

IMIV Básico-Básico.

“Condominio San Carlos de Apoquindo”

Comuna de Las Condes.

abril de 2026



Resumen

El proyecto "**Condominio San Carlos de Apoquindo**", se encuentra ubicado en la calle San Carlos de Apoquindo, en la comuna de Las Condes, Región Metropolitana. El proyecto enfrenta 2 vías, Av. San Carlos de Apoquindo al poniente y Francisco Bulnes Correa al sur. La categoría que presentan estas vías según lo que indica el CIP, es de categoría Local y Troncal respectivamente, ya que se ajusta a lo indicado en los Artículos 2.3.1 y 2.3.2 de la OGUC.

De acuerdo con las características del proyecto cuenta con una superficie útil de vivienda de 2.848,96 m², espacio donde se materializaran **19 viviendas** del tipo departamentos, con lo que reporta una superficie promedio de las viviendas de **149,95 m²** y una superficie útil de vivienda de 4.199,70 m², espacio donde se materializan **30 viviendas** del tipo casas, con lo que reporta una superficie promedio de las viviendas de 139,99 m² para uso de suelo Residencial, destino Vivienda, proyecto de Casas y Departamentos; con lo que, las tasas promedio de inducción de viajes establecidas en el Artículo 1.2.3 del D.S. N° 30/2019, permiten determinar la necesidad de presentar un **IMIV Básico-Básico, contemplando una intersección para viajes en transporte privado (veh/h) y una intersección para otros modos (viajes/h).**

El IMIV presentado corresponde a una Modificación de Proyecto. Sin embargo, el proyecto "**Condominio San Carlos de Apoquindo**" fue ingresado a la plataforma como proyecto de **Obra Nueva**, debido a que la plataforma SEIM no permite ingresar modificaciones de proyecto cuyo Permiso de Edificación haya sido otorgado con anterioridad al 18 de noviembre de 2021. Para el caso de estudio, el Permiso de Edificación cuenta con fecha de aprobación 11 de marzo de 2022, por lo que no pudo ser ingresado como modificación de proyecto, sino como proyecto de obra nueva.

Índice

RESUMEN	2
ÍNDICE.....	3
ÍNDICE DE IMÁGENES.....	5
ÍNDICE DE TABLAS.....	7
FICHA RESUMEN	8
1. INFORMACIÓN GENERAL	11
1.1 DEL IMIV.....	11
1.2 DEL PROYECTO	12
1.3 UBICACIÓN PROYECTO	13
1.3.1 Ubicación Georreferenciada	13
1.3.2 Ubicación en PRC	14
1.4 ESTACIONAMIENTOS.....	18
1.4.1 Ubicación Estacionamientos.....	18
1.4.2 Cálculo de Estacionamientos	19
1.5 DE LOS ANTECEDENTES DOM	21
1.6 DE LA ARQUITECTURA DEL PROYECTO	22
1.6.1 Emplazamiento	22
1.6.2 Circulación Interna.....	22
2. DEFINICIONES INICIALES.....	23
2.1 UNIDADES DE REFERENCIA.....	23
2.2 ÁREA DE INFLUENCIA	23
2.2.1 Revisión de Ordenanzas.....	25
2.2.2 Accesos	25
2.2.3 Rutas de Entrada y Salida	26
2.2.4 Rutas de Entrada, Vehículos Privados	26
2.2.5 Rutas de Salida, Vehículos Privados.....	29
2.2.6 Rutas de Entrada, Peatones.....	32
2.2.7 Rutas de Salida, Peatones.....	34
2.2.8 Rutas de Entrada, Ciclos	36
2.2.9 Rutas de Salida, Ciclos	39
2.2.10 Rutas Transporte Público y Peatones	42
2.2.11 Afectaciones a utilidad pública	44
2.2.12 Esquema Área de Influencia	45
3. CARACTERIZACIÓN SITUACIÓN ACTUAL	47
3.1 LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO SITUACIÓN ACTUAL	47
3.1.1 Estado de Pavimentación y Veredas.....	48
3.1.2 Líneas Oficiales, Líneas de Edificación y Perfil de las Vías	57
3.1.3 Categoría de las Vías	58
3.1.4 Catastro Operativo	58
3.1.5 Catastro Mobiliario Público	60
3.1.6 Catastro Facilidades para Peatones	60
3.1.7 Catastro de facilidades para ciclos	64
3.1.8 Catastro de los servicios y facilidades para el T. Público	65
3.1.9 Catastro Estructuras Mayores	75
3.1.10 Catastro de Semáforos.....	75

3.1.11	Catastro de Accidentes de Tránsito.....	75
4.	ANÁLISIS Y PROPUESTAS MM.....	80
4.1	DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN	80
4.2	MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS.....	81
4.2.1	Circulación segura y condiciones de accesibilidad para peatones.....	85
4.2.2	Circulación segura y condiciones de accesibilidad para ciclistas.....	87
4.2.3	Operación del transporte público	88
4.2.4	Circulación segura y condiciones de accesibilidad para vehículos motorizados.....	88
4.2.5	Interacción con el sistema de movilidad.....	90
4.2.6	Interacción armónica con el entorno urbano	90
5.	CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS.....	93

Índice de Imágenes

IMAGEN 1: EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	12
IMAGEN 2: LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	13
IMAGEN 3: EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO" EN EL PRC.	14
IMAGEN 4: UBICACIÓN ESTACIONAMIENTOS "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	18
IMAGEN 5: EXTRACTO CIP "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	21
IMAGEN 6: PLANO EMPLAZAMIENTO, PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	22
IMAGEN 7: CIRCULACIÓN INTERNA, PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	22
IMAGEN 8: INTERSECCIONES PARA ÁREA DE INFLUENCIA.	24
IMAGEN 9: ACCESO PEATONAL Y VEHICULAR PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	25
IMAGEN 10: RUTA DESDE EL NORTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	26
IMAGEN 11: RUTA DESDE EL ORIENTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	27
IMAGEN 12: RUTA DESDE EL PONIENTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	28
IMAGEN 13: RUTA HACIA EL NORTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	29
IMAGEN 14: RUTA HACIA EL ORIENTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	30
IMAGEN 15: RUTA HACIA EL PONIENTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	31
IMAGEN 16: RUTA DESDE EL NORTE, PEATONES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	32
IMAGEN 17: RUTA DESDE EL PONIENTE, PEATONES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	33
IMAGEN 18: RUTA DESDE EL NORTE, PEATONES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	34
IMAGEN 19: RUTA DESDE EL PONIENTE, PEATONES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	35
IMAGEN 20: RUTA DESDE EL NORTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	36
IMAGEN 21: RUTA DESDE EL PONIENTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	37
IMAGEN 22: RUTA DESDE EL ORIENTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	38
IMAGEN 23: RUTA HACIA EL NORTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	39
IMAGEN 24: RUTA HACIA EL PONIENTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	40
IMAGEN 25: RUTA HACIA EL PONIENTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	41
IMAGEN 26: PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y RUTAS PEATONALES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	42
IMAGEN 27: RECORRIDO TRANSPORTE PÚBLICO.	43
IMAGEN 28: ÁREA NO AFECTA A UTILIDAD PÚBLICA.	44
IMAGEN 29: ÁREA DE INFLUENCIA DE VEHÍCULOS PRIVADOS DEFINIDA PARA "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	45
IMAGEN 30: ÁREA DE INFLUENCIA DE OTROS MODOS DEFINIDA PARA "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	46
IMAGEN 31: LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO SITUACIÓN ACTUAL "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	47
IMAGEN 32: CATASTRO ESTADO DE PAVIMENTACIÓN Y VEREDAS CRUCES DEL ÁREA DE INFLUENCIA.	51
IMAGEN 33: CATASTRO FOTOGRÁFICO SITUACIÓN ACTUAL "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	54
IMAGEN 34: DIAGRAMA INTERSECCIÓN AV. SAN CARLOS DE APOQUINDO CON CARLOS PEÑA OTAEGUI.	59
IMAGEN 35: DIAGRAMA INTERSECCIÓN AV. FRANCISCO BULNES CORREA CON EL REMANSO/SAN RAMÓN SUR.	59
IMAGEN 36: CATASTRO FACILIDADES PARA PEATONES.	63
IMAGEN 37: CATASTRO FACILIDADES PARA CICLOS.	64
IMAGEN 38: PARADA PC1285-FCO. BULNES CORREA ESQ. EL REMANSO.	65
IMAGEN 39: PARADA PC1286 – FCO. BULNES CORREA ESQ. ALTO DOMINICOS.	66
IMAGEN 40: PARADA PC1311 – SAN CARLOS DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI.	68
IMAGEN 41: PARADA PC1287 – SAN C. DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI.	69

IMAGEN 42: PARADA PC1288 – SAN C. DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI – SUR.....	70
IMAGEN 43: PARADA PC1289 – SN. C. DE APOQUINDO ESQ. LOMAS DEL REMANSO	71
IMAGEN 44: PARADA PC1290 – FCO. BULNES CORREA ESQ. PSJE. FCO. BULNES CORREA.	72
IMAGEN 45: PARADA PC1291 – FCO. BULNES CORREA ESQ. ALTO DOMINICOS.	73
IMAGEN 46: PARADA PC1294 – FCO. BULNES CORREA ESQ. SAN RAMÓN – SUR.....	74
IMAGEN 47: TIPO DE SINIESTRO SEGÚN CONASET.	77
IMAGEN 48: OCURRENCIA DE LOS SINIESTROS ENTRE 2021 - 2025.	77
IMAGEN 49: PRINCIPALES CAUSAS DE LOS SINIESTROS.	78
IMAGEN 50: NÚMERO DE ACCIDENTES V/S NÚMERO DE LESIONADOS.	78
IMAGEN 51: IDENTIFICACIÓN DE ETAPA 1 Y 2, PROYECTO, “CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO”	81
IMAGEN 52: ESPACIO DE ALMACENAMIENTO.....	85
IMAGEN 53: ACCESO VEHICULARES Y PEATONALES.	85
IMAGEN 54: VISIBILIDAD EN ACCESOS VEHICULARES.	86
IMAGEN 55: CRUCES PEATONALES.....	87
IMAGEN 56: FRANJAS PEATONAL EN ESTACIONAMIENTOS DE USO PÚBLICO.	87
IMAGEN 57: MANIOBRAS DE AUTOTURN EN ACCESOS.	88
IMAGEN 58: PLANO SITUACIÓN CON PROYECTO.....	89
IMAGEN 59: DISTANCIAMIENTOS MÍNIMOS DE ACCESOS A INTERSECCIÓN.....	90

Índice de Tablas

TABLA 1: USOS DE SUELOS PERMITIDOS Y NO PERMITIDOS ZONA U-V.	16
TABLA 2: NORMAS DE EDIFICACIÓN, ZONA E-Ab4.	17
TABLA 3: CUADRO CÁLCULO DE ESTACIONAMIENTOS.	19
TABLA 4: EXTRACTO DE EXIGENCIAS MÍNIMAS DE ESTACIONAMIENTO SEGÚN PRC DE LAS CONDES Y PRMS.	20
TABLA 5: UNIDADES DE REFERENCIAS, PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO"	23
TABLA 6: FLUJOS INDUCIDOS, ENTRADA Y SALIDA.	23
TABLA 7: TOTAL FLUJOS INDUCIDOS.	23
TABLA 8: NÚMERO DE INTERSECCIONES SEGÚN FLUJOS INDUCIDOS.	24
TABLA 9: LISTADO DE INTERSECCIONES.	24
TABLA 10: LISTA DE INTERSECCIONES TRANSPORTE PRIVADO.	45
TABLA 11: LISTADO DE INTERSECCIONES OTROS MODOS.	46
TABLA 12: RESUMEN ESTADO DE PAVIMENTOS Y VEREDAS.	56
TABLA 13: PERFIL DE LAS VÍAS FRENTE AL PREDIO, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO"	57
TABLA 14: CATEGORÍA DE LAS VÍAS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	58
TABLA 15: CATASTRO OPERATIVO VÍAS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO"	58
TABLA 16: CATASTRO OPERATIVO CRUCES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".	58
TABLA 17: CATASTRO PARADA PC1285-FCO. BULNES CORREA ESQ. EL REMANSO.	65
TABLA 18: CATASTRO PARADA PC1286 - FCO. BULNES CORREA ESQ. ALTO DOMINIOS.	66
TABLA 19: CATASTRO PARADA PC1310 – FCO. BULNES CORREA ESQ. PSJE. FCO. BULNES C.	67
TABLA 20: CATASTRO PARADA PC1310 - FCO. BULNES CORREA ESQ. PSJE. FCO. BULNES C.	67
TABLA 21: CATASTRO PARADA PC1311 – SAN CARLOS DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI.	68
TABLA 22: CATASTRO PARADA PC1287 – SAN C. DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI.	69
TABLA 23: CATASTRO PARADA PC1288 – SAN C. DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI – SUR.	70
TABLA 24: CATASTRO PARADA PC1289 – SN. C. DE APOQUINDO ESQ. LOMAS DEL REMANSO	71
TABLA 25: CATASTRO PARADA PC1290 – FCO. BULNES CORREA ESQ. PSJE. FCO. BULNES CORREA.	72
TABLA 26: CATASTRO PARADA PC1291 – FCO. BULNES CORREA ESQ. ALTO DOMINICOS.	73
TABLA 27: CATASTRO PARADA PC1294 – FCO. BULNES CORREA ESQ. SAN RAMÓN – SUR.	74
TABLA 28: LESIONADOS ANUALES SEGÚN CONSECUENCIA.	76
TABLA 29: TOTAL DE SINIESTROS ANUALES SEGÚN CONASET.	76
TABLA 30: TOTAL DE SINIESTROS Y LESIONADOS SEGÚN CONSECUENCIA.	76
TABLA 31: TOTAL DE SINIESTROS SEGÚN UBICACIÓN.	76
TABLA 32: TOTAL DE LESIONADOS POR CAUSA SEGÚN CONASET.	76
TABLA 33: TABLA RESUMEN MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS PARA IMIV BÁSICO.	80
TABLA 34: MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS.	92

