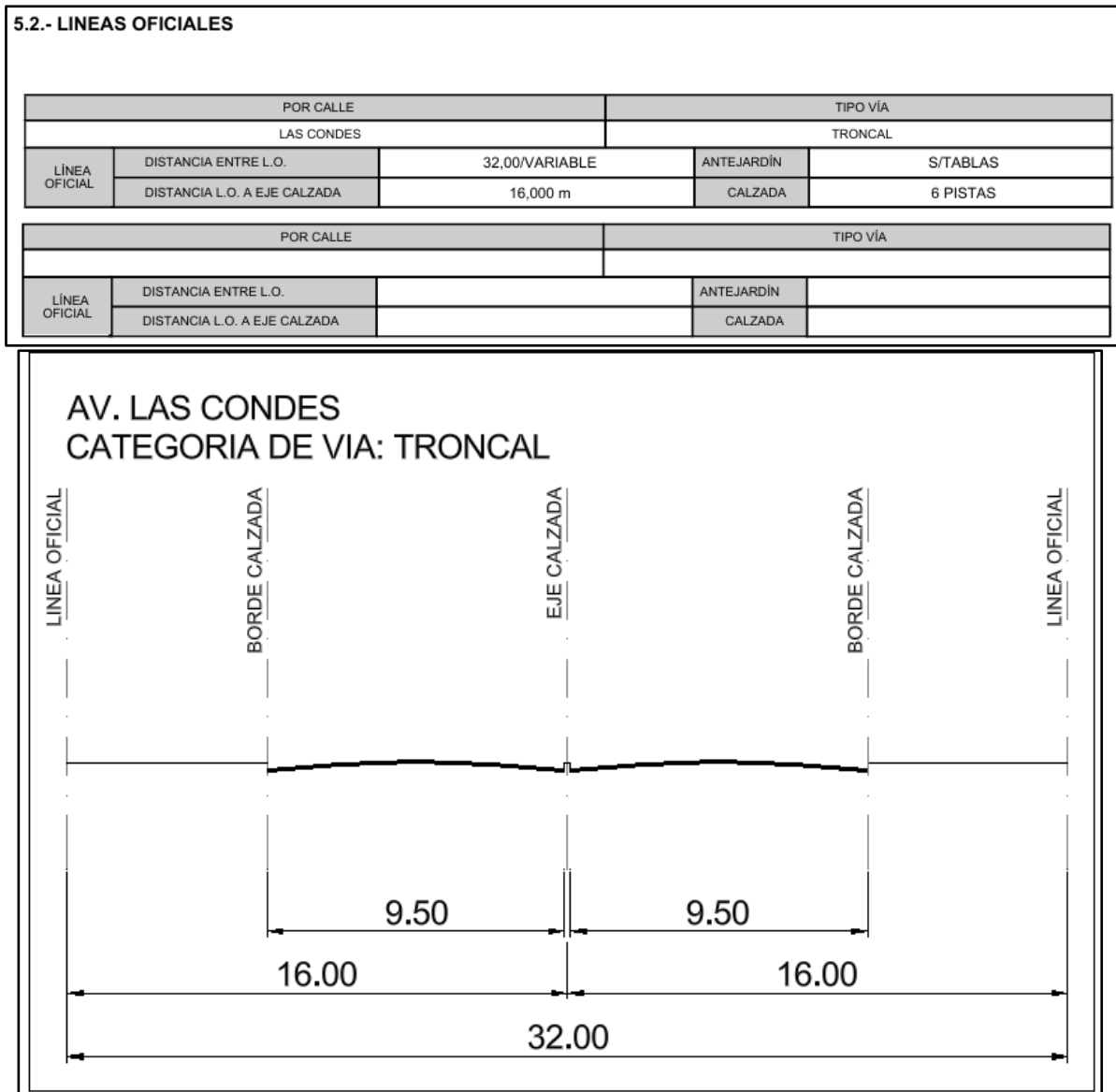
Av. Las Condes (fotos de Sur a Norte calzada Poniente)

Av. Las Condes (Norte a Sur calzada Oriente)

Av. Las Condes entre Belén y Los Barbechos.

Tipo y estado de:	Características	Estado de conservación
Calzada de Hormigón	No se identifica elemento	No se identifica
Calzada de Asfalto	Pequeñas fisuras, parches visibles o desgaste moderado.	Regular estado
Calzada de Maicillo	No se identifica elemento	No se identifica
Acera	Pequeñas grietas o desgaste en algunas zonas.	Regular estado
Vereda de Hormigón	Fisuras menores, desgaste superficial o ligeros desniveles.	Regular estado
Vereda de Baldosa	Baldosas completas, sin roturas ni desplazamientos.	Buen estado
Soleras	Línea continua, sin fracturas ni desgaste notable.	Buen estado
Accesos vehiculares	Superficie nivelada, sin obstrucciones ni daños estructurales.	Buen estado
Accesos peatonales	Claramente definidos, sin obstáculos ni daños estructurales.	Buen estado
Cámaras de inspección	Tapas bien fijadas, sin fisuras ni daños visibles.	Buen estado
Sumideros de aguas Lluvias	No se identifica elemento	No se identifica
Otros elementos relevantes (Poste de alumbrado Público)	Estructura firme, luminarias operativas y sin daños.	Buen estado
Señalización	Vertical y horizontal clara, sin daños ni obstrucciones.	Buen estado
Demarcación	Líneas y símbolos visibles, sin desgaste ni pérdida de color.	Buen estado

5.2 Líneas oficiales

A continuación, se presenta Líneas oficiales, líneas de edificación y perfil tipo de las vías, según el respectivo instrumento de planificación territorial. Cabe mencionar que el proyecto no tiene Afectación a Utilidad Pública.

Cuadro 5-1. Perfiles de vía del Área de Influencia.



Fuente: Elaboración propia, en base CIP.

5.3 Categorías de las Vías

A continuación, se expone listado con la categoría las vías en el área de influencia del proyecto, según la información consignada en el respectivo certificado de informaciones previas del predio en que se emplazará el proyecto, así como de los instrumentos existentes de planificación territorial.

Cuadro 5-2. Categoría de las Vías en el Área de Influencia del Proyecto.

5.2.- LINEAS OFICIALES				
POR CALLE			TIPO VÍA	
LAS CONDES			TRONCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	32,00/VARIABLE	ANTEJARDÍN	S/TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	16,000 m	CALZADA	6 PISTAS
POR CALLE			TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

Fuente: Elaboración propia, en base CIP.

5.4 Catastro Operativo

En esta sección se indica en Catastro Operativo, indicando señales verticales y demarcaciones, instalaciones semafóricas (postes, controladores, lámparas), además de sentidos de tránsito, reversibilidad si las hubiere, número y uso de pistas, tipo de regulación de cruces, existencia de estacionamientos, horarios de carga y descarga, entre otros elementos relacionados con la regulación, señalización y demarcación de tránsito.

Cuadro 5-3 – Regulación en los Cruces del Área de Influencia.

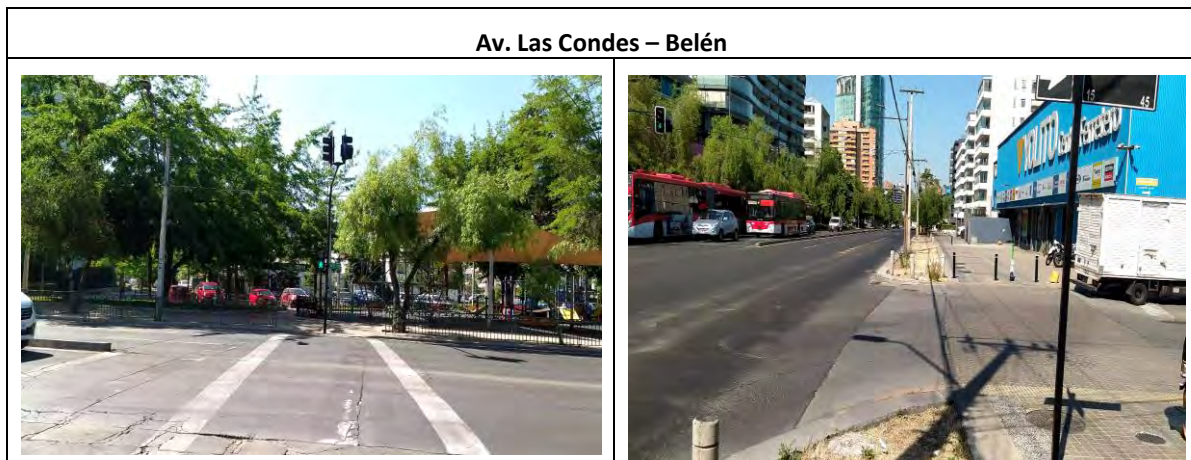
Cruce	Tipo de Regulación
Av. Las Condes con Los Barbechos y Miguel Ángel Buonarrotti	Semaforizado
Av. Las Condes con Belén	Semaforizado

Fuente: Elaboración propia



Av. Las Condes – Belén:

En la intersección de Avenida Las Condes con Belén se observa una regulación semaforizada en buen estado de funcionamiento. La demarcación vial presenta un estado regular, evidenciando desgaste, decoloración y marcas borrosas.



Av. Las Condes – Los Barbechos:

En la intersección de Av. Las Condes con Los Barbechos se observa una regulación semaforizada en buen estado de funcionamiento. La demarcación vial presenta un estado regular, evidenciando desgaste, decoloración y marcas borrosas.



Cuadro 5-4 – Sentidos de Tránsito, reversibilidad y número de pistas

Nombre de la Vía/tipo de vía	Sentido del Tránsito	Estacionamientos Permitidos	Reversibilidad	Pistas
Av. Las Condes / Troncal	Bidireccional	NO	NO	6 pistas
Belén / Local	Unidireccional (De Oriente a Poniente)	SI	NO	2 pistas
Los Barbechos / Local	Unidireccional (De Poniente a Oriente)	NO	NO	2 pistas
Miguel Ángel Buonarrotti / Local	Bidireccional	NO	NO	2 pistas

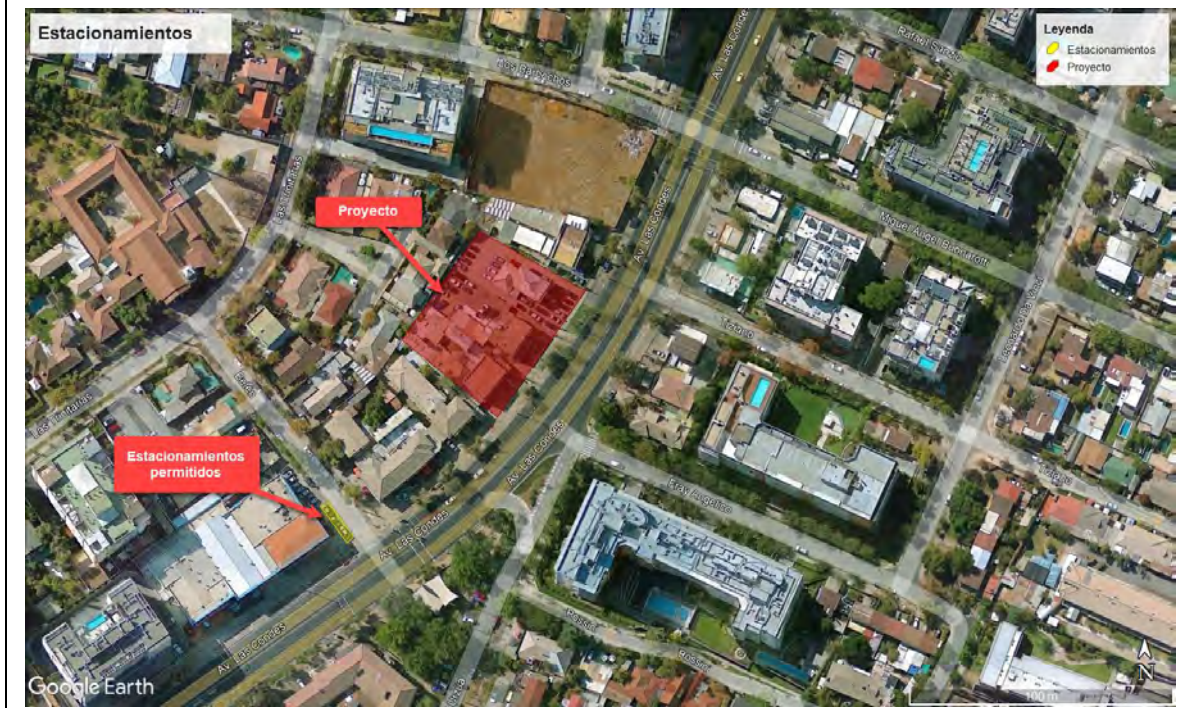
Fuente: Elaboración propia

Sentido de tránsito del área de influencia.