Ficha Resumen

1. Preliminares

1.1. Tipo de trámite

Proyecto de obra nueva	X
Loteo sin construcción simultánea de los predios resultantes/Condominio tipo B sin construcción simultánea en los sitios resultantes	☐
Modificación de proyecto/Ampliación de proyecto	☐
Predio resultante del loteo/Sitio resultante del condominio tipo B	☐

1.1. Tipo proyecto

Proyecto simple	X
Proyecto de IMIV conjunto	☐

2. Datos de los Titulares participantes

2.1. Datos del Titular

Nombre completo / Razón Social:	Inmobiliaria San Carlos S.A.		
RUN/RUT:	77.067.064-0	Teléfono:	229363500
Dirección:	Av. Apoquindo		
Número:	7935	Local / Dpto. / Oficina:	Oficina A601
Región:	Metropolitana	Comuna:	Las Condes
Correo electrónico:	andres.prat@gespania.cl		

2.2. Datos del Representante Legal

Nombre completo:	Carlos Muller Molina / Alberto Decombe Browne		
RUN:	7.259.395-2 / 7.032.524-1	Teléfono:	229363500
Dirección:	Av. Apoquindo		
Número:	7935	Local / Dpto. / Oficina:	Oficina A601
Región:	Metropolitana	Comuna:	Las Condes
Correo electrónico:	alberto.decombe@gespania.cl		

3. Proyecto de obra nueva

3.1. Condominio San Carlos de Apoquindo

3.1.1. Titularidad

Titular del proyecto simple	Inmobiliaria San Carlos S.A.
-----------------------------	------------------------------

3.1.2. Datos del proyecto

Nombre del proyecto:	Condominio San Carlos de Apoquindo		
Región:	Metropolitana	Comuna:	Las Condes
Descripción:	El Proyecto consiste en la construcción de viviendas, que contempla 30 casas y 19 departamentos, en una superficie total edificada de 7.862,94 m² y una superficie total de terreno de 15.824,77 m².		
	El Proyecto cuenta con un total de 49 viviendas, 113 estacionamientos de vehículos, de los cuales 3 son para movilidad reducida.		
Latitud:	-33.41618	Longitud:	-70.506439
Tipo de crecimiento urbano:			
☐ Extensión		☒ Densificación	
Accesibilidad del proyecto:			
☐ Colinda con camino público	☐ Colinda con red vial básica		☒ Colinda con vía urbana

3.1.3. Superficies (m²)

Total terreno:	15.824,77		
SUPERFICIE	ÚTIL	COMÚN	TOTAL
Edificada Subterránea	359,83	257,63	617,46
Edificada sobre terreno	6.688,83	556,65	7.245,48
Edificada total	7.048,66	814,28	7.862,94

3.1.4. Datos de la Propiedad

Número Rol:	2750-709		
Dirección Rol:	San Carlos de Apoquindo		
Número:	3120	Área:	Urbana
Vía:	Local	Región:	Metropolitana
Comuna:	Las Condes	Acceso principal:	Francisco Bulnes Correa
Propiedad en trámite de fusión de rol		No	

3.1.5. Características del Proyecto

Tipo uso de suelo:	Residencial		
Destino:	Vivienda	Clase:	-
Tipo proyecto:	Casas / Departamentos		
Unidades de referencia			
Habitaciones:	No aplica		
Estudiantes:	No Aplica		
Dispensadores:	No Aplica		
Asientos:	No Aplica		
Líneas de revisión:	No Aplica		
Estacionamientos:	113		
Superficie Terreno (m²):	15.824,77		
Superficie Útil (m²):	4.199,70 casas y 2.848,96 departamentos		
Superficie Edificada (m²):	7.862,94		
Viviendas:	30 casas y 19 departamentos		
Dársenas:	No Aplica		
Escala de equipamiento:	No Aplica		

Frecuencia mínima ofrecida porel servicio:	No Aplica
Capacidad de transferencia del frente atraque medido en TEUs/h:	No Aplica
Capacidad de transferencia del frente atraque medido en Toneladas/h:	No Aplica

3.1.6. Área afecta a utilidad pública

Rol con área afecta a utilidad pública	No	Área afecta a utilidad pública (m²):	-
---	----	--	---

4. Ingeniera a Cargo

Nombre	Isidora Araya Ibarra
Correo	iaraya@mvto.cl
Contacto	+56 2 2246 5575

1. Información General

1.1 Del IMIV

El presente Informe de Mitigación de Impacto Vial, IMIV, corresponde al mecanismo mediante se solicita la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias relacionadas con el sistema de movilidad local, así como las medidas de mitigación adicionales requeridas para mitigar los impactos relevantes que se generarán al momento de la puesta en marcha del proyecto "**Condominio San Carlos de Apoquindo**", ubicado en la comuna de Las Condes.

De acuerdo con las características del proyecto y a las tasas promedio de inducción de viajes establecidas en el Artículo 1.2.3 del DS. N° 30/2019, se ha realizado una estimación de flujos inducidos por el proyecto, determinándose la necesidad de presentar un análisis de tipo **Básico tanto para Transporte Privado (veh/h) como para Otros Modos (viajes/h)**, de acuerdo con lo indicado en el Artículo 1.2.6 del DS. N° 30/2019.

De los resultados obtenidos de este IMIV, se propondrán medidas operativas y de seguridad (medidas de mitigación) que tiendan a solucionar los eventuales conflictos que se hubiesen detectado, y que den cumplimiento a las medidas de mitigación obligatorias presentadas en el Artículo 1.3.2 del DS. N° 30/2019.

1.2 Del Proyecto

El “Condominio San Carlos de Apoquindo” corresponde a un proyecto de edificación el cual tendrá como destino Vivienda. Las casas se encuentran emplazados en una superficie de terreno de 15.824,77 m² y una superficie total edificada de 7.862,94 m².



IMAGEN 1: EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO “CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO”.

FUENTE: ARQUITECTURA.

1.3 Ubicación Proyecto

1.3.1 Ubicación Georreferenciada

El proyecto “**Condominio San Carlos de Apoquindo**” se encuentra emplazado en el sector urbano de la comuna de Las Condes, específicamente en San Carlos de Apoquindo N°3120, tal como muestra la siguiente imagen.



IMAGEN 2: LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO “CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO”.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A GOOGLE EARTH.

1.3.2 Ubicación en PRC

En relación con la ubicación del proyecto en función del instrumento de planificación territorial vigente, podemos mencionar que se encuentra emplazado en la Zona “V-U”, del sector urbano de la comuna de Las Condes.

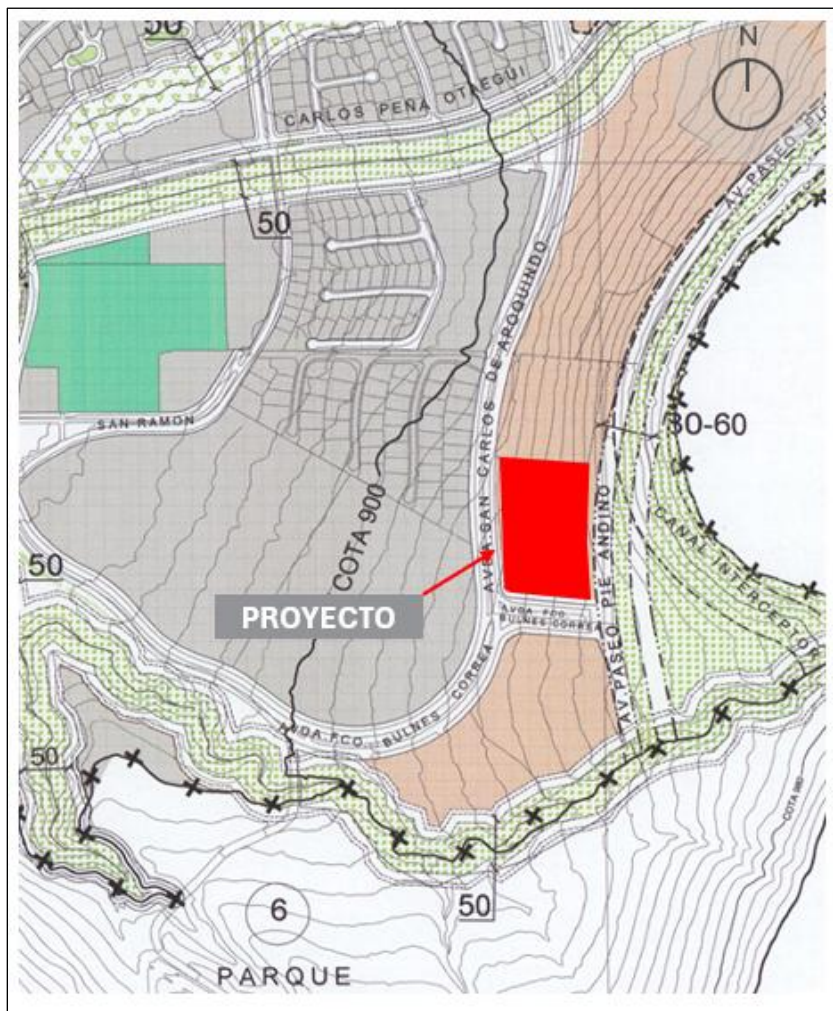


IMAGEN 3: EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO “CONDominio SAN CARLOS DE APOQUINDO” EN EL PRC.

FUENTE: PRC MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES.

Como se puede observar en la imagen, el proyecto se emplaza en un terreno que se encuentra regulado por una zona de uso de suelo del plan regulador de Las Condes, la zona “U-V”, donde se permiten edificaciones destinadas a Vivienda, Equipamiento, Espacio Público y Área Verde.

A continuación, en las siguientes tablas, se observa el detalle de las actividades permitidas y prohibidas, como sus normas urbanísticas, en la Zona “U-V” y las Condiciones de Edificación. Lo anterior en base a la Ordenanza del Plan Regulador de Las Condes.

USOS DE SUELO ZONA U-V (USO VIVIENDA)			
TIPO DE USO DE SUELO	CLASE O DESTINO	ACTIVIDADES	
		PERMITIDAS	PROHIBIDAS
RESIDENCIAL	VIVIENDA	Vivienda	Ninguna
	HOGARES DE ACOGIDA	Hogares de acogida de adulto mayor (*)	Hogares de acogida de adulto mayor con tratamiento médico/Hogares de Estudiantes/Centros de acogida de niños y adolescentes con problemas conductuales/Toda otra actividad, excluidas las permitidas, se entienden prohibidas.
	HOSPEDAJE	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase hospedaje.
EQUIPAMIENTO	CIENTÍFICO	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase científico
	COMERCIO	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase comercio.
	CULTO Y CULTURA	Parroquias, Capillas, Sinagogas, Mezquitas, Templos/Museos (*).	Casa de la Cultura, Bibliotecas, Galerías de Arte / Centros Culturales / Cines, Teatros, Auditorios, Salas de Concierto, Centros de Convenciones / Centros de Exposiciones y/o Difusión / Centros de Eventos / Medios de Comunicación, tales como: canales de televisión, radio, prensa escrita, set de producción de audiovisuales / Toda otra actividad, excluidas las permitidas, se entienden prohibidas.
	DEPORTES	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase deportes
	EDUCACIÓN	Salas cuna, jardines Infantiles (*).	Educación Prebásica, Básica, Media / Colegios de Educación Diferencial, Escuelas, Liceos / Educación Superior y Técnico Profesional / Preuniversitarios / Institutos y/o Centros de formación o capacitación técnica / Academias y/o Institutos Profesionales, Institutos Técnicos y/o Profesionales / Escuelas de Postítulo y/o Posgrados / Centros diurnos del Adulto Mayor / Centros de Orientación y/o Rehabilitación Conductual / Toda otra actividad, excluidas las permitidas, se entienden prohibidas.
	ESPARCIMIENTO	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase esparcimiento.
	SALUD	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase salud.
	SEGURIDAD	Comisaría, Cuarteles de Bomberos, Centros de Seguridad Ciudadana Municipal (*).	Cuarteles Policiales / Cárceles / Centros de Detención / Centros de Internación / Toda otra actividad, excluidas las permitidas, se entienden prohibidas.
	SERVICIOS	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase servicios.

TIPO DE USO DE SUELO	CLASE O DESTINO	ACTIVIDADES	
		PERMITIDAS	PROHIBIDAS
EQUIPAMIENTO	SOCIAL	Sedes de Juntas de Vecinos, de Centros de Madres, del Adulto Mayor, de la Juventud / Centros y/o Sedes Comunitarias (*).	Círculos y/o Clubes Sociales / Centros Sociales de Rehabilitación Conductual / Toda otra actividad, excluidas las permitidas, se entienden prohibidas.
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	INDUSTRIA Y ACTIVIDADES E INSTALACIONES DE IMPACTO SIMILAR AL INDUSTRIAL	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase industria y actividades e instalaciones de impacto similar al industrial.
INFRAESTRUCTURA	TRANSPORTE	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase infraestructura de transporte.
	SANITARIA	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase infraestructura sanitaria.
	ENERGÉTICA	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase infraestructura energética.
ESPACIO PÚBLICO		Vialidad, Plazas, Áreas Verdes y Equipamiento de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.1.30. de la O.G.U.C.	Ninguna
ÁREA VERDE		Plazas, Parques y Equipamiento de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.1.31. de la O.G.U.C.	Ninguna

(*) Para las distintas clases de equipamiento, toda actividad, excluidas las permitidas, se entienden prohibidas.

TABLA 1: USOS DE SUELOS PERMITIDOS Y NO PERMITIDOS ZONA U-V.

FUENTE: PLAN REGULADOR COMUNAL DE LAS CONDES.

Zonas E-Ab4: edificación aislada baja N°4				
TABLA A				
Densidad Máxima Neta (hab/ha)	Subdivisión Predial Mínima	Coeficiente de Constructibilidad	Coeficiente de ocupación de Suelo	Coeficiente de área libre
2 viv/ha	2.500 m ²	0,12	0,12	0,8
Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
45°	3 pisos con altura máxima de 10,5 m	Edif. Colectivas: 10m Edif. Individuales: 5m	Edif. Colectivas: 10m Edif. Individuales: OGUC	Aislado. No se permite adosamiento
Los proyectos de viviendas y los equipamientos que se emplacen en el área E-Ab4 podrán optar a la densificación de acuerdo a la tabla B), siempre que se cumpla lo siguiente:				
a) Concurrir al financiamiento proporcional de las obras establecidas en el artículo 39 de la presente Ordenanza conforme al Estudio de Factibilidad de Densificación realizado por la Municipalidad, aprobado mediante decreto alcaldicio Sección 1ª, N°3684, de 2006.				
b) Estar ejecutadas parcial o totalmente las obras que dan factibilidad y de vialidad al área, conforme al artículo 39 de la presente Ordenanza y al citado decreto alcaldicio.				
TABLA B				
Densidad Máxima Neta (hab/ha)	Subdivisión Predial Mínima	Coeficiente de Constructibilidad	Coeficiente de ocupación de Suelo	Coeficiente de área libre
25 viv/ha	2.500 m ²	0,8	0,3	0,5

Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
60°	4 pisos con altura máxima de 14 m	10 m	11 m	Aislado. No se permite adosamiento

Los proyectos destinados a equipamiento de educación, cultura y salud, emplazados en terrenos de 5 o más hectáreas que opten por la tabla A o B y que se ubiquen en el polígono definido por la Avda. Monseñor Álvaro del Portillo, ex General Blanche, y Avda. Plaza por el norte, la calle Carlos Peña Otaegui por el sur, Avda. Pié Andino por el oriente y Avda. San Carlos de Apoquindo por el poniente, podrán contemplar el emplazamiento de equipamiento de escala mayor aún cuando enfrenten vías de menor categoría, con una altura máxima de 5 pisos y 17,50 m, en cumplimiento con el Art. 2.1.36, inciso tercero de la O.G.U.C.

En los predios que enfrentan calle Vital Apoquindo que opten por la tabla B podrá incrementarse la densidad a 40 viv/ha y el coeficiente de constructibilidad a 1,2 cuando el proyecto considere un equipamiento de al menos 1.000 m² edificados. Dicho equipamiento deberá cumplir un coeficiente de ocupación de suelo de 0,5.

TABLA 2: NORMAS DE EDIFICACIÓN, ZONA E-Ab4.
FUENTE: PLAN REGULADOR COMUNAL DE LAS CONDES.

1.4 Estacionamientos

1.4.1 Ubicación Estacionamientos

En cuanto a los estacionamientos del proyecto “Condominio San Carlos de Apoquindo” se consideran 113 estacionamientos para vehículos de los cuales 3 son para movilidad reducida, además de 54 estacionamientos para bicicletas. La ubicación de estos se encuentra reflejada en la siguiente imagen:

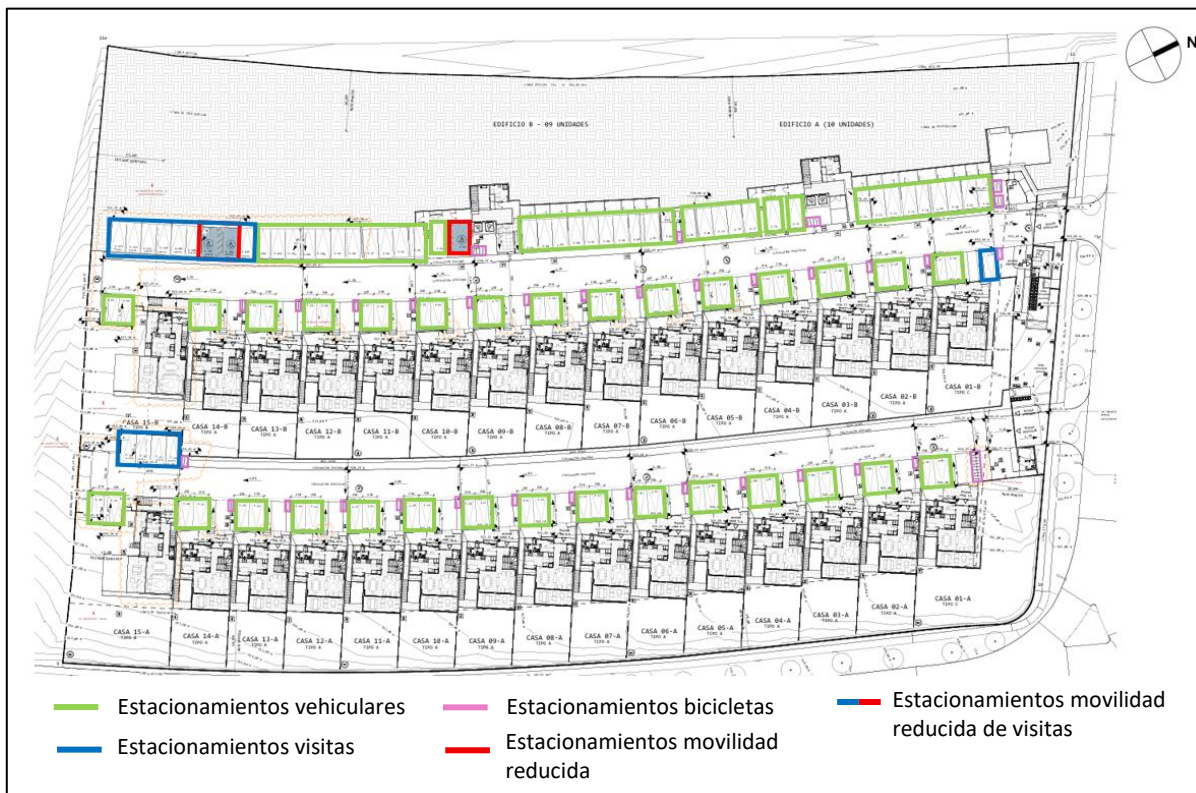


IMAGEN 4: UBICACIÓN ESTACIONAMIENTOS “CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO”.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

1.4.2 Cálculo de Estacionamientos

En cuanto a los estacionamientos del proyecto, se consideran 113 estacionamientos para vehículos de los cuales 3 son para movilidad reducida, además de 22 estacionamientos para bicicletas. A continuación, se señala lo mencionado anteriormente:

Exigencia de estacionamientos					
Tipo de vivienda	Exigidos según PRCLC	Cantidad de viviendas	Superficie útil Interior *(1)	Coef. Estacionamientos	Exigido
Casa tipo A	Dos por vivienda de 110 hasta menos de 140 m² útiles.	26	125,99	26 * 2 = 52	52
Casa tipo B		2	125,99	2 * 2 = 4	4
Casa tipo C		2	125,99	2 * 2= 4	4
Visitas	15%	30	-	15%*60= 9	9
Total Casas		30	Total estacionamientos		69
Duplex tipo A	Dos por vivienda de 110 hasta menos de 140 m² útiles.	4	122,13	4 * 2 = 8	8
Duplex tipo B	Uno y medio por vivienda de 70 hasta menos de 110 m² útiles.	8	108,72	8 * 1,5 = 16	12
Departamento tipo C	Dos por vivienda de 110 hasta menos de 140 m² útiles.	7	125,90	7 * 2 = 14	14
Visita	15%	19	-	15%*34 = 5	5
*(1) Superficie útil interior considera la superficie edificada por unidad menos al 10% de descuento de muros (m²- 10%/cant unids)					
Total Departamentos		19	Total estacionamientos		39
Tipo de vehículo	Exigencia	Cantidad			Exigido
Movilidad Reducida	Sobre 50 hasta 200	3			3
Bicicletas	DS09	108 / 2 = 54			54
Estacionamientos Propuestos					
Total Estacionamientos Viviendas			99		
Total Estacionamientos Visitas			14		
Estacionamientos Accesibilidad Universal			3 (dentro de los 113)		
Total Estacionamientos vehiculares			113		
Total Estacionamientos Bicicletas			54		

TABLA 3: CUADRO CÁLCULO DE ESTACIONAMIENTOS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

La Ordenanza del Plan Regulador Comunal de Las Condes determina el número de estacionamientos exigido para cada destino, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y de acuerdo con las normas y estándares establecidas por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago y además con las condiciones que se establecen a continuación.

La exigencia de estacionamientos para personas con movilidad reducida será aquella establecida en la OGUC.

Cuadro de normas y estándares mínimos de estacionamientos		
En el tipo de uso de suelo residencial, las edificaciones cuyo destino son viviendas, deberán disponer de estacionamientos conforme a la siguiente tabla.		
Vivienda	Uno por vivienda de menos de 70 m² útiles.	
	Uno y medio por vivienda de 70 hasta menos de 110 m² útiles.	
	Dos por vivienda de 110 hasta menos de 140 m² útiles.	
	Dos y medios por vivienda de 140 hasta menos de 180 m² útiles.	
	Tres por vivienda de 180 m² útiles o mayores.	
Los destinos de equipamiento se regirán por los estándares fijados en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago, con las siguientes excepciones:		
Equipamiento	Clase Comercio	1 estacionamiento cada 25 m² útiles.
	Clase Educación, Actividad Educación Superior	1 estacionamiento cada 3 alumnos.
	Clase servicios	1 estacionamiento cada 30 m² útiles.
Las edificaciones del tipo de uso de suelo equipamiento de la clase culto y cultura deberán cumplir los siguientes estándares:		
Equipamiento	Cultura: Salas de reunión, conferencias y salas de exposiciones para demostración o venta de artículos o servicios	1 cada 30 m²
	Culto: Equipamiento de Culto de todas las escalas: Los recintos destinados a la celebración de culto y sus servicios y oficinas anexas.	1 estacionamiento Por cada 40 m² útiles, con un mínimo de 3 estacionamientos.

TABLA 4: EXTRACTO DE EXIGENCIAS MÍNIMAS DE ESTACIONAMIENTO SEGÚN PRC DE LAS CONDES Y PRMS.

FUENTE: EXTRACTO DE PRC DE LAS CONDES Y PRMS.

1.5 De los antecedentes DOM

A continuación, se presenta un extracto del CIP N°253 con fecha 29 de enero del 2022, del terreno en el cual estará el proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"**.



CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES

REGIÓN METROPOLITANA

☒ URBANO ☐ RURAL

(C.I.P.-1.4.4)
1/3

FORMULARIO 5.2.

SGV / LSM / CFS /

CERTIFICADO N°

253

FECHA

29-01-2022

SOLICITUD N°

1606

FECHA

28-01-2022

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN		SAN CARLOS DE APOQUINDO			
LOTEO	FUNDO SANTA ROSA DE APOQUINDO	S-7109-A	MANZANA	---	LOTE
ROL S.I.I. N°	2750-709	LE HA SIDO ASIGNADO EL N°	3120		

ADemás EL PRECIO CUENTA CON LA(S) SIGUIENTE(S) DIRECCIONES:

PASEO PIE ANDINO

FRANCISCO BULNES CORREA

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	RES. G.R.M. 2094, RES. G.R.M. N°1210.		
PLAN REGULADOR COMUNAL	RES. G.R.M. N°896, D.A. N° 321803, D.A. N° 4474 AL D.A. N°448604, D.A. N° 72911, D.A. N° 295204, D.A. N° 297407, D.A. N° 319507, D.A. N° 395407, D.A. N° 107108, D.A. N° 17310, D.A. N° 336010.		
PLAN SECCIONAL	---	FECHA	---
PLANO SECCIONAL	---	FECHA	---

ÁREA DONDE SE UBICA EL TERRENO

☒ URBANA ☐ EXTENSION URBANA ☐ RURAL

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

PLAZO DE VIGENCIA	---
DECRETO O RESOLUCIÓN N°	---
FECHA	---

4.- Deberá acompañar informe sobre calidad de subsuelo (ART. 5.1.15 O.G.U.C.) ☐ SI ☐ NO

5.- NORMAS URBANÍSTICAS (Ex. caso necesario se adjunta hoja anexa)

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	---
USOS DE SUELO PERMITIDOS:	---
UV	USO DE VIVIENDA

INFORMACIÓN ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:

E-AB4	EDIFICACIÓN AISLADA BAJA N° 4

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	CERROS	OCHAVOS	
(*)	(*)	ALTIMETRA 2.50 m máximo	OGUC 40%	

(*) INFORMACIÓN ÁREA DE EDIFICACIÓN EN HOJA ANEXA

Firmado Digitalmente

IMAGEN 5: EXTRACTO CIP "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: DOM, MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES.

1.6 De la Arquitectura del Proyecto

En las siguientes imágenes se aprecia el Plano de Emplazamiento del proyecto "Condominio San Carlos de Apoquindo" y sus aspectos generales de arquitectura.