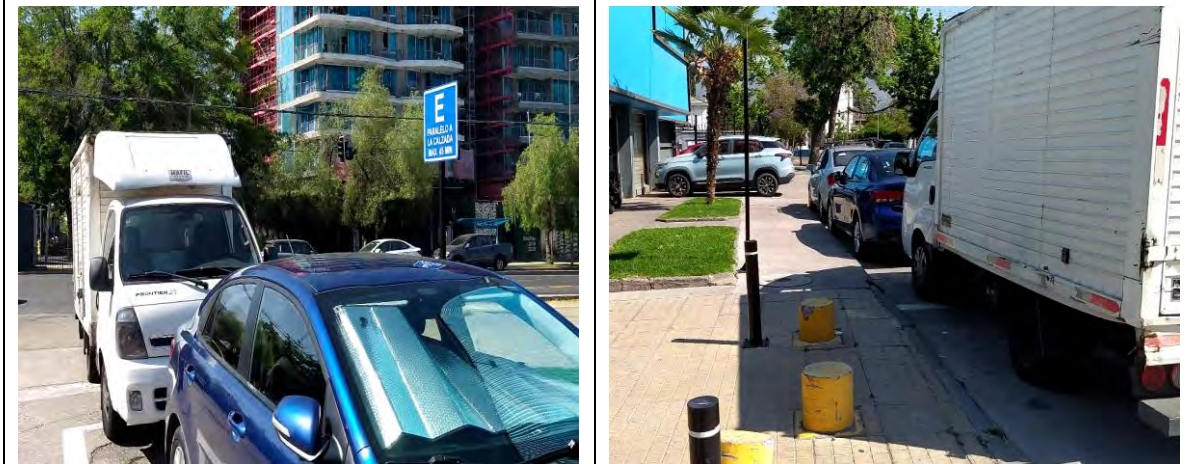


Se identifican estacionamientos regulados en Belén pista sur, los cuales cuentan con señalización y demarcación.

Estacionamientos



Av. Las Condes con Belén.



5.5 Catastro de Mobiliario Público

A continuación, se reporta el mobiliario público considerando aquellos elementos emplazados en las rutas de entrada y de salida del proyecto que pudieran afectar la seguridad y accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida, tales como quioscos, postes de publicidad y luminarias, asientos, bolardos, árboles, entre otros.

Av. Las Condes Vereda Oriente.	Av. Las Condes Vereda Poniente.
	

Como se aprecia en las imágenes anteriores, se identifica mobiliario público dentro del área de influencia, sin embargo, estas no interrumpen las rutas peatonales del proyecto.

5.6 Facilidades para Peatones y Personas con Movilidad Reducida

En esta sección se identifican las facilidades peatonales existentes en las rutas peatonales del proyecto. En particular, interesa identificar elementos tales como rebajes de solera, vallas peatonales, huellas táctiles y paneles informativos, entre otros. Al mismo tiempo, en las rutas se indica también la falta o ausencia de estos elementos, en cuanto puedan afectar el principio de accesibilidad y el desplazamiento de personas de movilidad reducida.

Las siguientes fotografías corresponden a **Av. Las Condes con Belén**.

➤ Descripción: La intersección dispone de rebajes de solera (dispositivos de rodado normados), además de un cruce peatonal a nivel de acera con baldosa podotáctil, los cuales se encuentran en buen estado de conservación. En cuanto a la demarcación vial, esta se aprecia borrosa.

La calzada vehicular se encuentra en regular estado, cuenta con grietas y daños en algunas zonas, la vereda peatonal del lado poniente y oriente son de baldosa, las cuales se encuentran en buen estado de conservación, además se identifican sumideros los cuales se encuentran con rejillas normalizadas para el tránsito de ciclistas y se identifican vallas peatonales en buen estado en el lado oriente de la intersección.



Intersección de Av. Las Condes con Belén.		
Tipo y estado de:	Características	Estado de conservación
Rebajes de solera (Rodados en norma)	Cumplen normativa, en buen estado y sin obstrucciones.	Buen estado
Rebajes de solera (Rodados no normados)	No se identifica elemento	No se identifica
Vallas peatonales	Bien ubicadas, firmes y sin daños visibles.	Buen estado
Huellas táctiles	Instaladas correctamente y en buen estado.	Buen estado
Paneles informativos	No se identifica elemento	No se identifica
Baldosas guías de alerta podotáctil	Bien instaladas, sin fisuras ni levantamientos.	Buen estado
Demarcación	Líneas y símbolos visibles, sin desgaste ni pérdida de color.	Buen estado
Señalización	Vertical y horizontal clara, sin daños ni obstrucciones.	Buen estado

Las siguientes fotografías corresponden a **Av. Las Condes con Los Barbechos**.

➤ **Descripción:** La intersección dispone de rebajes de solera (dispositivos de rodado normados), los cuales se encuentran en buen estado de conservación. En cuanto a la demarcación vial, esta se aprecia borrosa. La calzada vehicular se encuentra en buen estado, la vereda peatonal es de hormigón y en el cruce nor-oriente son de baldosa, las cuales se encuentran en buen estado de conservación, además se identifican sumideros los cuales se encuentran con rejillas normalizadas para el tránsito de ciclistas.



Av. Las Condes con Los Barbechos.		
Tipo y estado de:	Características	Estado de conservación
Rebajes de solera (Rodados en norma)	Cumplen normativa, en buen estado y sin obstrucciones.	Buen estado
Rebajes de solera (Rodados no normados)	No se identifica elemento	No se identifica
Vallas peatonales	No se identifica elemento	No se identifica
Huellas táctiles	Instaladas correctamente y en buen estado.	Buen estado
Paneles informativos	No se identifica elemento	No se identifica
Baldosas guías de alerta podotáctil	Bien instaladas, sin fisuras ni levantamientos.	Buen estado
Demarcación	Líneas y símbolos visibles, sin desgaste ni pérdida de color.	Buen estado
Señalización	Vertical y horizontal clara, sin daños ni obstrucciones.	Buen estado

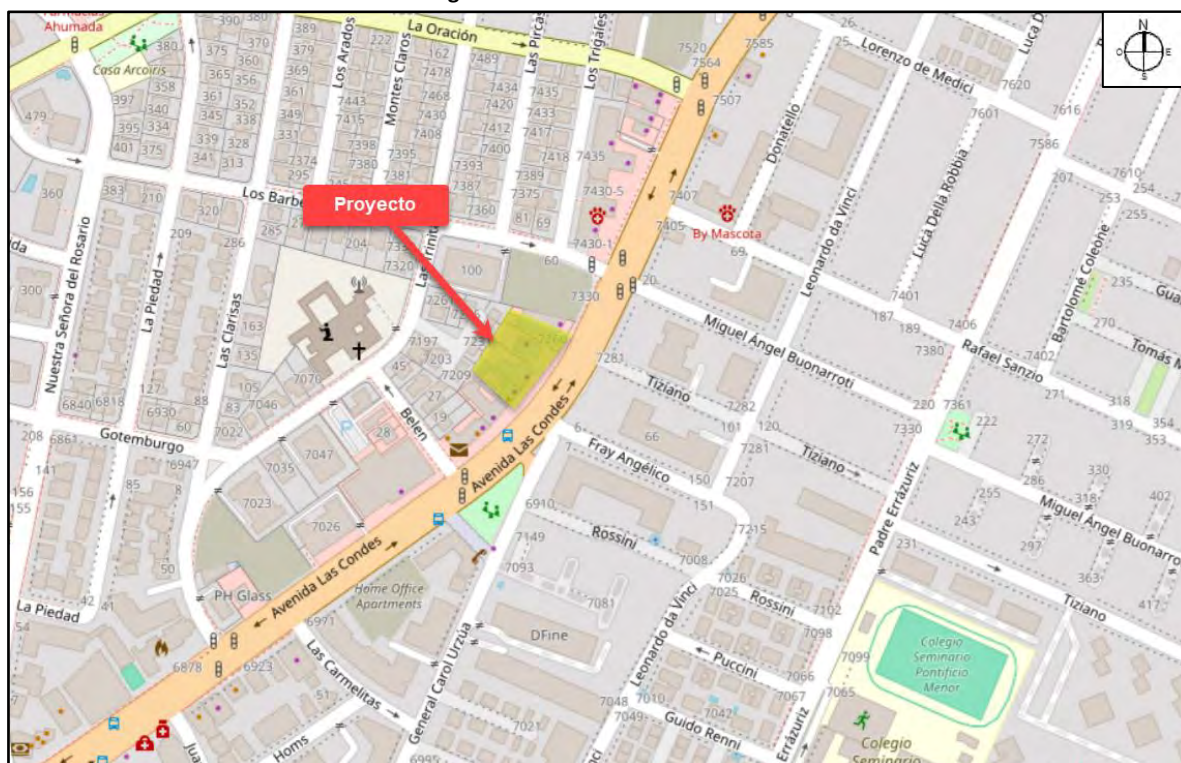
5.7 Facilidades para Ciclos

En esta sección se indica las ciclovías y estacionamientos para bicicletas que se encuentren dentro del área de influencia.

En el área del proyecto no se identifican ciclovías existentes, tampoco en ejecución ni proyectadas.

Dado que en el área de influencia del proyecto no existen ciclovías ni infraestructura ciclista segregada, las disposiciones del Decreto N°102/2021 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones resultan aplicables únicamente en lo relativo a la seguridad de los usuarios de la calzada compartida. En este contexto, no corresponde la exigencia de señalización ni demarcación ciclista específica, evaluándose únicamente aquellos elementos que puedan incidir en la circulación de bicicletas, como los sumideros ubicados en calzada.