1.6.1 Emplazamiento

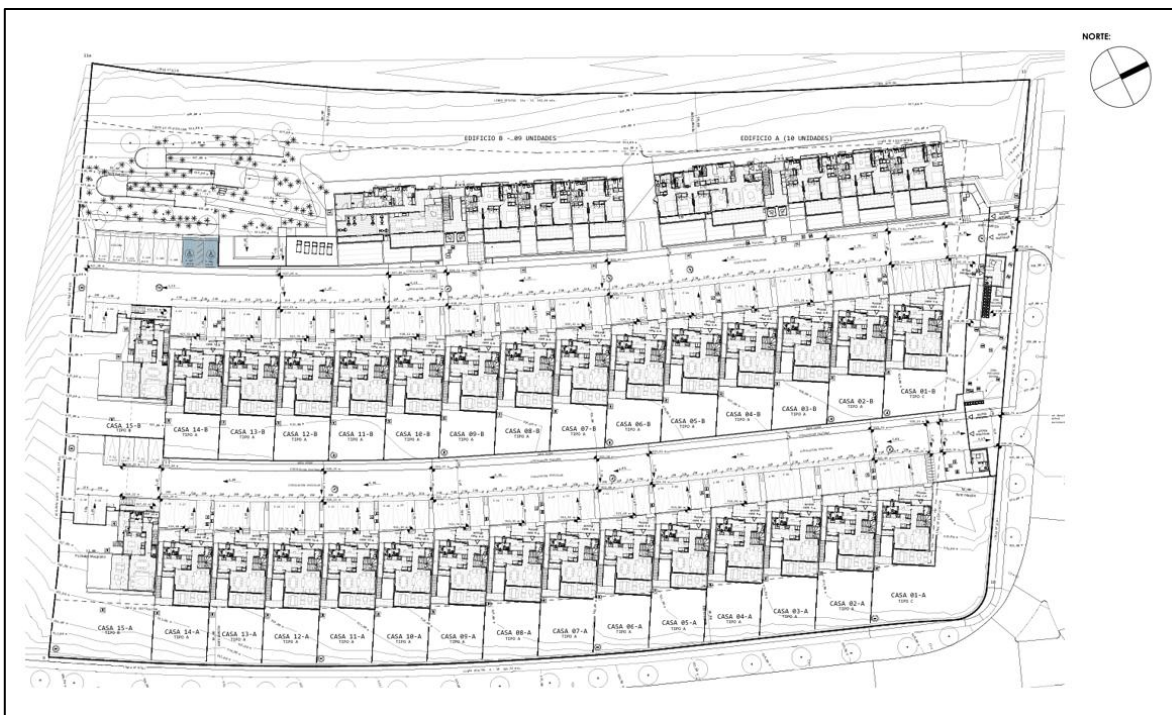


IMAGEN 6: PLANO EMPLAZAMIENTO, PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO"

FUENTE: ARQUITECTURA.

1.6.2 Circulación Interna

A continuación, se grafican y muestran las áreas de circulación internas que conectan los estacionamientos de visitas con el proyecto y los cicleros con el exterior.



IMAGEN 7: CIRCULACIÓN INTERNA, PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO"

FUENTE: ARQUITECTURA.

2. Definiciones Iniciales

2.1 Unidades de Referencia

A continuación, se detallan las unidades de referencia del proyecto "Condominio San Carlos de Apoquindo". Se especifica el destino y/o clase, según corresponda y a su vez las unidades de referencia.

Tipo de uso de suelo	Destino/Clase	Tipo de proyecto	Escala de Equipamiento	Unidades de referencias	
				Superficie útil	Viviendas
Residencial	Vivienda	Casas	-	4.199,70 m ²	30 unidades
Residencial	Vivienda	Departamento	-	2.848,96 m ²	19 unidades

TABLA 5: UNIDADES DE REFERENCIAS, PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO"
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

2.2 Área de Influencia

Según el artículo 3.2.1 del DS. N° 30/2019, el área de influencia para un IMIV Básico, "estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones".

Los Flujos Inducidos, que arroja el proyecto "Condominio San Carlos de Apoquindo" que permiten determinar la categoría del proyecto, se pueden observar en las siguientes tablas:

Periodo	Flujos de entrada inducidos por unidad de referencia				Flujos de salida inducidos por unidad de referencia			
	Transporte privado Veh/h	Transporte público Viajes/h	Peatones Viajes/h	Ciclos Viajes/h	Transporte privado Veh/h	Transporte público Viajes/h	Peatones Viajes/h	Ciclos Viajes/h
PM-L	9	5	3	1	46	26	14	4
PMd-L	9	5	3	1	9	5	3	1
PT-L	46	26	14	4	9	5	3	1
PMd-F	9	5	3	1	9	5	3	1
PT-F	9	5	3	1	9	5	3	1

TABLA 6: FLUJOS INDUCIDOS, ENTRADA Y SALIDA.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Total Flujos Inducidos		
Transporte privado (Veh/h)	Otros modos (Viajes/h)	Periodo
56	52	PM-L
19	17	PMd-L
56	52	PT-L
19	17	PMd-F
19	17	PT-F
56	52	Máximos

TABLA 7: TOTAL FLUJOS INDUCIDOS.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

De acuerdo a los valores máximos de flujos inducidos, el proyecto "Condominio San Carlos de Apoquindo", induce para Transporte Privado 56 veh/h y para Otros Modos 52 viajes/h, lo que determina el número de intersecciones que conformarán las rutas de ingreso/egreso del proyecto

y con ello, se definirá el área de influencia.

Transporte Privado		Categoría IMIV	Otros Modos	
Flujo Inducido (veh/h)	N° Intersecciones		N° Intersecciones	Flujo Inducido (viajes/h)
56	1	Básico	1	52
$20 \leq F. Veh. \leq 80$	1		1-2	$40 \leq F. Viajes. \leq 160$
$80 < F. Veh. \leq 250$	2-4	Intermedio	3	$160 < F. Viajes. \leq 500$
$F. Veh. > 250$	5-12	Mayor	6-8	$F. Viajes. > 500$

TABLA 8: NÚMERO DE INTERSECCIONES SEGÚN FLUJOS INDUCIDOS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Por lo tanto, el proyecto en análisis debe presentar un IMIV Básico para Transporte Privado y Otros Modos.

De forma preliminar, se tiene que las intersecciones que colindan con el proyecto son las que se observan en la imagen, sin embargo, en los apartados siguientes, se presentan los accesos vehiculares y peatonales del proyecto, en base a los que se definen las rutas de entrada y salida para ciclos, peatones, transporte público y vehículos privados. Posteriormente se delimitará el área de influencia tanto para el IMIV de Transporte Privado como el del Otros Modos.



IMAGEN 8: INTERSECCIONES PARA ÁREA DE INFLUENCIA.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

ID	Intersecciones
1	Av. San Carlos de Apoquindo con Carlos Peña Otaegui
2	El Remanso/San Ramón Sur con Av. Francisco Bulnes Correa

TABLA 9: LISTADO DE INTERSECCIONES.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

2.2.1 Revisión de Ordenanzas

Para el proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"** es importante determinar si las calles del área de influencia o las adyacentes disponen de alguna ordenanza local que permita el cambio de sentido de las calles o el cierre de las mismas.

Por ello, se han revisado las ordenanzas de la Ilustre Municipalidad de Las Condes con el fin de identificar aquellas que puedan afectar el desarrollo del proyecto, en particular las relacionadas con restricciones de uso, reversibilidad de vías dentro del área de influencia, entre otras.

Al revisar las ordenanzas, se pudo observar que no existen normativas locales que afecten a las vías del área de influencia o a calles adyacentes al proyecto.

2.2.2 Accesos

El Proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"** presenta dos accesos peatonales y dos accesos vehiculares, todos por Av. Francisco Bulnes Correa, como se puede observar en la siguiente imagen.



IMAGEN 9: ACCESO PEATONAL Y VEHICULAR PROYECTO "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.

El acceso vehicular que se encuentra más en el oriente tiene un ancho aproximado de 5,8 m y el que se encuentran más hacia el poniente tiene un ancho aproximado de 5,3 m el cual está diseñado para vehículos livianos. Además, ambos accesos permiten el ingreso y egreso vehicular.

2.2.3 Rutas de Entrada y Salida

Las rutas de entrada y salida para los usuarios del proyecto “**Condominio San Carlos de Apoquindo**” deben considerar lo indicado en el DS30/2019, teniendo en cuenta la categoría del proyecto.

A partir de lo observado en terreno, se definen las rutas de entrada y salida para los vehículos privados, de acuerdo a los puntos cardinales, para el presente estudio, se realizaron rutas hacia y desde el Norte, Oriente, Sur y Poniente; luego, se realiza un análisis de los puntos de atracción de usuarios, que involucra los paraderos de transporte público y los lugares cercanos del proyecto, como, por ejemplo, Colegios, Centros de Salud, Supermercados, entre otros; así podemos determinar el desplazamiento de los usuarios del Proyecto “**Condominio San Carlos de Apoquindo**”.

2.2.4 Rutas de Entrada, Vehículos Privados

a. Rutas de Entrada, desde el Norte

Acceso 1 - Ruta 1: Desde el norte por Av. Francisco Bulnes Correa – Acceso “Condominio San Carlos de Apoquindo”.

Acceso 2 - Ruta 1: Desde el norte por Av. Francisco Bulnes Correa – Acceso “Condominio San Carlos de Apoquindo”.



IMAGEN 10: RUTA DESDE EL NORTE, “CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO”.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.

b. Rutas de Entrada, desde el Oriente

Acceso 1 - Ruta 1: Desde el oriente por San Ramón Sur – Av. Francisco Bulnes Correa – Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo".

Acceso 2 - Ruta 1: Desde el oriente por San Ramón Sur – Av. Francisco Bulnes Correa – Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo".



IMAGEN 11: RUTA DESDE EL ORIENTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.2

c. Rutas de Entrada, desde el Poniente

Acceso 1 - Ruta 1: Desde el poniente por El Remanso – Av. Francisco Bulnes Correa – Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo".

Acceso 2 - Ruta 1: Desde el poniente por El Remanso – Av. Francisco Bulnes Correa – Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo".



IMAGEN 12: RUTA DESDE EL PONIENTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.

2.2.5 Rutas de Salida, Vehículos Privados

a. Rutas de Salida, hacia el Norte

Acceso 1 - Ruta 1: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – hacia el norte por Av. San Carlos de Apoquindo.

Acceso 2 – Ruta 1: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – hacia el norte por Av. San Carlos de Apoquindo de Apoquindo.



IMAGEN 13: RUTA HACIA EL NORTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.

b. Rutas de Salida, hacia el Oriente

Acceso 1 - Ruta 1: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – Av. Francisco Bulnes Correa – hacia el oriente por San Ramón Sur.

Acceso 2 - Ruta 1: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – Av. Francisco Bulnes Correa – hacia el oriente por San Ramón Sur.



IMAGEN 14: RUTA HACIA EL ORIENTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.

c. Rutas de Salida, hacia el Poniente

Acceso 1 - Ruta 1: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – Av. Francisco Bulnes Correa - San Ramón Sur – hacia el poniente por El Remanso.

Acceso 2 - Ruta 1: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – Av. Francisco Bulnes Correa – San Ramón Sur – hacia el poniente por El Remanso.



IMAGEN 15: RUTA HACIA EL PONIENTE, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.

2.2.6 Rutas de Entrada, Peatones

a. Ruta de entrada, desde el Norte

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: Desde el norte por San Carlos de Apoquindo – Francisco Bulnes Correa – Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo".

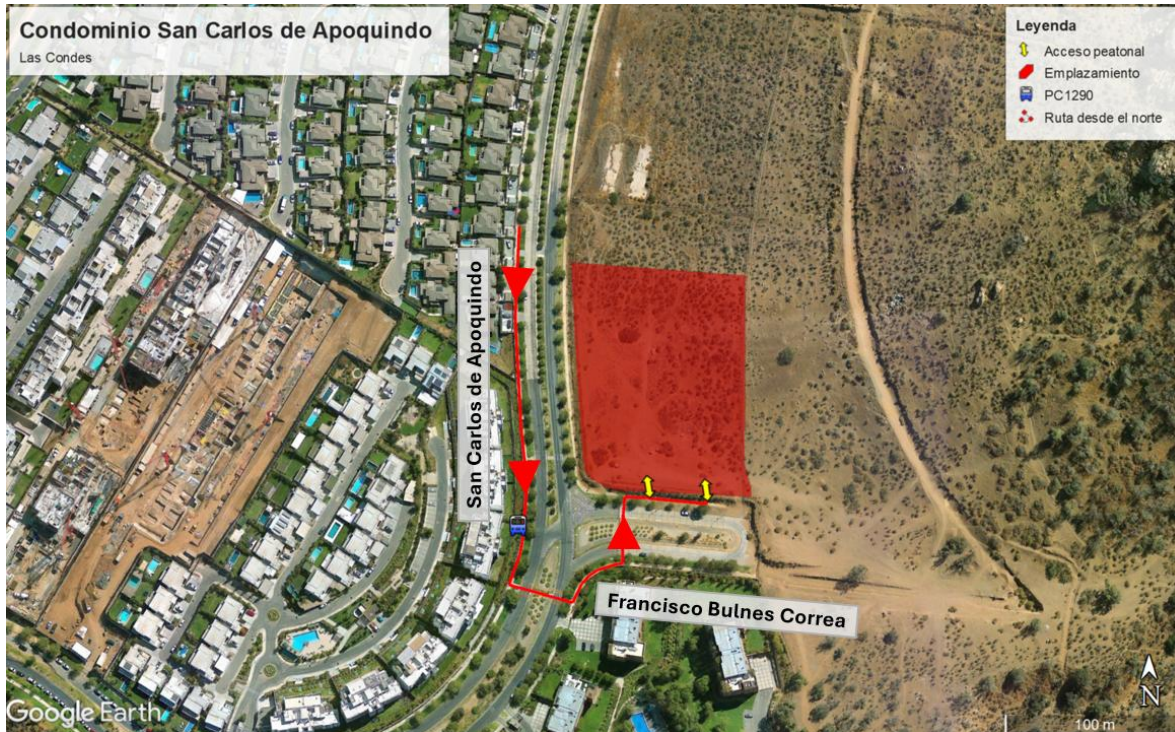


IMAGEN 16: RUTA DESDE EL NORTE, PEATONES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los peatones que provienen desde el norte se desplazan por la vereda poniente de San Carlos de Apoquindo, la cual se encuentra materializada en su totalidad y cuenta con un ancho aproximado de 2 metros, permitiendo una circulación peatonal continua. La ruta continúa hasta la intersección con Francisco Bulnes Correa, donde se ubica la parada de transporte público PC1290 Fco. Bulnes Correa esq. Psje. Fco. Bulnes Correa, la cual cuenta únicamente con señalética de parada. Las veredas presentan condiciones de accesibilidad, existiendo rebajes de solera y sistemas de rodados en los cruces peatonales, lo que permite un adecuado desplazamiento de accesibilidad universal hacia el proyecto.

b. Ruta de entrada, desde el Poniente

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: Desde el poniente por Francisco Bulnes Correa – Francisco Bulnes Correa – Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo".



IMAGEN 17: RUTA DESDE EL PONIENTE, PEATONES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los peatones que provienen desde el poniente se desplazan por la vereda oriente de Francisco Bulnes Correa, la cual se encuentra materializada en su totalidad y cuenta con un ancho aproximado de 2 metros, permitiendo una circulación peatonal continua. La ruta continúa hasta la parada de transporte público PC1310 Fco. Bulnes Correa esq. Psje. Fco. Bulnes C., la cual cuenta únicamente con señalética de parada. Las veredas presentan condiciones de accesibilidad, existiendo rebajes de solera y sistemas de rodados en los cruces peatonales, lo que permite el desplazamiento bajo criterios de accesibilidad universal hacia el proyecto.

2.2.7 Rutas de Salida, Peatones

a. Ruta de salida, hacia el Norte

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – Francisco Bulnes Correa – hacia el norte por San Carlos de Apoquindo.



IMAGEN 18: RUTA DESDE EL NORTE, PEATONES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los peatones que salen del proyecto y van hacia el norte se desplazan por la vereda oriente de San Carlos de Apoquindo, la cual se encuentra materializada en su totalidad y cuenta con un ancho aproximado de 2 metros lo que permite un adecuado desplazamiento para la accesibilidad universal, permitiendo una circulación peatonal continua. La ruta continúa hasta la intersección con San Carlos de Apoquindo, donde se ubica la parada de transporte público PC1311 Fco. Bulnes Correa esq. Psje. Fco. Bulnes C., la cual cuenta únicamente con señalética de parada.

b. Ruta de salida, hacia el Poniente

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: Acceso “Condominio San Carlos de Apoquindo” – Francisco Bulnes Correa – San Carlos de Apoquindo – hacia el poniente por Francisco Bulnes Correa.



IMAGEN 19: RUTA DESDE EL PONIENTE, PEATONES, “CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO”.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los peatones que salen del proyecto y van hacia el poniente se desplazan en una primera instancia por la vereda norte de Francisco Bulnes Correa y luego por la vereda poniente de San Carlos de Apoquindo, las cuales se encuentran materializadas en su totalidad y cuentan con un ancho aproximado de 2 metros, permitiendo una circulación peatonal continua. La ruta continúa hasta la parada de transporte público PC1310 Fco. Bulnes Correa esq. Psje. Fco. Bulnes C., la cual cuenta únicamente con señalética de parada. Las veredas presentan condiciones de accesibilidad, existiendo rebajes de solera y sistemas de rodados en los cruces peatonales, lo que permite el desplazamiento bajo criterios de accesibilidad universal hacia el proyecto

2.2.8 Rutas de Entrada, Ciclos

a. Ruta de entrada, desde el norte

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: desde el norte por ciclovía San Carlos de Apoquindo – San Carlos de Apoquindo – Francisco Bulnes Correa – Acceso “Condominio San Carlos de Apoquindo”.



IMAGEN 20: RUTA DESDE EL NORTE, CICLOS, “CONDominio SAN CARLOS DE APOQUINDO”.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los ciclistas que acceden al proyecto desde el norte utilizan la ciclovía existente en Av. San Carlos de Apoquindo, la cual finaliza en la intersección con Carlos Peña Otaegui. A partir de este punto, y considerando que el área de influencia no dispone de infraestructura ciclista segregada continua, los usuarios deben incorporarse a la calzada y circular por la pista derecha. En este tramo, la vía presenta dos pistas por sentido en el sector poniente con un ancho aproximado de 7,35 m, lo que permite que los vehículos motorizados puedan realizar maniobras de adelantamiento manteniendo la distancia lateral mínima de 1,5 metros, favoreciendo una adecuada coexistencia entre modos de transporte.

b. Ruta de entrada, desde el poniente

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: desde el poniente por Francisco Bulnes Correa – Francisco Bulnes Correa – Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo".



IMAGEN 21: RUTA DESDE EL PONIENTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los ciclistas que acceden al proyecto desde el poniente considerando que el área de influencia no dispone de infraestructura ciclista segregada continua, los usuarios deben transitar por la calzada de Francisco Bulnes Correa y circular por la pista derecha. En este tramo, la vía presenta dos pistas por sentido en el sector oriente con un ancho aproximado de 7,35 m, lo que permite que los vehículos motorizados puedan realizar maniobras de adelantamiento manteniendo la distancia lateral mínima de 1,5 metros, favoreciendo una adecuada coexistencia entre modos de transporte.

c. Ruta de entrada, desde el oriente

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: desde el poniente por Carlos Peña Otaegui – Francisco Bulnes Correa – Francisco Bulnes Correa – Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo".



IMAGEN 22: RUTA DESDE EL ORIENTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los ciclistas que acceden al proyecto desde el oriente considerando que en estos tramos de vía no dispone de infraestructura para ciclistas segregadas, por tanto los usuarios deben transitar por la calzada Francisco Bulnes Correa y circular por la pista derecha. En este tramo, la vía presenta dos pistas por sentido en el sector oriente con un ancho aproximado de 7,35 m, lo que permite que los vehículos motorizados puedan realizar maniobras de adelantamiento manteniendo la distancia lateral mínima de 1,5 metros, favoreciendo una adecuada coexistencia entre modos de transporte.

2.2.9 Rutas de Salida, Ciclos

a. Ruta de salida, hacia el norte

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – Francisco Bulnes Correa – San Carlos de Apoquindo – Carlos Peña Otaegui – hacia el norte por ciclovía San Carlos de Apoquindo.



IMAGEN 23: RUTA HACIA EL NORTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los ciclistas que salen del proyecto hacia el norte utilizan la calzada de San Carlos de Apoquindo y al llegar a la intersección con Carlos Peña Otaegui se pueden incorporar a la ciclovía existente en Av. San Carlos de Apoquindo. Antes de incorporarse a la ciclovía, los usuarios deben incorporarse a la calzada y circular por la pista derecha. En este tramo, la vía presenta dos pistas por sentido en el sector oriente con un ancho aproximado de 7,35 m, lo que permite que los vehículos motorizados puedan realizar maniobras de adelantamiento manteniendo la distancia lateral mínima de 1,5 metros, favoreciendo una adecuada coexistencia entre modos de transporte.

b. Ruta de salida, hacia el poniente

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – Francisco Bulnes Correa – San Carlos de Apoquindo – Carlos Peña Otaegui – hacia el norte por ciclovía San Carlos de Apoquindo.



IMAGEN 24: RUTA HACIA EL PONIENTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los ciclistas que salen del proyecto hacia el poniente teniendo en cuenta que el área de influencia no dispone de infraestructura para ciclistas segregada continua, los usuarios deben transitar por la calzada de Francisco Bulnes Correa y circular por la pista derecha. En este tramo, la vía presenta dos pistas por sentido en el sector poniente con un ancho aproximado de 7,35 m, lo que permite que los vehículos motorizados puedan realizar maniobras de adelantamiento manteniendo la distancia lateral mínima de 1,5 metros, favoreciendo una adecuada coexistencia entre modos de transporte.

c. Ruta de salida, hacia el oriente

Ruta 1 – Acceso 1 y 2: Acceso "Condominio San Carlos de Apoquindo" – Francisco Bulnes Correa – Francisco Bulnes Correa – hacia el oriente por Carlos Peña Otaegui.



IMAGEN 25: RUTA HACIA EL PONIENTE, CICLOS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Descripción: Los ciclistas que salen del proyecto hacia el oriente teniendo en cuenta que el área de influencia no dispone de infraestructura para ciclistas segregada continua, los usuarios deben transitar por la calzada de Francisco Bulnes Correa y circular por la pista derecha. En este tramo, la vía presenta dos pistas por sentido en el sector poniente con un ancho aproximado de 7,35 m, lo que permite que los vehículos motorizados puedan realizar maniobras de adelantamiento manteniendo la distancia lateral mínima de 1,5 metros, favoreciendo una adecuada coexistencia entre modos de transporte.

2.2.10 Rutas Transporte Público y Peatones

Las rutas de entrada y de salida, para los residentes del “**Condominio San Carlos de Apoquindo**” corresponden a los flujos de viajes en la vialidad circundante, esto quiere decir las vías por donde los usuarios se desplazarán para concurrir al proyecto.

Por lo tanto, se determinaron los lugares de interés, como Colegios, Servicentro, Sistemas de Salud y paradas de transporte público; en donde los usuarios se dirigen a estas zonas para poder realizar sus actividades usuales. A continuación, se muestran las zonas de interés y las paradas de transporte público con las rutas peatonales correspondientes, y luego se muestra una imagen del recorrido de los buses que circulan por la zona de estudio.



IMAGEN 26: PARADAS DE TRANSPORTE PUBLICO Y RUTAS PEATONALES, “CONDominio SAN CARLOS DE APOQUINDO”.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.



IMAGEN 27: RECORRIDO TRANSPORTE PÚBLICO.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, A TRAVÉS DE GOOGLE EARTH.

En la imagen anterior, el recorrido representando incluye los tramos relevantes para el proyecto. Se puede observar que transita un único recorrido de RED que es el C37, el cual circula por el área de influencia.

2.2.11 Afectaciones a utilidad pública

La propiedad donde se materializará el proyecto "**Condominio San Carlos de Apoquindo**", no se encuentra Afecta a Utilidad Pública, según lo dispuesto en el CIP N°253, con fecha 29 de enero de 2022.

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA			
LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (ART. 69)			☐ SI ☒ NO
PARQUE	☐	VIALIDAD	☐ ENSANCHE ☐ APERTURA
DE LAS SIGUIENTES VIAS			
GRAFICACIÓN DEL ÁREA AFECTA A UTILIDAD PÚBLICA CON INDICACIÓN DE SUPERFICIES Y DIMENSIONES (Parque / Vialidad)			
Firmado Digitalmente			

IMAGEN 28: ÁREA NO AFECTA A UTILIDAD PÚBLICA.
FUENTE: PLAN REGULADOR COMUNAL COMUNA DE LAS CONDES.

2.2.12 Esquema Área de Influencia

De acuerdo con el análisis realizado en los capítulos precedentes, se puede determinar que el área de influencia del proyecto **“Condominio San Carlos de Apoquindo”**, será definida a partir del *“espacio contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo”*.

Como se puede observar en la siguiente imagen, el área de influencia para Vehículos Privados considera las siguientes vías.

- Av. San Carlos de Apoquindo con Carlos Peña Otaegui.
- Av. Francisco Bulnes Correa con El Remanso/San Ramón Sur.



IMAGEN 29: ÁREA DE INFLUENCIA DE VEHÍCULOS PRIVADOS DEFINIDA PARA “CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO”.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A GOOGLE EARTH.

A continuación, se presenta el cuadro con las intersecciones relacionadas al proyecto.

ID	Intersecciones
1	Av. San Carlos de Apoquindo con Carlos Peña Otaegui
2	El Remanso/San Ramón Sur con Av. Francisco Bulnes Correa

TABLA 10: LISTA DE INTERSECCIONES TRANSPORTE PRIVADO.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

De las vías mencionadas anteriormente, se puede describir que Av. Francisco Bulnes Correa corresponde a una vía bidireccional, que considera 4 pistas con un ancho aproximado de 3,5 m cada una. Por otro lado, Av. San Carlos de Apoquindo también corresponde a una vía bidireccional que considera 4 pistas con un ancho aproximado de 3,5 m cada una. La intersección de Av. Francisco

Bulnes Correa con El Remanso/San Ramón Sur se encuentra regulada por señal de prioridad Ceda el Paso, mientras que Av. San Carlos de Apoquindo con Carlos Otaegui también se encuentra regulada por señal de prioridad Ceda el Paso.

Para el caso de los Otros Modos (viajes/h), el cual corresponde Transporte Publico, Peatones y Ciclos, se analizará según el acceso ubicado también en Francisco Bulnes Correa, por lo que el área de influencia para el presente proyecto corresponde a la misma que para Transporte Privado, que se define a continuación:

- Av. San Carlos de Apoquindo con Carlos Peña Otaegui.
- Av. Francisco Bulnes Correa con El Remanso/San Ramón Sur.



IMAGEN 30: ÁREA DE INFLUENCIA DE OTROS MODOS DEFINIDA PARA “CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO”.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A GOOGLE EARTH.

A continuación, se presenta el cuadro con las intersecciones relacionadas al proyecto.

ID	Intersecciones
1	Av. San Carlos de Apoquindo con Carlos Peña Otaegui
2	El Remanso/San Ramón Sur con Av. Francisco Bulnes Correa

TABLA 11: LISTADO DE INTERSECCIONES OTROS MODOS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

De las vías mencionadas anteriormente, se puede describir que Av. Francisco Bulnes Correa cuenta con once paradas de transporte público. Las veredas para el tránsito peatonal dentro del área de influencia en su totalidad se encuentran materializadas, las cuales cuentan con un ancho aproximado de 2 metros. Cabe destacar que dentro del área de influencia no se cuenta con ciclovías.

3. Caracterización Situación Actual

3.1 Levantamiento Planimétrico Situación Actual

Tal como señala el artículo 3.3.1 del DS. N°30/2019, la caracterización de la situación actual del proyecto "Condominio San Carlos de Apoquindo", se realizará a través de los siguientes estudios de base.