Figura 5-1. Ubicación de Ciclovía.



Fuente: Elaboración propia.

Av. Las Condes con Miguel Ángel Buonarrotti:

En la intersección se identifica un (1) sumidero ubicado en el cuadrante nororiente, el cual no cumple con el criterio de elemento cicloinclusivo. Asimismo, se constata la inexistencia de demarcación y señalización ciclista, lo anterior en atención a que no existe ciclovía ni infraestructura ciclista segregada en dicho sector, correspondiendo a una vía de calzada compartida conforme a la normativa vigente.

Sumidero nororiente



Av. Las Condes con Belén:

En la intersección se identifican dos (2) sumideros ubicados en el cuadrante surponiente, los cuales cumplen con el criterio de elementos cicloinclusivos, presentando una disposición compatible con la circulación de bicicletas.

Sumidero norponiente



Elemento evaluado	Exigencia DS N°102/2021	Condición existente en el área de influencia	Cumple	Observación
Presencia de ciclovía	El decreto regula condiciones de diseño, gestión y seguridad cuando existen ciclovías	No existen ciclovías dentro del área de influencia	No aplica	La vía corresponde a calzada compartida conforme a Ley de Tránsito N°18.290
Señalización vertical ciclista	Exigible solo en vías con ciclovía o infraestructura ciclista segregada	No existe señalización ciclista	No aplica	No corresponde instalar señalización ciclista en ausencia de ciclovía
Demarcación horizontal ciclista	Exigible solo en vías con ciclovía	No existe demarcación ciclista	No aplica	Demarcación existente corresponde a tránsito vehicular
Demarcación vehicular	Debe ajustarse al Manual de Señalización de Tránsito	Demarcación vehicular existente en calzada	Cumple	No asociada a infraestructura ciclista
Sumideros en calzada	Deben ser cicloinclusivos cuando se ubiquen en trayectorias de bicicletas	Se detecta 1 sumidero fuera de norma	No cumple (1 unidad)	Se propone medida de mitigación específica
Estacionamientos para bicicletas	No obligatorios en vía pública si no existe infraestructura ciclista	No existen estacionamientos para bicicletas	No aplica	No se identifican dentro del área de influencia

5.8 Catastro de los Servicios y Facilidades para Transporte Público

En este apartado se identifican las estaciones y paraderos corresponden a puntos específicos destinados a la detención de los vehículos de transporte público para el ascenso y descenso de pasajeros. Estos pueden contar con infraestructura asociada, como refugios, señalización y mobiliario urbano, con el fin de mejorar la seguridad y comodidad de los usuarios.

A continuación, se presentan las estaciones o paraderos y números de sitios de paradas.

Figura 5-2. Ubicación de Paradas de Transporte Público.



Fuente: Elaboración propia.

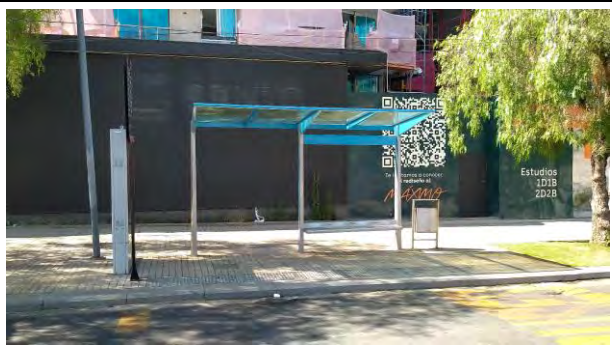
Cuadro 5-5 – Servicios por Paradas de transporte público

Paraderos	Recorridos
Parada PC299	406 – 406c – 426 – 430 – C01 – C01c – C19 – C28
Parada PC279	406 – 406c – 426 – 430 – C01 – C01c – C19 – C28

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 5-6. Catastro Infraestructura Paradas de Transporte Público.

Información General		
Código Parada	PC299	
Servicios	406 – 406c – 426 – 430 – C01 – C01c – C19 – C28	
Ubicación (eje y tramo)	Av. Las condes con Belén (Lado poniente de Av. Las Condes)	
Números de sitios de paradas	1	
Ítem	Detalle	Estado
Refugio	Estructura firme, sin daños ni suciedad.	Buen estado
Señal	Clara, legible y bien ubicada.	Buen estado
Demarcación	Visible, sin desgaste ni obstrucciones.	Buen estado
Basurero	Limpio, funcional y en buen estado.	Buen estado
Iluminación	Funciona correctamente y sin daños.	Buen estado
Paradero, demarcación, basurero y andén.		Señalización y luminaria
		
Descripción: La parada de transporte público cuenta con un refugio peatonal en buen estado, una estructura firme y sin daños, cuenta con señal de parada, demarcación, basurero, iluminación y andén en buen estado de conservación. Esta cuenta con 1 espacio para la detención de buses.		

Información General		
Código Parada	PC279	
Servicios	406 – 406c – 426 – 430 – C01 – C01c – C19 – C28	
Ubicación (eje y tramo)	Av. Las condes con Belén (Lado oriente de Av. Las Condes)	
Números de sitios de paradas	1	
Ítem	Detalle	Estado
Refugio	Estructura firme, sin daños ni suciedad.	Buen estado
Señal	Clara, legible y bien ubicada.	Buen estado
Demarcación	Visible, sin desgaste ni obstrucciones.	Buen estado
Basurero	Limpio, funcional y en buen estado.	Buen estado
Iluminación	Funciona correctamente y sin daños.	Buen estado
Paradero, demarcación, basurero y andén.		Señalización
		
Descripción: La parada de transporte público cuenta con un refugio peatonal en buen estado, una estructura firme y sin daños, cuenta con señal de parada, demarcación, basurero, iluminación y andén en buen estado de conservación. Esta cuenta con 1 espacio para la detención de buses.		

Fuente: Elaboración propia.

5.9 Catastro de Estructuras Mayores

En esta sección se indica estructuras mayores, tales como pilares, muros, estacionamientos subterráneos y accesos o ventilaciones de metro, que pudieran afectar la seguridad y accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida.

No se identifican estructuras Mayores dentro del área de influencia.

5.10 Antecedentes sobre Accidentes de Tránsito

Según se puede revisar en la base de datos de Carabineros de Chile, www.carabineros.cl, durante el último año, considerando el período comprendido entre **Septiembre 2024 hasta Septiembre 2025**, no se han registrado **accidente de tránsito** en el **área de influencia del proyecto**."

5.11 Semaforización

En esta sección se identifican los semáforos que se encuentren dentro del área de influencia y se identifica si estos se encuentran en norma, verificando la existencia de cableado en norma, Controlador UOCT, Totalidad de cabezales vehiculares y peatonales, Tipo de lámpara, GPS, Comunicación con el sistema de control de tránsito, Unidad de respaldo (UPS).



Código	Intersección	Latitud	Longitud	Cableado en norma	Controlador	Cabezales vehiculares	Cabezales peatonales	Tipo de lámpara	GPS operativo	Comunicación con sistema de control	Unidad de respaldo (UPS)
J057121	BELEN/LAS CONDES	- 33.404771	- 70.557476	Si	Sí (AUTER A5)	Completo (6 un)	Completo (2un)	LED	Si	Si	Si
J057141	LOS BARBECHOS-BUONAROTTI/LAS CONDES	- 33.403311	- 70.556225	Si	Sí (AUTER A5)	Completo (11 un)	Completo (8un)	LED	Si	Si	Si

5.12 Proyectos situación base

A continuación, se presentan los proyectos que se emplazan dentro del área de influencia del presente IMIV, así como aquellos cuyas áreas de influencia colindan con la del proyecto en evaluación. Para cada caso, se identifica su pertinencia como parte de la situación base, indicando si corresponde o no su incorporación, junto con el estado de ejecución y las medidas de mitigación asociadas, cuando aplique.

Proyecto	Ubicación	Resolución / Oficio	Relación con el área de influencia	¿Aplica cómo Situación Base?	Observaciones
Edificio Las Verbenas	Las Verbenas N°8435 / Las Azaleas W47, Lote 1A	Res. Ex. W68/2022 (06.12.2022)	Fuera del área de influencia	No	No presenta relación directa ni colindancia con el área de influencia del proyecto.
Edificio Las Clarisas	Las Clarisas W23 / Av. Las Condes N°6839, Lote 116A	Res. Ex. N°5217/2022 DGTP (08.11.2022)	Colinda con el área de influencia	No	Proyecto en operación, con medidas de mitigación ejecutadas y vigentes, sin superposición con las medidas propuestas.
Edificio Las Condes 6980	Av. Las Condes N°6980, Lote 1-A	Oficio N°20637/2021 SRM-RM (03.09.2021)	Colinda con el área de influencia	No	Proyecto en operación, con medidas implementadas, sin interferencia con el presente IMIV.
Conjunto Armónico de Vivienda Las Condes 7039-7083	Av. Las Condes N°7039 y 7083, Lotes 68-A y 73-A	Oficio W14208 (24.06.2021)	Colinda parcialmente con el área de influencia	Sí	Presenta coincidencia parcial en la intersección Av. Las Condes con Belén. Sus medidas de mitigación no han sido ejecutadas a la fecha, por lo que se considera como parte de la situación base.

Medidas de mitigación a incorporar del proyecto Conjunto Armónico de Vivienda Las Condes 7039–7083:

4. Reconstrucción de dispositivos de rodados que cumplan con lo establecido en el Art. 2.2.8 de la O.G.U.C. y cuenten con certificado SERVIU; se indica su ubicación:

a) **Av. Las Condes, esquina nororiente de la intersección con Belén (4 dispositivos).**

b) Calle Las Carmelitas con Av. Las Condes (2 dispositivos)

c) Intersección de Av. Las Condes con Nuestra Señora del Rosario (8 dispositivos). d) Av. Apoquindo con Av. Las Condes (6 dispositivos).

e) Intersección de Av. Apoquindo con calles Gral. Carol Urzúa y Constancio Vigil (6 dispositivos)

5. Verificación de la accesibilidad universal a los paraderos de transporte público y, de ser necesario, mejoramiento de la conexión entre la vereda y el andén y/o prolongación continua o discontinua del andén para asegurar que sirva a todas las puertas del bus en los siguientes paraderos: **PC299, PC279**, PC278, PC300, PC176, PC166, PC175.

7. Sintonía fina de los semáforos ubicados en, **Av. Las Condes con Belén**, Av. Las Condes con Las Clarisas, Av. Las Condes con Nuestra Señora del Rosario y Av. Apoquindo con Gral. Carol Urzúa, que deben ser revisadas y aprobadas por la UOCT. Ulterior reconfiguración de los controladores y entrega a la Dirección de Tránsito de los certificados de aprobación respectivos.