- Estado de Pavimentación y Veredas.
- Líneas Oficiales, líneas de edificación y perfil tipo de las vías.
- Categoría de las Vías.
- Catastro Operativo
- Catastro Mobiliario Publico
- Catastro Facilidades para peatones.
- Catastro Facilidades para ciclistas
- Catastro Transporte Público
- Catastro Estructuras Mayores
- Catastro Accidentes
- Catastro de Semáforo.

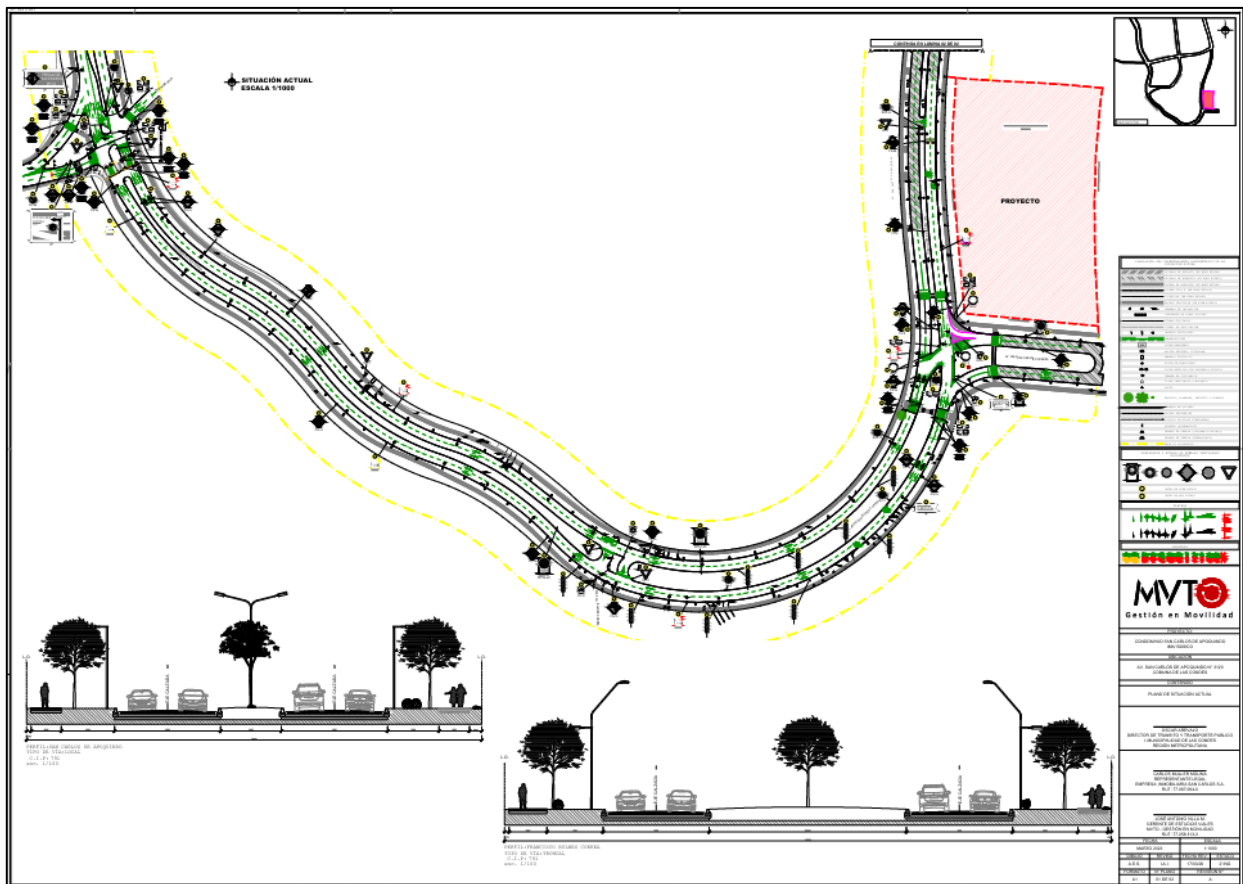


IMAGEN 31: LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO SITUACIÓN ACTUAL "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

3.1.1 Estado de Pavimentación y Veredas

A continuación, se presenta un set de fotografías, donde se puede observar el estado de la pavimentación, veredas, soleras, entre otras características del área de influencia del proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"**.

Las imágenes, se encuentran divididas entre los cruces del área influencia y las calles del mismo sector; tanto para los cruces como calles, se realiza una breve descripción del estado de pavimentación, demarcación, señales, veredas, entre otros.



Descripción: Según el PRC de las Condes, el tramo de vía de Av. San Carlos de Apoquindo va desde Av. Paseo Pie Andino hasta Av. Francisco Bulnes Correa (El Bollo), mientras que Carlos Peña Otaegui va desde La Escuela hasta Av. Paseo Pie Andino.

Av. San Carlos de Apoquindo cuenta con una calzada bidireccional de cuatro pistas, donde dos de ellas tienen sentido de S-N y las otras dos con sentido N-S, mientras que Carlos Peña Otaegui también cuenta con una calzada bidireccional de cuatro pistas, donde dos de ellas tienen sentido P-O y las otras dos con sentido O-P. El cruce se encuentra regulado con señal de prioridad ceda el paso y a su vez cuenta con una mini rotonda. El pavimento se encuentra materializado en todo el cruce, su material de hormigón se encuentra en buen estado de conservación. Las veredas cuentan con un ancho aproximado de 2 metros y se encuentran en buen estado de conservación. En el cruce no se encuentran cámaras de inspección y las rejillas de sumideros presentes no son cicloinclusivas. Las señaléticas presentes de nombres de calles, ceda el paso, paso obligado derecha, calle sin salida, proximidad paso de cebra, fin ciclobanda y no virar en u, todas se encuentran en buen estado de conservación. Y en cuanto a las demarcaciones todas se encuentran desgastadas.

Av. San Carlos de Apoquindo con Av. Francisco Bulnes Correa (oriente)



Descripción: Según el PRC de las Condes, el tramo de vía de Av. San Carlos de Apoquindo va desde Av. Paseo Pie Andino hasta Av. Francisco Bulnes Correa (El Bollo), mientras que Francisco Bulnes Correa va desde Camino San Francisco de Asís hasta Av. Paseo Pie Andino.

Av. San Carlos de Apoquindo tiene una calzada bidireccional de cuatro pistas, donde dos de ellas tienen sentido pistas en sentido S-N, mientras que Av. Francisco Bulnes Correa también cuenta con una calzada bidireccional de dos pistas con sentido P-O y O-P. El cruce no cuenta con señal de prioridad, pero si cuenta con un paso vértice el cual indica la separación de flujos dentro de un mismo sentido de circulación. La pavimentación es de asfalto y se mantiene continua en todo el tramo. Las veredas, son amplias, y se encuentran en buen estado, no presentan interrupciones. La calzada también se encuentra en buen estado de conservación; aunque se observan algunas grietas menores, estas no afectan su funcionamiento. En la intersección no se observan cámaras de inspección ni rejillas de sumideros. En cuanto a la señalización, las señales verticales Nombre de Calles, y Paso Vértice, se encuentran en buen estado. El cruce presenta demarcaciones de paso de cebra, flechas direccionales y línea de prohibición de estacionamientos, en general de línea de eje central, línea de detención, flechas direccionales, leyenda Pare y prohibición de estacionamiento, en su mayoría estas demarcaciones presentan un desgaste menor.

Av. San Carlos de Apoquindo con Av. Francisco Bulnes Correa (poniente)





Descripción: Según el PRC de las Condes, el tramo de vía de Av. San Carlos de Apoquindo va desde Av. Paseo Pie Andino hasta Av. Francisco Bulnes Correa (El Bollo), mientras que Francisco Bulnes Correa va desde Camino San Francisco de Asís hasta Av. Paseo Pie Andino.

Av. San Carlos de Apoquindo tiene una calzada bidireccional de cuatro pistas, donde dos de ellas tienen sentido pistas en sentido S-N, mientras que Av. Francisco Bulnes Correa también cuenta con una calzada bidireccional de dos pistas con sentido P-O y O-P. El cruce se encuentra regulado por señal de prioridad Pare para los vehículos que transitan por ambas vías. La intersección incorpora un paso vértice, que indica la separación de flujos dentro de un mismo sentido de circulación. La pavimentación es de asfalto y se mantiene continua en todo el tramo. Las veredas, son amplias, y se encuentran en buen estado, no presentan interrupciones. La calzada también se encuentra en buen estado de conservación; aunque se observan algunas grietas menores, estas no afectan su funcionamiento. Además, existen cámaras de inspección en buen estado y no se registran rejillas de sumideros. En cuanto a la señalización, las señales verticales Pare, Nombre de Calles, y Paso Vértice, se encuentran en buen estado. El cruce presenta demarcaciones de línea de eje central, línea de detención, flechas direccionales, leyenda Pare y prohibición de estacionamientos, en su mayoría no presentan desgaste.

Av. Francisco Bulnes Correa con El Remanso/San Ramón Sur





Descripción: Según el PRC de las Condes, el tramo de vía de Francisco Bulnes Correa va desde Camino San Francisco de Asís hasta Av. Paseo Pie Andino y San Ramón va desde Cerro Catedral hasta Av. Francisco Bulnes Correa (El Bollo). Av. Francisco Bulnes Correa también cuenta con una calzada bidireccional de dos cuatro pistas, donde dos tiene sentido N-S y las otras dos sentido S-N, mientras que El Remanso/San Ramón Sur también cuenta con una calzada bidireccional con cuatro pistas, dos pistas en sentido P-O y otras dos en sentido O-P. El cruce se encuentra regulado por señal de prioridad Ceda el Paso para los vehículos que transitan por Francisco Bulnes Correa. La intersección incorpora paso vértice, que indica la separación de flujos dentro de un mismo sentido de circulación. La pavimentación es de asfalto y se mantiene continua en todo el tramo. Las veredas, son amplias, y se encuentran en buen estado, no presentan interrupciones. La calzada también se encuentra en buen estado de conservación; aunque se observan algunas grietas menores, estas no afectan su funcionamiento. Además, existen cámaras de inspección en buen estado y las rejillas de sumideros no son cicloinclusivas. En cuanto a la señalización, las señales verticales Ceda el Paso, Nombre de Calles, Paso de Cebra y Paso Vértice, se encuentran en buen estado. El cruce presenta demarcaciones las cuales se encuentran desgastadas.

IMAGEN 32: CATASTRO ESTADO DE PAVIMENTACIÓN Y VEREDAS CRUCES DEL ÁREA DE INFLUENCIA.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Vías del Área de Influencia

San Carlos de Apoquindo/Francisco Bulnes Correa desde Carlos Peña Otaegui hasta El Remanso/San Ramón Sur



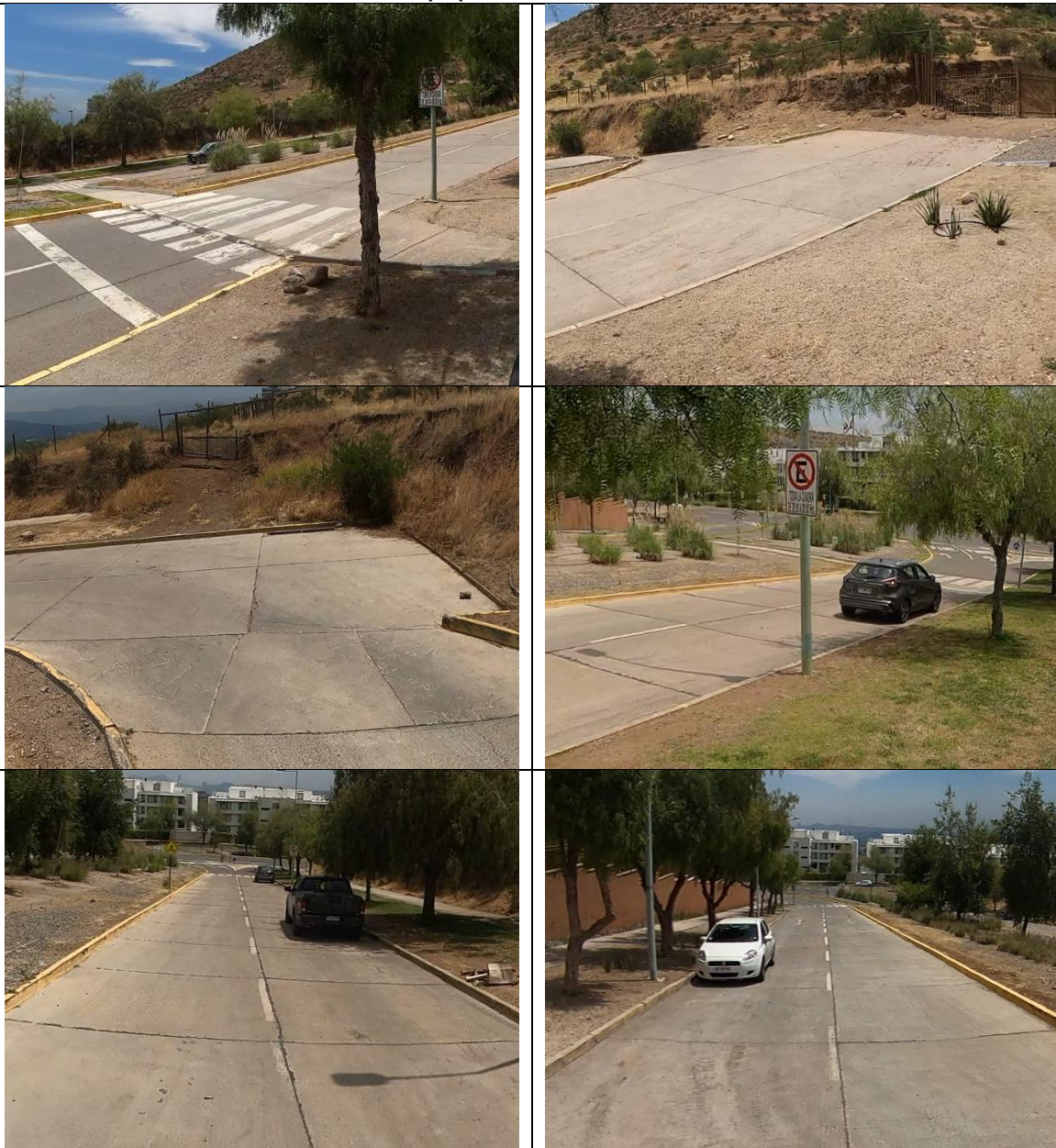
Descripción: Para el tramo de vía analizado, se tiene que Av. San Carlos de Apoquindo va desde Carlos Peña Otaegui hasta el cruce con Francisco Bulnes Correa, mientras que Francisco Bulnes Correa es desde dicho cruce hasta El Remanso/San Ramón Sur. El tramo cuenta con una vía bidireccional compuesta por dos calzadas y un total de cuatro pistas, de las cuales dos tienen sentido N-S y las otras dos sentido S-N. El pavimento es de asfalto en algunos sectores y de hormigón en otros, el cual se encuentra en buen estado de conservación. No obstante, se observan algunas grietas menores que no interfieren con la circulación vehicular. Las demarcaciones existentes a lo largo del tramo se encuentran desgastadas. Asimismo, se visualizan cámaras de inspección cuyo pavimento de alrededor se encuentra en buen estado. También se observan rejillas de sumideros, las cuales no son cicloinclusivas. Las veredas se encuentran materializadas a lo largo de todo el tramo por el costado poniente, presentan un buen estado de conservación y cuentan con un ancho aproximado de 2 metros.