6 CUANTIFICACIÓN Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS, TRANSPORTE PRIVADO Y OTROS MODOS

6.1 Medidas de Mitigación Obligatorias

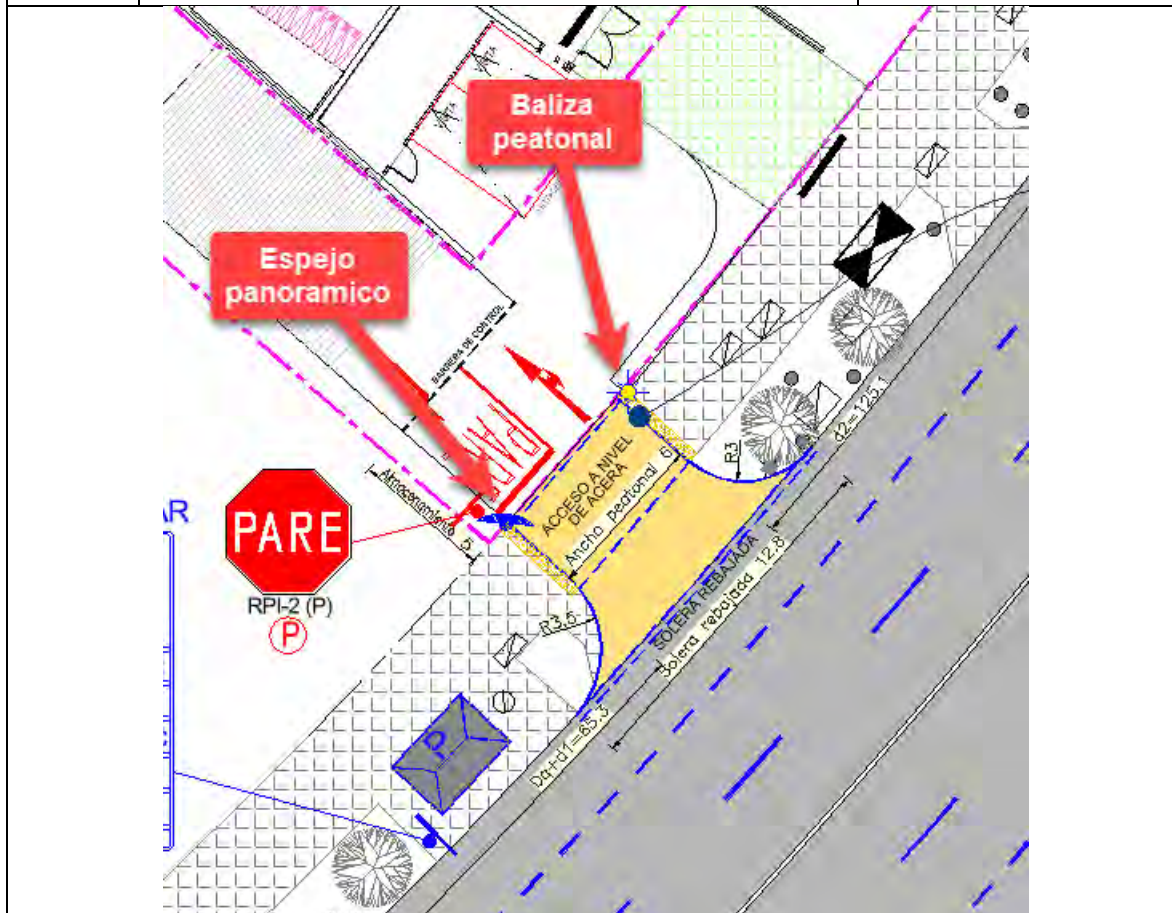
De acuerdo con el tipo y categoría del IMIV en evaluación, se tiene un conjunto de medidas de mitigación obligatorias que el proyecto debe implementar como parte de las acciones que buscan minimizar el impacto del proyecto sobre la red vial local. Las medidas obligatorias se agrupan en 6 tipos de mitigaciones. En el cuadro siguiente se indican las medidas de mitigaciones obligatorias que tienen relación con el análisis Otros Modos, con las que debe cumplir el proyecto y cómo se dará cumplimiento a cada una de ellas.

Cuadro 6-1. Revisión de Medidas de Mitigación Obligatorias, IMIV Básico

1. CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES		
ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
1.1	Espacio de almacenamiento: El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal, y por lo tanto, si es necesario, debe habilitarse un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de al menos un automóvil, un camión o un bus, según el flujo preponderante que ingrese al proyecto.	SI CUMPLE. El proyecto contempla un espacio de almacenamiento de 5 metros para los vehículos que ingresan y egresan del proyecto.

IMIV Proyecto “Edificio Multifamily Las Condes”
Comuna de Las Condes

ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
1.3	Elementos de visibilidad en accesos: Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de “ochavos” y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.	SI CUMPLE. Se propone la instalación de una baliza luminosa sonora y un espejo panorámico en el acceso vehicular, con el fin de visualizar a los peatones que transiten por la vereda y advertirlos del paso de vehículos . Los accesos vehiculares deberán contar con balizas y espejos panorámicos instalados en el espacio privado, a partir de la línea oficial, para la recepción parcial, sin posibilidad de que sean caucionados



ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
1.4	Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones: En los proyectos cuya categoría de IMIV haya sido determinada por el umbral “Flujo de viajes por otros modos”, se deberá verificar que, en la situación con proyecto, los cruces peatonales de calzada podrán	SI CUMPLE. Se propone la demarcación de los cruces peatonales existentes dentro del área de influencia.

	efectuarse en términos seguros, conforme a lo siguiente: a) En el caso de un IMIV Básico, el cruce seguro de peatones en las intersecciones o tramos incluidos en el área de influencia, se deberá constatar mediante la observación de la situación actual y evaluación de la situación con proyecto que los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar. Ello, ya sea a través de facilidades explícitas existentes, y/o si ellas no existen, a través de la incorporación de medidas tales como, velocidades reducidas a través de la aplicación de medidas de tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares más seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes.	
--	---	--

ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
1.5	Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales: Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales. 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 PV^2 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 PV^2 esté por debajo de los valores a partir de los cuales se recomienda implementar una facilidad explícita o se trate de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico.	NO APLICA. El proyecto es de uso residencial y comercio.

ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
1.6	Franjas para circulación peatonal en estacionamientos: Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones.	SI APLICA. El proyecto contempla estacionamientos de visitas, en los cuales se demarcan las franjas para circulación peatonal.

2	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS	
ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
2.1	Continuidad de ciclovías: Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.	NO APLICA. Dentro del área de influencia no existen ciclovías, sin embargo, se propone el reemplazo de las rejillas de sumideros que se encuentren fuera de norma, en este caso es solo 1 rejilla en la intersección de Av. Las Condes con Miguel Angel Buonarrotti.

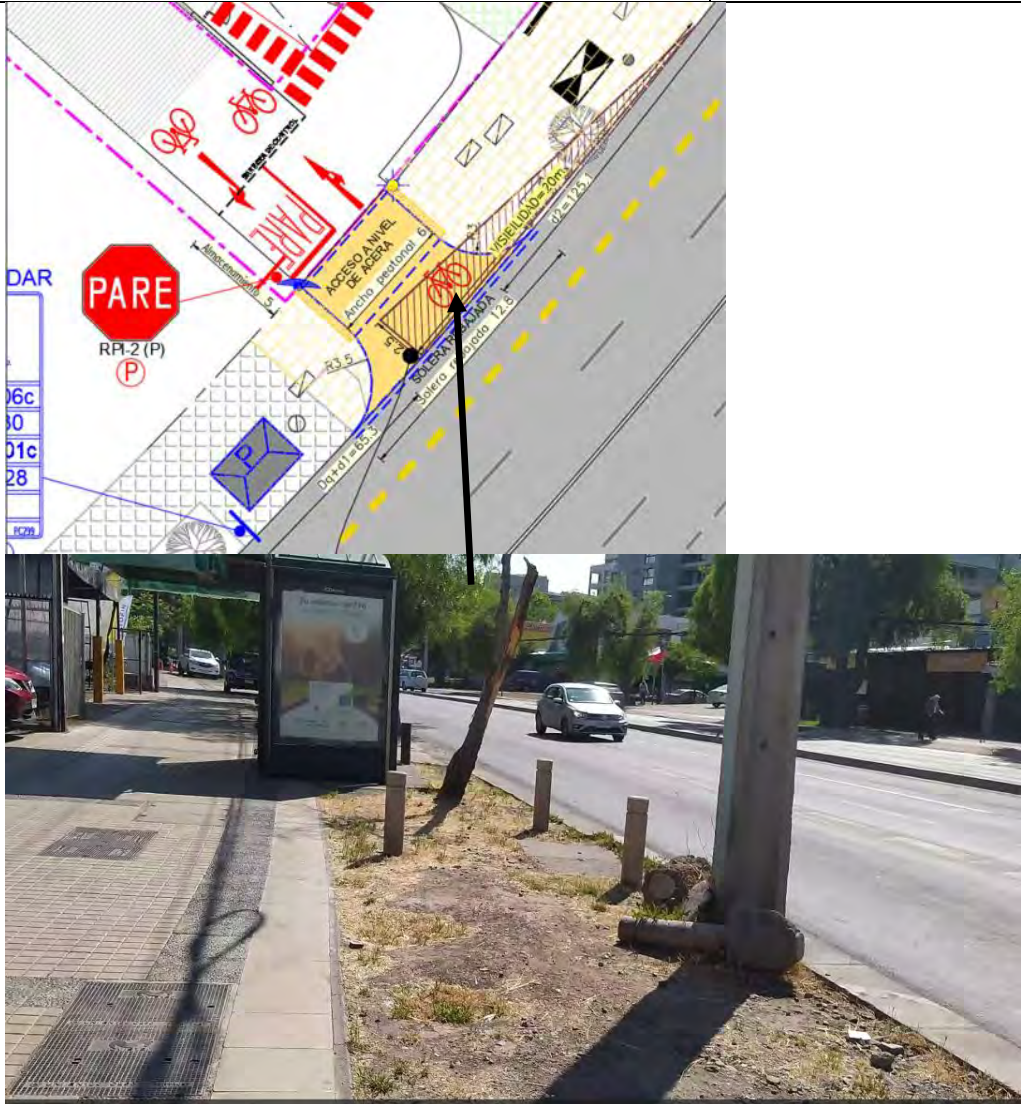
ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
2.2	Elementos de visibilidad en accesos: Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre ciclistas y vehículos	SI CUMPLE.

	motorizados, el diseño del acceso debe permitir una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y advertir a éstos de la presencia de vehículos en el acceso vehicular. Ello puede implicar la habilitación de “ochavos” y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.	El diseño del acceso permite la visibilidad de peatones y ciclos que circulen en la vialidad adyacente.
--	--	---

3 OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
ID	Descripción	Comentario y/o T. Privado
3.1	Medidas para asegurar operación segura y eficiente: Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no interfieran con la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios, dichos accesos no deben enfrentar una infraestructura especializada para transporte público, tales como, estaciones, paraderos, zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otras. En caso de que se proponga, como medida de mitigación, el traslado de alguna de estas infraestructuras se deberá contar con el informe previo favorable de la autoridad regional de transporte.	SI CUMPLE. 5. Se propone el desarrollo de un proyecto de traslado de la parada de transporte público PC:299, el cual será elaborado una vez aprobado el IMIV y definido en coordinación con la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM). El proyecto considerará el traslado del paradero hacia el sector sur, a una distancia aproximada de 100 metros, frente a Ferretería Yolito, e incluirá la normalización del refugio peatonal, la materialización del andén en norma, la demarcación del cajón, la instalación de un basurero metálico y su señalización correspondiente, conforme a la normativa vigente. Asimismo, se contempla la elaboración y tramitación de un Proyecto de Tratamiento de Espacios Públicos (TEP), que asegure la correcta integración del paradero y la ruta accesible desde el proyecto, de acuerdo con lo establecido en la OGUC. Además, se verificará la accesibilidad universal a la parada de transporte público y, de ser necesario, mejoramiento de la conexión entre la vereda y el andén y/o prolongación continua o discontinua del andén para asegurar que sirva a todas las puertas del bus.

4 CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS		
ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
4.1	Asegurar ingreso seguro de buses y camiones: En los proyectos que originen el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, los respectivos accesos deben considerar que tales maniobras sean siempre marcha adelante.	NO APLICA. No se considera acceso para buses ni camiones.

ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
4.4	Adecuada visibilidad en accesos: Los accesos de los proyectos deben estar ubicados y diseñados de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros.	SI CUMPLE. El proyecto cuenta con una adecuada visibilidad en el acceso. Los árboles a 20 m

		del acceso del proyecto no estorban a la visión.
		

ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
4.5	Adecuada visibilidad en accesos en curvas: Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Si lo anterior no es posible, se deben habilitar donde se logre la mayor visibilidad e implementar medidas para advertir su presencia a otros conductores para reducir el riesgo de accidentes.	SI APLICA. El acceso vehicular del proyecto se emplaza en un tramo con curvatura. No obstante, se localiza en el sector que presenta las mejores condiciones de visibilidad disponibles, contando con distancias de detención adecuadas y geometría compatible con maniobras seguras, conforme a la normativa vigente. Adicionalmente, el proyecto considera la ejecución de un Proyecto de Tratamiento de

		Espacios Públicos (TEP) en el frente predial, el cual permitirá ajustar o reubicar el arbolado y elementos que puedan interferir con los triángulos de visibilidad, reforzando la seguridad vial del acceso.
--	--	--

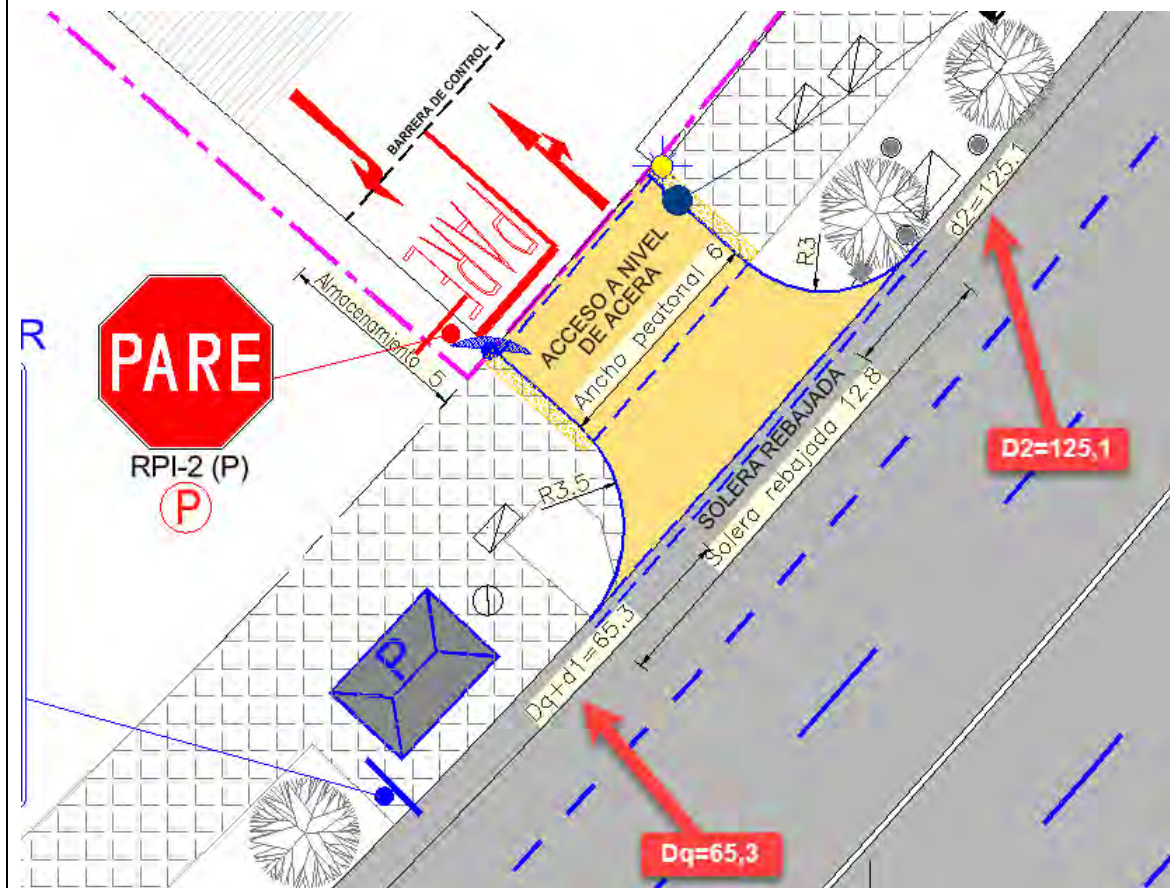
ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
4.6	Prohibición de virajes: En los accesos vehiculares relacionados con vías colectoras, troncales o expresas, de calzada bidireccional, se deben prohibir los virajes hacia la izquierda, tanto para entrar como para salir del proyecto, prefiriendo el uso de retornos comunes o rutas alternativas. En casos excepcionales, como el acceso de vehículos de emergencia a hospitales y cuarteles de bomberos, se podrán permitir esas maniobras, en la medida que se contemplen medidas de infraestructura necesarias para el almacenamiento y la entrada o salida segura de tales vehículos.	SI CUMPLE. Avenida Las Condes presenta tres pistas unidireccionales en sentido norte-sur, una mediana con soleras, y tres pistas unidireccionales en sentido sur-norte. Debido a la presencia de dicha mediana, no se permiten virajes a la izquierda, ni de ingreso ni de salida.

ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
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. El proyecto es tipo residencial y comercio.

ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
4.8	Provisión de área de carga/descarga y de señalización: Los proyectos que tengan áreas o andenes de carga/descarga deben incluir un área al interior del predio para realizar dichas maniobras, dimensionada para la cantidad y características de los vehículos que los utilizarán. Además, se debe considerar la instalación de señales de prohibición de estacionamiento, carga y/o descarga en las vías públicas adyacentes, excepto en horarios que autorice la autoridad competente.	NO APLICA. El proyecto no tiene andenes de carga y descarga

ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
4.9	Distanciamientos mínimos de accesos a intersección: a) IMIV Básico: Un acceso vehicular no podrá estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina; ello, medido desde el punto del rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan.	SI CUMPLE. El proyecto cumple con las distancias a las intersecciones de acuerdo con lo indicado en el artículo 1.3.2 del Decreto 30.

Se exceptúan los IMIV Básicos de proyectos de equipamiento de clase comercio de escala mediana y mayor, y las estaciones de servicio automotor. Éstos deberán cumplir con los distanciamientos requeridos para IMIV Intermedios y Mayores, descritos a continuación.



5	INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD	Comentario y/o propuesta T. Privado
ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
5.1	Señalización de tránsito: Toda la señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito. Asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada.	SI CUMPLE. Se propone la elaboración y ejecución de un proyecto de señalización y demarcación para el área de influencia, el cual será presentado al Dirección de Tránsito y Transporte Público de la Ilustre Municipalidad de Las Condes para su revisión y aprobación. Incluye, como mínimo, la demarcación de líneas de detención, pasos peatonales, flechas direccionales, líneas de separación de pistas y resaltos reductores de velocidad, en los siguientes tramos:

		Demarcación: - Av. Las Condes, entre Los Barbechos y Belén. - Intersección de Av. Las Condes con Los Barbechos, incluyendo 15 metros en cada acceso de la intersección. - Intersección de Av. Las Condes con Belén, incluyendo 15 metros en cada acceso de la intersección. Materialización de las siguientes Señales: - Señal de velocidad máxima RR-1 (2un). - Mantención de toda la señalización dentro del área de influencia.
6	INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO	
ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
6.1	Protección del espacio público: Los accesos vehiculares o peatonales de los proyectos no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos, con la excepción que sea autorizado por la autoridad competente.	SI CUMPLE. El proyecto no propone ninguna obra o estructura que interfiera con futuros proyectos viales o urbanos

6	INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO	
ID	Descripción	Comentario y/o propuesta T. Privado
6.2	Facilidades para personas con movilidad reducida: El proyecto no puede afectar la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o de ciclistas, tales como huellas podotáctiles, dispositivos para rodados o ciclovías, por lo que la pavimentación o repavimentación de accesos, aceras o calzadas deberán hacerse respetando o reponiendo las características de tales facilidades existentes en el área de influencia, sin perjuicio del cumplimiento de las exigencias especiales establecidas al efecto mediante ordenanza municipal.	SI CUMPLE. El proyecto no propone ninguna obra o estructura que afecte la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida. La pavimentación del acceso se realizará 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. Todas las obras comprometidas serán ingresadas al organismo revisor correspondiente para su revisión y aprobación de forma previa a su ejecución

Fuente: Elaboración propia.

7 OTROS ARTÍCULOS RELACIONADOS CON EL IMIV.

7.1 Cumplimiento del artículo 2.2.8 de la OGUC.

Con el objeto de asegurar el uso, permanencia y desplazamiento de todas las personas en forma autónoma y sin dificultad, especialmente aquellas con discapacidad y movilidad reducida, los nuevos espacios públicos y/o aquellos existentes que se remodelen, deberán ser accesibles, para lo cual deben dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en este artículo.

1. Deberán consultar una ruta accesible, conforme al detalle y dimensiones mínimas que se indican en la siguiente tabla:

DIMENSIONES DE LA RUTA ACCESIBLE

TIPO DE CIRCULACIÓN	ANCHO LIBRE MÍNIMO	ALTURA LIBRE MINIMA
VEREDAS	Ancho de la vereda, con un mínimo de 1,20 m.	2,10 m.
CIRCULACIONES PEATONALES AL INTERIOR DE ESPACIOS PÚBLICOS (*)	Al menos una ruta accesible cuyo ancho corresponderá al ancho de la circulación, con un mínimo de 2,00 m.	
(*) Plazas, parques y áreas verdes públicas.		