San Carlos de Apoquindo/Francisco Bulnes Correa desde El Remanso/San Ramón Sur hasta Carlos Peña Otaegui



Descripción: Para el tramo de vía analizado, se tiene que Francisco Bulnes Correa va desde el cruce con San Ramón Sur/El Remanso hasta al cruce con Carlos Peña Otaegui. El tramo cuenta con una vía bidireccional compuesta por dos calzadas y un total de cuatro pistas, de las cuales dos tienen sentido N-S y las otras dos sentido S-N. El pavimento es de asfalto en algunos sectores y de hormigón en otros, el cual se encuentra en buen estado de conservación, sin embargo, en algunos sectores se observan algunas grietas menores que no interfieren con la circulación vehicular. Las demarcaciones existentes a lo largo del tramo se encuentran desgastadas. Asimismo, se visualizan cámaras de inspección cuyo pavimento alrededor se encuentra en buen estado. También se observan rejillas de sumideros, las cuales no son cicloinclusivas. Las veredas se encuentran materializadas a lo largo de todo el tramo por el costado poniente, presentan un buen estado de conservación y cuentan con un ancho aproximado de 2 metros.

Av. San Carlos de Apoquindo con Av. Francisco Bulnes Correa



Descripción: Para el tramo de vía analizado, se tiene que Francisco Bulnes Correa va desde el cruce con Av. San Carlos de Apoquindo hasta el fin de la calle Francisco Bulnes Correa. Av. Francisco Bulnes Correa cuenta con una calzada bidireccional, separadas por una mediana central. Cada calzada posee dos pistas, una en dirección poniente y otra en dirección oriente. Ambas calzadas son de hormigón y se encuentran en buen estado de conservación. En los costados de la mediana está prohibido el estacionamiento; sin embargo, en el costado contrario la restricción aplica solo en ciertos horarios, lo que permite que los vehículos se estacionen en la calzada y reduzcan la operación a una pista por sentido. En la vía se identifican demarcaciones de eje central, pasos de cebra, leyendas, flechas direccionales, líneas de prohibición de estacionamiento y líneas de detención. La mayoría de estas presentan un desgaste mayor. Se observan señaléticas verticales de nombre de calle, pare, proximidad de paso peatonal, no estacionar toda la cuadra y paso vértice, todas en buen estado de conservación. No se identifican cámaras de inspección ni rejillas de sumidero. Las veredas se encuentran materializadas en ambos costados del tramo y presentan un buen estado de conservación.

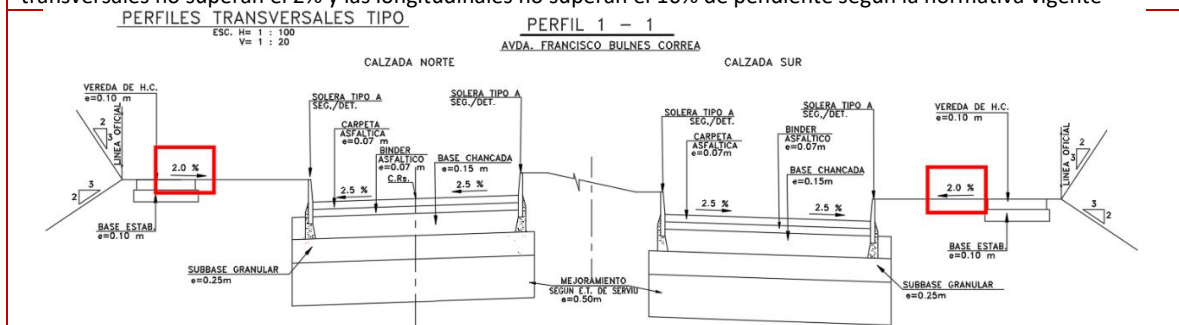
IMAGEN 33: CATASTRO FOTOGRÁFICO SITUACIÓN ACTUAL "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

En las siguientes tablas se describen las principales características físicas de las vías que componen el área de influencia del proyecto. Cabe señalar que, se indican las características predominantes de los tramos, pudiendo existir más de alguna condición puntual diferente a las indicadas.

Francisco Bulnes Correa		
	Descripción	Para el proyecto Francisco Bulnes Correa va desde El Remanso/San Ramón Sur hasta San Carlos de Apoquindo. Se compone de una calzada bidireccional de cuatro pistas.
	Estado Pavimento	Buen estado de conservación, presencia de grietas menores que no interfieren con la circulación vehicular
	Señalización	La señalética en general se encuentra en buen estado, no presentan pintura desgastada y es legible la señal.
	Demarcación	La demarcación en general se encuentra desgastada, sobre todo la de líneas de eje central.
	Paraderos	En el tramo se encuentran las siguientes paradas: PC1294, PC1285, PC1291, PC1286, PC1310 y PC1290. De las cuales ninguna cuenta con andén ni otros elementos, solo cuentan con su señalética de parada.
	Dispositivos de rodados	Los cruces peatonales cuentan con dispositivos de rodado que se encuentran en buen estado. En su mayoría cuentan con huellas podotáctiles, excepto los que se ubican al llegar a la intersección con San Carlos de Apoquindo por el sector oriente.
	Mobiliario Público	No existen elementos de mobiliario público como: quioscos, postes de publicidad ni bolardos. En cuantos a los elementos como árboles, luminarias y asientos, ninguno de estos elementos interfiere con la circulación peatonal.

Veredas: Las veredas se encuentran materializadas en su totalidad tanto en el sector poniente como oriente, estas se encuentran en buen estado de conservación. Cuentan con un ancho continuo aproximado de 2 metros. De acuerdo con las pendientes transversales y longitudinales estas cumplen con la normativa vigente, ya que, las pendientes transversales no superan el 2% y las longitudinales no superan el 10% de pendiente según la normativa vigente



San Carlos de Apoquindo		
	Descripción	Para el proyecto Francisco Bulnes Correa va desde Carlos Peña Otaegui hasta Francisco Bulnes Correa. Se compone de una calzada bidireccional de cuatro pistas.
	Estado Pavimento	Buen estado de conservación, presencia de grietas menores que no interfieren con la circulación vehicular
	Señalización	La señalética en general se encuentra en buen estado, no presentan pintura desgastada y la señal es legible.
	Demarcación	La demarcación en general se encuentra desgastada, en particular las líneas de eje central.
	Paraderos	En el tramo se encuentran las siguientes paradas: PC1311, PC1289, PC1288 y PC1287. De las cuales ninguna cuenta con andén ni otros elementos, solo cuentan con su señalética de parada.
	Dispositivos de rodados	Los cruces peatonales cuentan con dispositivos de rodado que se encuentran en buen estado. En su mayoría cuentan con huellas podotáctiles, excepto los que se ubican al llegar a la intersección con Francisco Bulnes Corres por el sector oriente y poniente.
	Mobiliario Público	No existen elementos de mobiliario público como: quioscos, postes de publicidad ni bolardos. En cuantos a los elementos como árboles, luminarias y asientos, ninguno de estos elementos interfiere con la circulación peatonal.

Veredas: Las veredas se encuentran materializadas en su totalidad tanto en el sector poniente como oriente, estas se encuentran en buen estado de conservación. Cuentan con un ancho continuo aproximado de 2 metros. De acuerdo con las pendientes transversales y longitudinales estas cumplen con la normativa vigente, ya que, las pendientes transversales no superan el 2% y las longitudinales no superan el 12% de pendiente según la normativa vigente

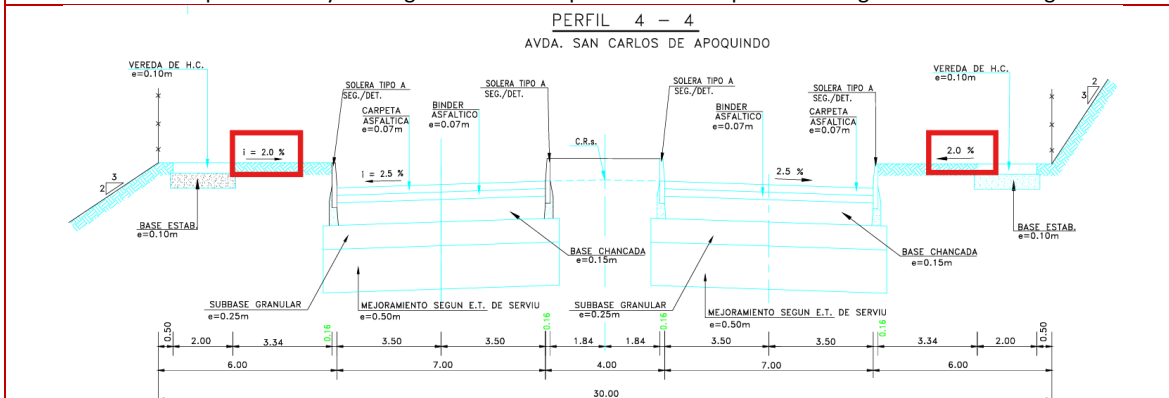


TABLA 12: RESUMEN ESTADO DE PAVIMENTOS Y VEREDAS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

3.1.2 Líneas Oficiales, Líneas de Edificación y Perfil de las Vías

De acuerdo con la Ordenanza Local de la comuna de Las Condes, existe información de San Carlos de Apoquindo y Francisco Bulnes Correa, la cual se desglosa a continuación.

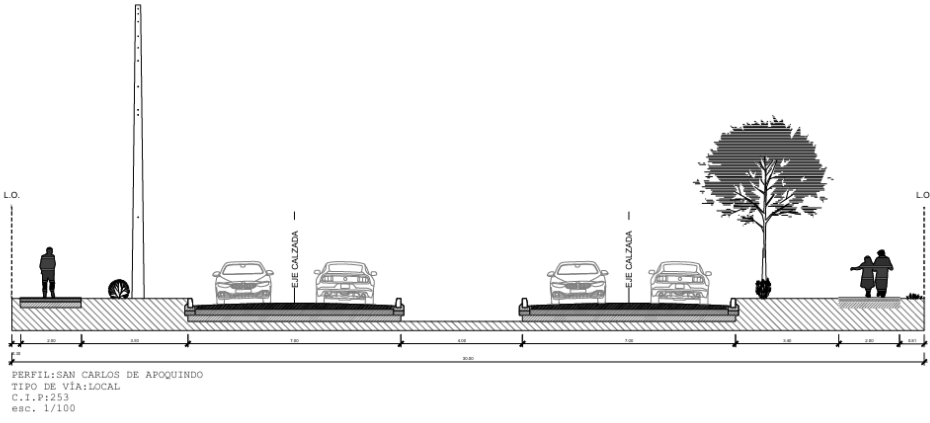
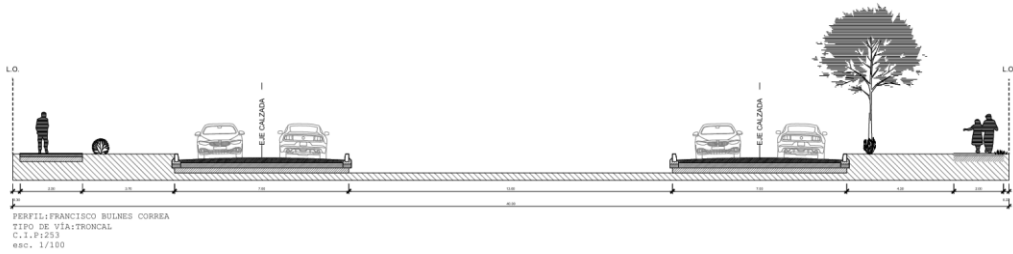
Calle	Líneas Oficiales	Área Afecta a Utilidad Pública
San Carlos de Apoquindo	30 m distancia entre línea oficial	No
Perfil Tipo de Vía	 PERFIL: SAN CARLOS DE APOQUINDO TIPO DE VÍA: LOCAL C.I.P: 253 esc. 1/100	
Francisco Bulnes Correa	40 m distancia entre línea oficial	No
Perfil Tipo de Vía	 PERFIL: FRANCISCO BULNES CORREA TIPO DE VÍA: TRONCAL C.I.P: 253 esc. 1/100	