En los costados de una ruta accesible, circulación peatonal o terraza no podrán diseñarse desniveles superiores a 0,30 m sin estar protegidos por barandas y un borde resistente de una altura no inferior a 0,30 m. La altura mínima de la baranda, incluido el pasamanos, será de 0,95 m mientras que sus estándares y condiciones de diseño serán determinados por el arquitecto del proyecto debiendo en todo caso resguardarse que ésta no sea escalable. La baranda y pasamanos podrán reemplazarse por un antepecho continuo de no menos de 0,80 m de alto y no menos de 0,40 m de ancho. Excepcionalmente, en circulaciones peatonales ubicadas en bordes costeros, fluviales, lacustres, palustres y humedales, o al interior de plazas, parques y áreas verdes públicas, podrá prescindirse de la baranda, borde resistente o el antepecho mencionados en el párrafo precedente en tanto la superficie inferior producida por el desnivel corresponda a una superficie blanda tales como arena, una cubierta vegetal o vegetación arbustiva densa y en tanto el desnivel entre ambos planos no exceda los 0,30 m de altura. Asimismo, no se requerirá de barandas cuando el desnivel entre ambos planos se encuentre salvado por taludes cuya superficie contemple las mismas características de materialidad mencionadas precedentemente y cuyas pendientes no excedan el 30%. Con todo, ante la ausencia de barandas o antepechos, el diseño o remodelación de los espacios a que se refiere el párrafo precedente deberá incorporar a lo largo de toda la extensión que no considere barandas o antepechos un pavimento podotáctil de alerta de 0,4 m y máximo de 0,6 m de ancho y al menos una señalización vertical que advierta, sobre la presencia del respectivo desnivel.

Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo segundo de este numeral, relativo a la exigencia de contemplar barandas o antepechos, los andenes para el transporte de pasajeros o de carga y descarga de productos,

los escenarios y graderías de anfiteatros u otros espacios de similar naturaleza, cuya función se vería impedida con la instalación de barandas, bordes inferiores o antepechos.

Si aplica.

Se considera una ruta accesible con los anchos establecidos, no se generan desniveles ni rutas por plazas, parque y/o áreas verdes públicas.

2. En los pasos para peatones, así como en los cruces de vías no demarcados, el desnivel entre la vereda y la calzada deberá ser salvado con un rebaje de la vereda mediante rampas antideslizantes, y cumpliendo las siguientes especificaciones:

a) La pendiente de la rampa, en toda su extensión, no podrá exceder el 12% para longitudes hasta 1,5 m. Sobre dicha longitud, la pendiente de la rampa irá disminuyendo conforme aumenta la longitud de la misma. Para verificar la pendiente proyectada se aplicará la fórmula contenida en el numeral 2 del artículo 4.1.7. de esta Ordenanza.

b) El ancho libre mínimo de la rampa será continuo y corresponderá al ancho de la vereda que enfrenta con un mínimo de 1,20 m. Se entenderá por ancho libre de la rampa el ancho del plano principal por el cual se produce el desplazamiento, sin considerar los planos laterales a que se refiere el literal d) de este numeral.

En la intersección de vías vehiculares con vías destinadas exclusivamente a circulación peatonal o que hayan sido convertidas en paseos peatonales, se deberá nivelar la calzada con la vereda o circulación respectiva. No obstante, si por consideraciones técnicas esto no fuere posible, el ancho de la rampa para salvar el desnivel entre acera y calzada corresponderá al ancho de las líneas demarcadoras que enfrenta o tendrá un mínimo de 4 m, si no las hubiere.

En cruces cuyas líneas demarcadoras tengan un ancho igual o superior a 6 m, la rampa para conformar el rebaje de la vereda se podrá disminuir hasta en un 30% en relación al ancho de las líneas demarcadoras que enfrenta.

En caso de no existir líneas demarcadoras en un cruce de vías, deberá estarse a lo señalado en el párrafo primero de este literal;

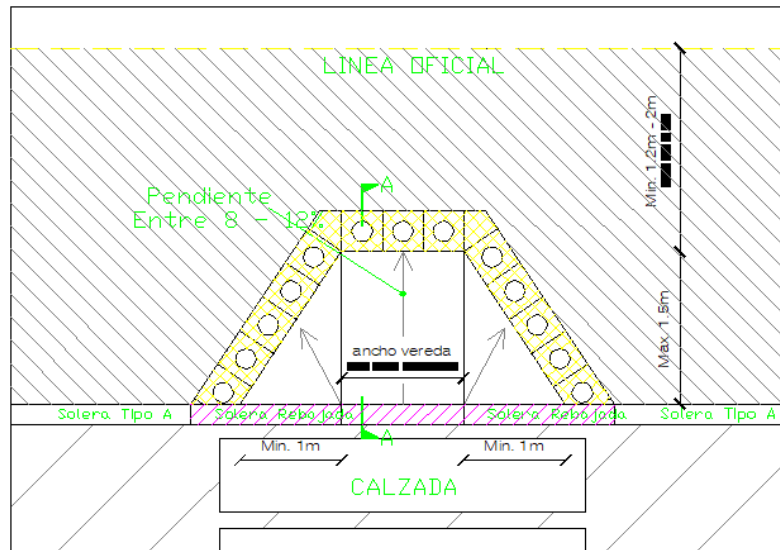
c) La rampa, el espacio que la antecede y el que la sucede, deberán permanecer siempre libre de obstáculos.

d) La pendiente de los planos laterales que conforman la rampa deberá ser coincidente con la pendiente de la misma. No obstante, podrá prescindirse de dichos planos laterales en aquellos casos en que la rampa se encuentre confinada por mobiliario urbano u otros elementos tales como árboles, postes de alumbrado público, telefonía, señales de tránsito, cámaras de vigilancia u otros dispositivos similares;

e) El encuentro de la rampa con la calzada será continuo, sin desniveles, salvo casos fundados en los que para facilitar el escurrimiento de las aguas lluvia, dicho encuentro podrá tener hasta 1 centímetro de desnivel, presentando éste una terminación redondeada o roma, libre de aristas. El pavimento podotáctil a que se refieren los numerales 5 y 6 de este artículo, no podrá ser utilizado como pavimento de la rampa, salvo cuando ésta tenga una pendiente igual o inferior a un 6%, en cuyo caso, el pavimento de alerta se podrá ubicar sobre la misma, previo al encuentro de la rampa con la calzada. En estos casos, el pavimento guía deberá extenderse hasta el pavimento de alerta, resguardando la conformación de la huella podotáctil, siempre y cuando proceda la instalación de dicha huella de acuerdo a lo señalado en el numeral 5 de este artículo. En el nivel de la vereda, la rampa, en todo su ancho, deberá ser antecedida por un pavimento podotáctil de alerta, adosado a ésta, cuyo desarrollo tendrá un mínimo de 0,4 m y máximo de 0,6 m.;

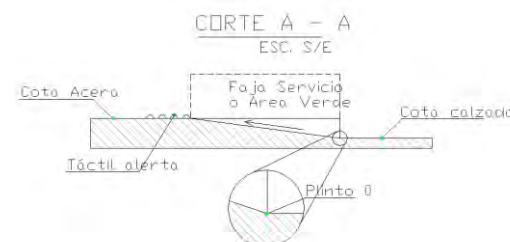
Si aplica.

En los pasos para peatones, así como en los cruces de vías no demarcados, el desnivel entre la vereda y la calzada deberá ser salvado con un rebaje de la vereda mediante rampas antideslizantes, y cumpliendo las especificaciones indicadas.



Notas:

- En caso que el largo de rampa sea superior a 1.5 m la pendiente máxima deberá cumplir con la siguiente formula " $i\% = 12,8 - 0,5333L$ ", considerando baldosas podotáctiles alertadoras al comienzo y final de la rampa.
- Anchos de rebajes para cruce peatonal deberán considerar anchos mínimos según las siguientes prioridades:
 - 1) Ancho líneas demarcatorias (No incluye cruces peatonales correspondiente a Paso de Cebras)
 - 2) Para vías de categoría Servicio o superior 2 m. mínimo.
 - 3) 1.2 m mínimo en Vías Locales



f) En las medianas de ancho superior a 6 m, que sean atravesadas por pasos para peatones, deberán implementarse rebajes de vereda, mediante rampas, con las características indicadas en los literales precedentes.

g) En las medianas cuyo ancho sea igual o inferior a 6 m, que sean atravesadas por pasos para peatones, deberá rebajarse la mediana hasta el nivel de la calzada, en un ancho libre mínimo que corresponderá al de las líneas demarcatorias del respectivo paso para peatones. Si el ancho de las líneas demarcatorias fuere igual o superior a 6 m, el ancho del rebaje de la mediana podrá disminuirse hasta en un 30%. Cuando no existan líneas demarcatorias, el ancho libre del rebaje será de 2 m como máximo;

h) En medianas de ancho inferior a 6 m que consulten circulación peatonal en su sentido longitudinal, se deberá salvar el encuentro de la circulación peatonal con el rebaje señalado en el literal precedente, mediante rampas, las que deberán cumplir con las características indicadas en los literales precedentes y cuyo ancho corresponderá al ancho de la circulación longitudinal de la mediana;

i) En las medianas que consulten pasos para peatones en su sentido longitudinal, dicho paso deberá tener un ancho libre mínimo y continuo de 1,20 m. Asimismo, si la distancia entre los bordes de dicho paso y la

calzada adyacente fuese inferior a 1 m, deberá considerarse un elemento de protección o resguardo cuya altura mínima será de 0,95 m. Dicho paso podrá efectuarse a nivel de la calzada o a nivel de la mediana. En este último caso, el desnivel que se produzca con la calzada deberá ser salvado rebajando la mediana, a través de rampas, con las características indicadas en los literales precedentes, según corresponda.

El ancho de los rebajes de la mediana estará determinado por el ancho de las líneas demarcadoras del paso para peatones en la calzada. Cuando no existan líneas demarcadoras, ese ancho libre será de 2 m como máximo.

j) Las medianas que consulten detención de peatones, deberán tener un ancho igual o superior a 1,20 m a fin de permitir la permanencia de personas de manera segura.

No aplica.

Dentro del área de influencia no existen medianas

3. Cuando la vereda abarque toda la acera y su ancho sea inferior a 1,2 m, el desnivel entre ésta y la calzada deberá ser salvado rebajando la vereda mediante rampas, hasta alcanzar el nivel de la calzada, nivelándose así vereda y calzada en el ancho que corresponderá al de las líneas demarcadoras del paso peatonal que enfrenta. En caso de que no existan líneas demarcadoras, dicho ancho será de 1,5 m como mínimo. En estos casos las pendientes de las rampas no podrán exceder el 10%.

No aplica.

Las veredas existentes y proyectadas no son inferior a 1,2m.

4. Cuando se produzcan diferentes niveles en el sentido de circulación de una vereda, la transición entre éstos se resolverá por medio de rampas o planos inclinados, ocupando todo el ancho de la vereda preferentemente. En este caso las pendientes de las rampas no podrán exceder el 10%, salvo en casos justificados, en que se podrá exceder dicho porcentaje previa autorización del director de Obras Municipales.

El tramo de vereda entre desniveles deberá tener una longitud mínima de 1,50 m. Si dicho tramo de vereda enfrenta el acceso de alguno de los edificios a los que se refiere el artículo 4.1.7. de esta Ordenanza, dicha longitud corresponderá a la del acceso peatonal del edificio que enfrenta, con un mínimo de 3 m.

No aplica.

Dentro del recinto no se producen diferentes desniveles en el sentido de circulación de la vereda.

5. En las veredas cuyo ancho sea igual o superior a 6 m y en las circulaciones peatonales al interior de los espacios públicos cuyo ancho sea igual o superior a 4 m, se deberá consultar una huella podotáctil, la que deberá cumplir con las siguientes características:

a) Deberá estar instalada en la ruta accesible.

b) Estará compuesta por pavimento con texturas de alerta y de guía de acuerdo a las especificaciones que se indican en el numeral seis de este artículo.

c) En pavimentos embebidos, tipo baldosas, la huella podotáctil deberá estar nivelada con el pavimento circundante. No obstante, para asegurar la detección de los elementos pododetectables, éstos podrán sobresalir hasta 5 milímetros respecto del pavimento circundante. Para el caso de pavimentos podotáctiles sobrepuestos se tolerará una altura máxima de 6 milímetros sobre el nivel del pavimento circundante.

d) Estará alineada preferentemente a la línea oficial o a la línea de fachadas que enfrenten la respectiva vía, o circulación peatonal, a una distancia igual o superior a 1 m medida desde esa línea hasta el eje de la huella. En el caso de fachadas que presenten discontinuidad respecto de la línea oficial, dicha distancia podrá fluctuar entre 1 m y 1,5 m medidos desde esa línea hasta el eje de la huella podotáctil. Alternativamente, la huella podotáctil podrá alinearse a la solera, en cuyo caso la distancia entre ésta con el eje de la huella no podrá ser inferior a 3 m.

e) En las circulaciones peatonales al interior de plazas, parques y áreas verdes públicas, se dispondrán alineadas a las solerillas u otros elementos que confinen los pavimentos de estas circulaciones y se ubicará preferentemente en el eje de la ruta accesible.

Se podrá prescindir de la huella podotáctil a que se refiere este numeral, en caso de que los planos de fachada de las edificaciones, así como las solerillas u otros elementos similares que confinen los pavimentos al interior de los espacios públicos, provean de continuidad y puedan actuar como guía para el desplazamiento seguro, situación que deberá quedar consignada en los respectivos planos y justificada en la respectiva memoria de accesibilidad del proyecto

Si aplica.

No aplica, la vereda del frente predial no es igual o superior a 4 metros de ancho.

6. El pavimento podotáctil a emplear como guía para el avance seguro tendrá textura con franjas longitudinales orientadas en la dirección del flujo peatonal, de un ancho de 0,4 m.

El pavimento podotáctil a emplear como alerta tendrá textura de botones que alerten de los cambios de dirección superiores a los 45° o situaciones de peligro en la ruta accesible. En los cambios de dirección el pavimento consultará un desarrollo mínimo de 0,4 m. El ancho del pavimento de alerta será de 0,4 m como mínimo y 0,8 m como máximo, y estará ubicado perpendicular al eje de la ruta accesible, en caso de que se requiera advertir peligro en el avance seguro.

Ambos pavimentos sólo deberán utilizarse para servir de alerta o de guía en la huella podotáctil señalada en el numeral precedente, no pudiendo en ningún caso ser incorporados como pavimento de la rampa, a excepción de aquellos casos a que se refiere el párrafo segundo del literal e), del numeral 2 de este artículo.

En el diseño y trazado de la huella podotáctil, deberá velarse siempre por el contraste entre las texturas de los pavimentos de guía y de alerta, en relación al pavimento de la ruta accesible.

No aplica.

No se considera la instalación de pavimento podotáctil de guía.

7. Cuando los proyectos a que se refiere este artículo presenten desniveles entre sus distintas áreas o recorridos, se deberá garantizar su accesibilidad mediante la utilización de rampas las que deberán cumplir con lo establecido en el numeral 2 del artículo 4.1.7. de esta Ordenanza.

No aplica.

Dentro del recinto no se producen diferentes desniveles en el sentido de circulación de la vereda.

8. En las veredas y circulaciones peatonales, los elementos tales como rejillas de ventilación, rejillas de sumideros para la recolección de aguas lluvias, tapas de registro, protecciones para alcorques, juntas de dilatación, cambios de pavimentos u otros de similar naturaleza, no podrán tener separaciones mayores a 1,5 centímetros respecto del pavimento circundante, deberán ubicarse a nivel del pavimento y, en caso de contar con barras o rejas, éstas deberán disponerse en forma perpendicular al sentido del flujo peatonal.

Asimismo, tales elementos no podrán estar ubicados en la ruta accesible, en el espacio que antecede o sucede a una rampa, en la rampa misma, ni en la huella podotáctil, salvo en aquellos casos en que las dimensiones de la vereda no permitan una solución alternativa lo cual deberá demostrarse realizando los detalles respectivos en el plano de accesibilidad del proyecto.

Si aplica.

Los elementos tales como rejillas de ventilación, rejillas de sumideros para la recolección de aguas lluvias, tapas de registro, protecciones para alcorques, juntas de dilatación, cambios de pavimentos u otros de similar naturaleza, no tendrán separaciones mayores a 1,5 centímetros del pavimento circundante, estas se ubicarán a nivel del pavimento y no estarán ubicadas en la ruta accesible.

9. El mobiliario urbano no podrá interrumpir la ruta accesible y su diseño deberá consultar las siguientes características:

Si aplica.

El proyecto no considera la materialización de mobiliario urbano, sin embargo, existe mobiliario urbano dentro del área de influencia, este mobiliario no interrumpe la ruta accesible.

10. Los parques, plazas y áreas verdes públicas emplazadas dentro de los límites urbanos, cuya superficie sea igual o superior a 2 hectáreas, deberán contar con servicios higiénicos de uso público, los que deberán considerar diseño universal conforme a lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 4.1.7. de esta Ordenanza, además de dar cumplimiento a los requisitos que se indican a continuación:

No aplica.

No existen ni se materializan parques, plazas y áreas verdes públicas emplazadas dentro de los límites urbanos con una superficie igual o superior a 2 hectáreas.

11. Los proyectos a que se refiere este artículo y que consideren estacionamientos, deberán destinar a lo menos el 1% de éstos a personas con discapacidad, con un mínimo de dos. Estos estacionamientos estarán agrupados en una misma zona y dispuestos de tal manera que permitan acceder o salir del vehículo en forma libre y segura a personas con discapacidad, especialmente aquellas en silla de ruedas. En ningún caso, la calzada podrá considerarse como un área segura para acceder o salir del vehículo.

Sus dimensiones mínimas serán de 5 m de largo por 2,5 m de ancho, más una franja de circulación segura de 1,10 m de ancho, dispuesta a uno de sus costados longitudinales, la que podrá ser compartida con otro

estacionamiento para personas con discapacidad, y se conectará a la ruta accesible existente, o a la que proponga el respectivo proyecto. La pendiente del terreno sobre el cual se dispongan estos estacionamientos, incluida la franja de circulación segura, no podrá ser superior al 2%, tanto en el sentido transversal como longitudinal. Estos estacionamientos deberán estar señalizados con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA), y su demarcación sobre el pavimento y señalización vertical será conforme lo establece el Manual de Señalización de Tránsito, aprobado por decreto N° 78 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 2012, o el que lo reemplace. La señalización vertical no podrá obstruir la ruta accesible, el área destinada a estos estacionamientos, la apertura de las puertas de los respectivos vehículos, ni la franja de circulación segura.

Si aplica.

El proyecto considera la proyección de 3 estacionamientos para personas con movilidad reducida, considerando las dimensiones mínimas que serán de 5m de largo por 2.5 de ancho, más una franja de circulación segura de 1.10 metros de ancho.

12. Los parques, plazas o áreas verdes públicas y privadas de uso público, que contemplen juegos infantiles no mecanizados, deberán construirse a partir de un diseño universal que permita su utilización de forma autónoma por todos los niños, incluidos aquellos con discapacidad.

No aplica.

El proyecto con considera la materialización de parques, plazas o áreas verdes públicas y/o privadas.

8 RESUMEN DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN A EJECUTAR (OBLIGATORIAS MÁS ADICIONALES)

A continuación, se presenta el listado de las medidas de mitigación que deberá materializar el proyecto, incluye las medidas obligatorias y adicionales.

Las Medidas de Mitigación de infraestructura vial serán coherentes con las que a continuación se describen, y deberán encontrarse ejecutadas, previo a la recepción del proyecto.

1. Instalación de los siguientes elementos en el acceso vehicular del proyecto:

- Espejo Panorámico (1un).
- Baliza Luminosa y sonora (1un).
- Baldosa Podotáctil.
- Señal Pare (1un).
- Demarcación leyenda “PARE”.
- Demarcación línea de detención.

Los accesos vehiculares deberán contar con balizas y espejos panorámicos instalados en el espacio privado, a partir de la línea oficial, para la recepción parcial, sin posibilidad de que sean caucionados. Elaborar y ejecutar proyecto de vereda continua que garantice condiciones de movilidad universal en el entorno del edificio, particularmente en la intersección de calle Rapallo con Av. Américo Vespucio, la que debe considerar nivelación de una tapa de alcantarillado. El proyecto deberá presentarse para su revisión y aprobación ante los organismos competentes.

2. Se propone la redemarcación de los siguientes tramos:

- Av. Las Condes con Los Barbechos, considerando 15 metros en cada uno de los accesos a la intersección.
- Av. Las Condes con Belén, considerando 15 metros en cada uno de los accesos a la intersección.
- Av. Las Condes, en el tramo comprendido entre Miguel Ángel Buonarroti y Belén.
- Demarcación de solera amarilla en el frente predial del proyecto.

La demarcación contemplará, como mínimo, la materialización de líneas de detención, pasos peatonales, flechas direccionales, líneas de separación de pistas y resaltos reductores de velocidad-

En el eje Av. Las Condes, las demarcaciones y señalización se desarrollarán conforme al estándar vigente de Pista Solo Bus (PSB), de acuerdo con los lineamientos definidos por la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM).

Adicionalmente, se considera, entre otras cosas, la materialización y/o mantención de la siguiente señalización vertical dentro del área de influencia:

- Señal de velocidad máxima RR-1 (2 unidades).
- Señal “Al virar, preferencia peatones”.
- Mantención de la señalización existente dentro del área de influencia del proyecto.

El proyecto de señalización y demarcación asociado a esta medida será elaborado y sometido a revisión y aprobación de la Dirección de Tránsito y Transporte Público de la Ilustre Municipalidad de Las Condes, coordinando, cuando corresponda, con la DTPM, previo a su ejecución.

3. Se propone el reemplazo de una (1) rejilla de sumidero fuera de norma, ubicada en la intersección de Av. Las Condes con Miguel Ángel Buonarroti, por una rejilla cicloinclusiva, con patrón perpendicular o diagonal a la trayectoria de las bicicletas y superficie texturada.

4. Mantenimiento del paradero de transporte público ubicado en la intersección de Av. Las Condes con Belén PC:279, esta mantención considera lo siguiente:

- Limpieza y pintura de refugio
- Demarcación de cajón
- Limpieza o actualización de señal

Verificación de la accesibilidad universal a la parada de transporte público y, de ser necesario, mejoramiento de la conexión entre la vereda y el andén y/o prolongación continua o discontinua del andén para asegurar que sirva a todas las puertas del bus.

5. Se propone el desarrollo de un proyecto de traslado de la parada de transporte público PC:299, el cual será elaborado una vez aprobado el IMIV y definido en coordinación con la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM).

El proyecto considerará el traslado del paradero hacia el sector sur, a una distancia aproximada de 100 metros, frente a Ferretería Yolito, e incluirá la normalización del refugio peatonal, la materialización del andén en norma, la demarcación del cajón, la instalación de un basurero metálico y su señalización correspondiente, conforme a la normativa vigente. Asimismo, se contempla la elaboración y tramitación de un Proyecto de Tratamiento de Espacios Públicos (TEP), que asegure la correcta integración del paradero y la ruta accesible desde el proyecto, de acuerdo con lo establecido en la OGUC.

Además, se verificará la accesibilidad universal a la parada de transporte público y, de ser necesario, mejoramiento de la conexión entre la vereda y el andén y/o prolongación continua o discontinua del andén para asegurar que sirva a todas las puertas del bus.

6. El proyecto contempla la elaboración y ejecución de un Tratamiento de Espacios Públicos (TEP) en su frente predial, conforme a lo establecido en el artículo 2.2.8 de la OGUC y normativa vigente, con el objetivo de asegurar la continuidad de la ruta accesible asociada al proyecto.

El proyecto de TEP será desarrollado, aprobado y ejecutado en la etapa correspondiente, debiendo contar con la aprobación de la Dirección de Obras Municipales y la recepción de las unidades técnicas competentes, conforme a los procedimientos sectoriales aplicables.

7. Reposición de la calzada en mal estado en la intersección de Av. Las Condes con Belén.

CONSIDERA CAUCIÓN

8. Elaborar y ejecutar un proyecto de modificación de semáforos y actualización de programación en Av. Las Condes - Belén, que contemple la instalación de los postes peatones faltantes dirigidos a los peatones que cruzan Belén de sur a norte y viceversa. El proyecto y programación serán ingresados a la UOCT. Los tiempos aprobados serán reconfigurados en el control.

CONSIDERA CAUCIÓN

9. Realizar tarea de sintonía fina, recalcado de entreverdes y revisión de verdes mínimos de los semáforos ubicado en Av. Las Condes - Belén (J057 121) y Av. Las Condes- Los Barbechos (J057 141). Los resultados deben ser ingresados a la UOCT y configurados una vez aprobados.

CONSIDERA CAUCIÓN

10. Realizar un estudio de autonomía de la UPS del cruce ubicado en Av. Las Condes - Belén (J057 121) y Av. Las Condes - Los Barbechos (J057 141), el cual debe ser presentado y coordinado con la Dirección de Tránsito de Las Condes. Si las autonomías de las UPS son inferiores a 5 hrs. deberán hacer los cambios de baterías o UPS, según corresponda. De ser necesario se deberá considerar la instalación de gabinetes de UPS adicionales y/o reubicación/reorientación de los existentes.

CONSIDERA CAUCIÓN

11. Elaborar y ejecutar un proyecto de Tratamiento de Espacios Públicos (TEP) que comprenda la normalización de los siguientes dispositivos de rodado ubicados dentro del área de influencia:

- Av. Las Condes – Tiziano (2 unidades).
- Av. Las Condes – Fray Angelico (1 unidad).

Lo anterior, conforme al Artículo 2.2.8 de la OGUC. Dicho tratamiento será presentado a la Dirección de Obras y contará con la respectiva recepción de las unidades técnicas involucradas. Además, previo a la ejecución de las obras deberá contar con la aprobación del SERVIU.

12. Elaborar y ejecutar un proyecto de Tratamiento de Espacios Públicos (TEP) que comprenda la normalización de las rutas accesibles que conectan al proyecto con las paradas de transporte público ubicadas dentro del área de influencia. Esto conforme al Artículo 2.2.8 de la OGUC. Dicho tratamiento será presentado a la Dirección de Obras y contará con la respectiva recepción de las unidades técnicas involucradas. Además, previo a la ejecución de las obras deberá contar con la aprobación del SERVIU.

I. OTRAS CONSIDERACIONES.

1. La información presentada en el presente IMIV, tal como superficie, dotación de estacionamientos y carga de ocupación, entre otros, es de responsabilidad del dueño del proyecto, quien deberá velar por que dicha información sea concordante con lo señalado en el permiso de edificación.
2. El plano de medidas de mitigación es de carácter esquemático, por lo que las medidas de mitigación propuestas, y los frentes prediales deben estar contenidos en un proyecto de Tratamiento de Espacio Público, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras correspondiente, contar con las respectivas recepciones de las unidades técnicas involucradas y certificación SERVIU.
3. Cabe señalar que las medidas de mitigación que tienen relación con las obras de tratamiento de espacios públicos en los frentes prediales deben estar ejecutadas en su totalidad para la operación del proyecto, es decir para la recepción parcial, final o total, por lo que no pueden ser consideradas factibles a caucionar.
4. Dentro del área de influencia se deberá identificar si existe infraestructura del Sistema de Transporte en desuso o eliminada, de ser así, se deberá retirar. En el caso de paradas inactivas o suprimidas, se debe confirmar con DTPM el estado actual para definir la medida de mitigación a incorporar.
5. En caso de que se deba suprimir temporalmente una parada para ejecutar las obras tales como instalación de refugio, traslado de refugios, demarcaciones u otras, el consultor deberá realizar con la debida antelación las gestiones pertinentes mediante la ventanilla única de la SEREMITT presentando la respectiva propuesta de desvío o instalación de parada provisoria, cuando corresponda.
6. En los casos en que se solicite la implementación de una bahía y/o punto de regulación, el diseño y ubicación deberá ser acordada con DTPM en etapa de diseño.

8.1 Otras Consideraciones

1. La demarcación se hará con pintura termoplástica, ajustándose a lo dispuesto por el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En especial, toda demarcación será aplicada con pintura termoplástica con post sembrado de microesferas, la cual debe dar cumplimiento a lo establecido en el capítulo N.º 3 del Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MINTRATEL).
2. La señalización por instalar se ajustará a lo dispuesto por el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
3. Todas las señales deben ser confeccionadas con tela de alta intensidad y protegidas con anti-grafiti, además deberán ser de acero galvanizado de 2mm de espesor. El poste de sustentación deberá ser modelo OMEGA, pintado con esmalte color negro.
4. Las obras de pavimentación en vías tuición SERVIU y solución de aguas lluvias asociadas al estudio, deberán detallarse en un Proyecto de Pavimentación patrocinado por un Ingeniero Civil, el que ha de presentarse para su revisión y aprobación al SERVIU Metropolitano, Subdirección de Pavimentación y Obras Viales, teniendo en cuenta para el diseño la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, la Ordenanza del Plan Regulador de la comuna correspondiente y el Manual REDEVU 2009.
5. Todas las obras de pavimentación a realizar deberán ser mantenidas por el titular del proyecto, hasta que éstas sean recepcionadas por el organismo competente.
6. Todos los proyectos de demarcación y señalización a realizar deberán ser presentados para su revisión y posterior aprobación, si corresponde, a la Dirección de Tránsito de la comuna correspondiente. Además, las señales y demarcaciones de tránsito a mejorar y/o propuesta, deberán estar de acuerdo con las exigencias de las actuales especificaciones técnicas, en cuanto a formas y colores.
7. Los accesos deberán cumplir con lo señalado en el Art. 2.4.4 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC). Es decir, que estos no podrán interrumpir las soleras, sino que ellas deberán ser rebajadas.
8. Las obras que se realicen en la vía pública considerarán lo dispuesto en el Capítulo N.º 5 “Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía” del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos.
9. Se considera el documento “CIUDADES INCLUSIVAS Instructivo "Componente Accesibilidad en Obras Urbanas" MINVU 2020, para asegurar a Accesibilidad Universal en el proyecto.
10. Se considera “Manual de Vialidad Urbana REDEVU” para el diseño de infraestructura vial.
11. Las medidas de mitigación propuestas estarán sujeto a cambios al momento de su ejecución.
12. Todas las medidas de mitigación asociadas a obras de Tratamiento de Espacios Públicos (TEP) en los frentes prediales del proyecto deberán encontrarse ejecutadas en su totalidad previo a la operación del

edificio, ya sea para su recepción parcial, final o total, según corresponda. En consecuencia, dichas medidas no serán consideradas factibles de caucionar, debiendo acreditarse su correcta ejecución conforme a la normativa vigente y a los procedimientos de aprobación y recepción por parte de la Dirección de Obras Municipales y las unidades técnicas competentes.

13. Previo al inicio de las obras asociadas a las medidas de mitigación en puntos de parada de transporte público, el titular realizará el ingreso de un “Informe de Puntos de Parada” ante la Gerencia de Movilidad e Infraestructura de la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM). Dicho informe considerará el estado actual de las paradas a intervenir, un registro fotográfico actualizado y la propuesta definitiva de las medidas de mitigación a ejecutar, con el objeto de obtener su revisión y validación por parte de la autoridad competente.

14. En etapa de ejecución, se evaluarán las condiciones de accesibilidad universal de las paradas de transporte público ubicadas dentro del área de influencia del proyecto, así como el buen estado de las rutas accesibles que conectan el proyecto con dichas paradas. En caso de detectarse deficiencias, las soluciones de accesibilidad serán definidas e implementadas conforme a las instrucciones que determine la contraparte técnica de la DTPM, en cumplimiento de la normativa vigente.

15. Se deja constancia que dentro del área de influencia del proyecto no existen paradas de transporte público ni infraestructura del Sistema de Transporte en condición de desuso, inactiva o eliminada. No obstante, en caso de identificarse alguna situación de esta naturaleza durante la etapa de ejecución, el estado de dicha infraestructura será previamente confirmado con la DTPM, a fin de definir la medida de mitigación que corresponda.

16. En el evento de que, durante la ejecución de las obras, sea necesario suprimir temporalmente uno o más puntos de parada de transporte público, el titular realizará con la debida antelación las gestiones pertinentes ante la SEREMITT, a través de la ventanilla única, presentando la correspondiente propuesta de desvío y/o habilitación de paradas provisorias, cuando corresponda.

17. Considerando que el eje Av. Las Condes cuenta con Pista Solo Bus (PSB), las medidas de mitigación asociadas a demarcación y señalización que se ejecuten entre las intersecciones Los Barbechos y Belén se desarrollarán conforme al estándar vigente de PSB definido por la DTPM, para ambos sentidos de circulación. La definición final y ejecución de estas labores se realizará en coordinación con la Gerencia de Movilidad e Infraestructura de la DTPM.

18. En aquellos casos en que las medidas de mitigación contemplen la implementación de bahías y/o puntos de regulación, su diseño y localización serán acordados con la DTPM en etapa de diseño, previo a su ejecución.

19. Los accesos peatonales y vehiculares serán claramente diferenciados mediante color y/o textura en el pavimento, tachas, topes y/o elementos verticales segregadores, medidas que serán definidas y evaluadas en el proyecto de Tratamiento de Espacio Público (TEP) que se ingresará a la Dirección de Obras Municipales

9 CONCLUSIONES

En este Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico para Transporte Privado y Otros Modos, se ha realizado un análisis detallado del área de influencia y de los impactos del transporte privado y otros modos asociados al proyecto **“Edificio Multifamily Las Condes”**.

A partir de este análisis, se han definido las medidas de mitigación obligatorias que permitirán resguardar la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.

En resumen, puesto que el proyecto da cumplimiento a todas las medidas obligatorias aplicables, se puede concluir que éste es factible desde la perspectiva de su impacto en el sistema de movilidad local, por lo tanto, se encuentra en condiciones de entrar en su etapa de operación definitiva desde la perspectiva de su impacto sobre el sistema de transporte.