TABLA 13: PERFIL DE LAS VÍAS FRENTE AL PREDIO, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

3.1.3 Categoría de las Vías

De acuerdo al Certificado de Informaciones Previas de N°253, con fecha 29 de enero de 2022 y el Plan Regulador Comunal de Las Condes, la categoría de las vías presentes en el proyecto es la siguiente:

Vía	Categoría
San Carlos de Apoquindo	Vía Local
Francisco Bulnes Correa	Vía Troncal

TABLA 14: CATEGORÍA DE LAS VÍAS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

3.1.4 Catastro Operativo

Vías Área de Influencia	Sentido de Tránsito	Reversibilidad	N° de Pistas
Av. San Carlos de Apoquindo	Bidireccional Norte-Sur	No	2 calzadas con dos pistas cada una
Francisco Bulnes Correa	Bidireccional Norte-Sur	No	2 calzadas con dos pistas cada una

TABLA 15: CATASTRO OPERATIVO VÍAS, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Cruces del Área de Influencia	Regulación	Demarcación
Av. San Carlos de Apoquindo con Carlos Peña Otaegui	Ceda el Paso	Línea de detención, eje central, leyenda ceda el paso y paso de cebra
Av. San Carlos de Apoquindo con Av. Francisco Bulnes Correa (oriente)	Sin señal de prioridad	Flechas direccionales
Av. San Carlos de Apoquindo con Av. Francisco Bulnes Correa (poniente)	Señal de prioridad Pare	Línea de detención, eje central, leyenda pare, flechas direccionales
Av. Francisco Bulnes Correa con El Remanso/San Ramón Sur	Señal de Prioridad Pare	Leyenda Pare, línea de detención, eje central y flechas direccionales

TABLA 16: CATASTRO OPERATIVO CRUCES, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

[illegible]

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

3.1.5 Catastro Mobiliario Público

Para el proyecto "Condominio San Carlos de Apoquindo", se realizó una visita a terreno el día jueves 13 de noviembre de 2025, en donde se pudo observar que no existe mobiliario público que afecte la circulación peatonal, para verificar esta información, se pueden ver las fotografías tomadas en terreno, que se encuentran Anexas a este informe.

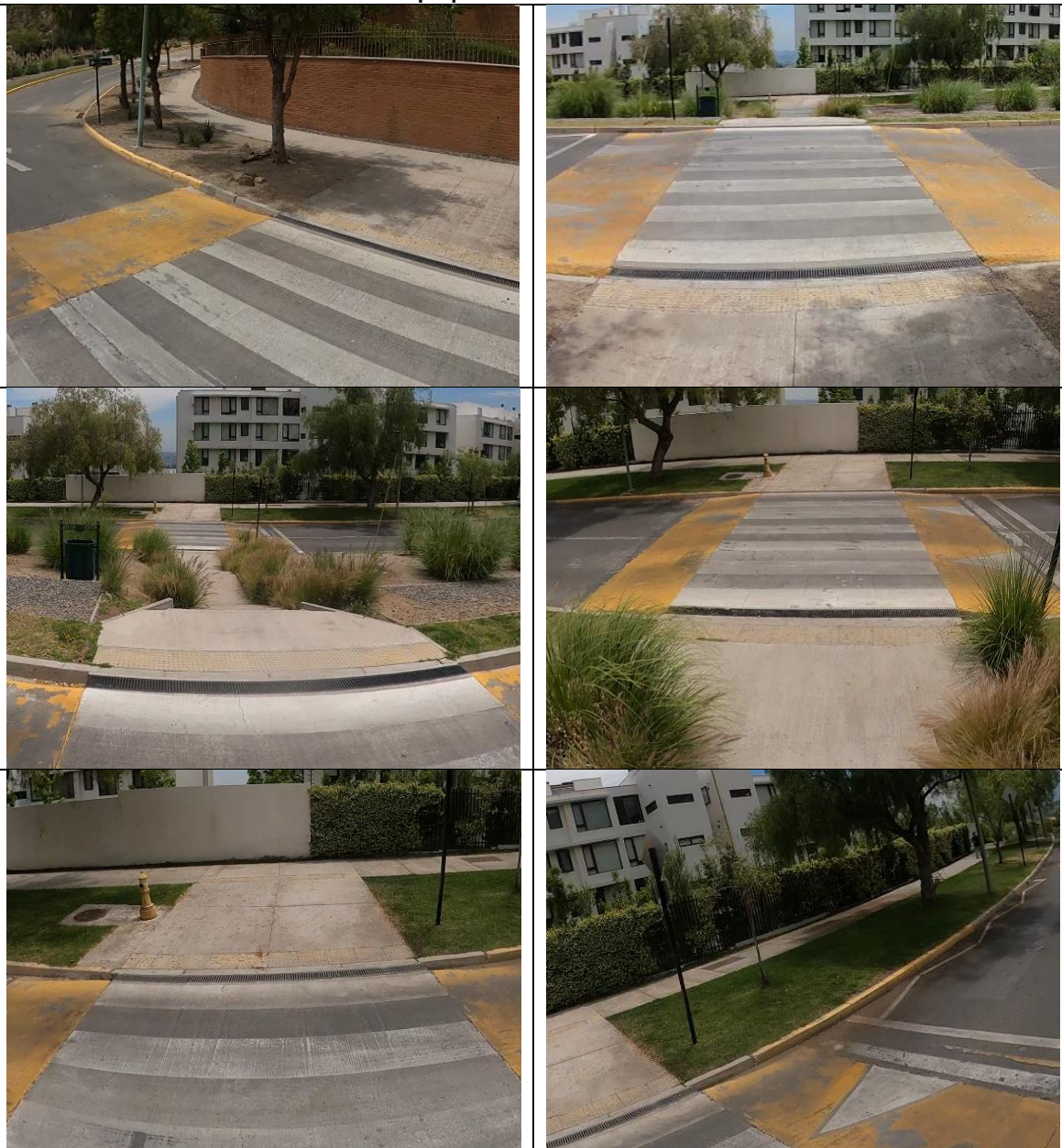
3.1.6 Catastro Facilidades para Peatones

Av. Francisco Bulnes Correa con Carlos Peña Otaegui	
	
	
	

Descripción: El cruce de Av. Francisco Bulnes Correa con Carlos Peña Otaegui presenta cuatro cruces peatonales. En el sector oriente y sur del cruce se observan sistemas de rodado con sus respectivas huellas podotáctiles, los cuales se encuentran en buen estado de conservación. En el sector poniente se identifican sistemas de rodado en buen estado,

sin embargo, ninguno de ellos cuenta con huellas podotáctiles, lo que limita las condiciones de accesibilidad universal. En el sector norte del cruce también se observan sistemas de rodado en buen estado. No obstante, solo el lado oriente dispone de huellas podotáctiles. Adicionalmente, al realizar el cruce desde el poniente hacia el oriente, se detecta la presencia de escaleras al llegar al lado oriente, lo que limita la circulación de accesibilidad universal en dicho punto. Las veredas del cruce se encuentran en buen estado y cuentan con un ancho aproximado de 2 metros, lo que permite una ruta accesible. Asimismo, presentan continuidad peatonal, dado que se encuentran materializadas en su totalidad en el área del cruce. No se observa la presencia de grietas ni baches que interfieran con la circulación peatonal. Asimismo, se observan cámaras de inspección ubicadas a nivel de vereda que no generan obstrucciones al tránsito peatonal. Se identifican rejillas de sumidero las cuales no son cicloinclusivas. Por otra parte, en el sector norte de Av. San Carlos de Apoquindo se inicia una ciclovía segregada de la calzada mediante demarcaciones horizontales e hitos. No obstante, dichas demarcaciones presentan un desgaste evidente, situación que también se observa en las demarcaciones correspondientes a los pasos de cebra. En algunos de los cruces peatonales se observan vallas peatonales, las cuales se encuentran en buen estado de conservación.

Av. San Carlos de Apoquindo con Av. Francisco Bulnes Correa



Descripción: El cruce peatonal esta ubicado antes de la intersección con Av. Francisco Bulnes Correa cuenta con cuatro dispositivos de rodados y rebajes de vereda a nivel de calzada, los cuales se encuentran en buen estado de conservación

y disponen de sus respectivas huellas podotáctiles. Es importante destacar que, al cruzar desde Av. Francisco Bulnes Correa hacia Av. San Carlos de Apoquindo, existe un tramo con escaleras, lo que dificulta el desplazamiento de personas con movilidad reducida. Las veredas del cruce se encuentran en buen estado sin presencia de grietas o baches, cuentan con un ancho aproximado de 2 metros, lo que permite una ruta accesible. Asimismo, presentan continuidad peatonal, dado que se encuentran materializadas en su totalidad en el área del cruce. Se observan cámaras de inspección a nivel de vereda que no interfieren con la circulación peatonal. No se identifican rejillas de sumidero u otros elementos que obstaculicen el paso peatonal. Las demarcaciones de paso de cebrá presentan un desgaste mayor.

Av. San Carlos de Apoquindo con Av. Francisco Bulnes Correa



Descripción: El cruce peatonal ubicado después de la intersección con Av. Francisco Bulnes Correa cuenta con cuatro dispositivos de rodados, los cuales se ubican en la mediana, se encuentran a nivel de calzada y en buen estado de conservación. El dispositivo del sector oriente no cuenta con huellas podotáctiles, mientras que el del sector poniente sí dispone de ellas, sin embargo, ambos presentan un ancho reducido. Las veredas del cruce se encuentran en buen estado sin presencia de grietas o baches, cuentan con un ancho aproximado de 2 metros, lo que permite una ruta accesible. Asimismo, presentan continuidad peatonal, dado que se encuentran materializadas en su totalidad en el área del cruce. Se observan rejillas de sumidero que no interfieren con la circulación peatonal. No se identifican cámaras de inspección u otros elementos que obstaculicen el paso. Las demarcaciones de paso de cebrá presentan un desgaste considerable.

Av. San Carlos de Apoquindo con El Remanso/San Ramón Sur



Descripción: El cruce de Av. San Carlos de Apoquindo con El Remanso/San Ramón Sur cuenta con tres pasos peatonales, todos ellos cuentan con rebajes de vereda que incorporan huellas podotáctiles en buen estado de conservación. Las veredas se encuentran materializadas en todo el cruce y presentan un buen estado general, sin baches ni grietas que dificulten la circulación peatonal, cuentan con un ancho aproximado de 2 metros, lo que permite una ruta accesible. Asimismo, presentan continuidad peatonal, dado que se encuentran materializadas en su totalidad en el área del cruce. Se observan cámaras de inspección ubicadas a nivel de la vereda, las cuales no generan obstrucciones al tránsito peatonal. Por otra parte, se identifican rejillas de sumideros que no son cicloinclusivas, y la demarcación de los pasos de cebra presentan desgaste. En cuanto a otros elementos para los peatones, se observan balizas luminosas en buen estado, así como señalización vertical que advierte la presencia de pasos peatonales, también en buen estado de conservación.

IMAGEN 36: CATASTRO FACILIDADES PARA PEATONES.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

3.1.7 Catastro de facilidades para ciclos

Para el proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"**, dentro del área de influencia se encuentra una ciclovía por Av. San Carlos de Apoquindo, la cual inicia en la intersección con Carlos Peña Otaegui y se extiende en dirección norte hasta Camino San Francisco de Asís. En sentido sur, es decir, al desplazarse desde el norte por Av. San Carlos de Apoquindo, la ciclovía finaliza en la intersección con Carlos Peña Otaegui.

En cuanto a su estado, se observa que la ciclovía comparte el pavimento con la calzada, encontrándose segregada mediante hitos y demarcaciones. El pavimento se encuentra en buen estado de conservación, sin embargo, la demarcación se observa desgastada. Mientras que la señalización vertical se mantiene en buenas condiciones.



IMAGEN 37: CATASTRO FACILIDADES PARA CICLOS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

3.1.8 Catastro de los servicios y facilidades para el T. Público

En el área de influencia existen dos paradas de transporte público, las cuales se encuentran en Av. Francisco Bulnes Correa y Av. San Carlos de Apoquindo. A continuación, se presenta el catastro que se apoyó mediante un set fotográfico y comprende información de la ubicación, identificación del código RED y estado del paradero.

a. PC1285 – Fco. Bulnes Correa esq. El Remanso



IMAGEN 38: PARADA PC1285-FCO. BULNES CORREA ESQ. EL REMANSO.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se ubica a 5 m de señalética.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:		C37	

TABLA 17: CATASTRO PARADA PC1285-FCO. BULNES CORREA ESQ. EL REMANSO.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

b. PC1286 – Fco. Bulnes Correa esq. Alto Dominicos



IMAGEN 39: PARADA PC1286 – FCO. BULNES CORREA ESQ. ALTO DOMINICOS.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se ubica a 2 m de señalética.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:		C37	

TABLA 18: CATASTRO PARADA PC1286 - FCO. BULNES CORREA ESQ. ALTO DOMINIOS.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

c. PC1310 – Fco. Bulnes Correa esq. Psje. Fco. Bulnes C.



TABLA 19: CATASTRO PARADA PC1310 – FCO. BULNES CORREA ESQ. PSJE. FCO. BULNES C.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se ubica a 2 m de señalética.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:		C37	

Tabla 20: CATASTRO PARADA PC1310 - FCO. BULNES CORREA ESQ. PSJE. FCO. BULNES C.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

d. PC1311 – San Carlos de Apoquindo esq. C. Peña Otaegui



IMAGEN 40: PARADA PC1311 – SAN CARLOS DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta refugio.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta demarcación.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se encuentra al lado de señalética.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:	C37		

TABLA 21: CATASTRO PARADA PC1311 – SAN CARLOS DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

e. PC1287 – San C. de Apoquindo esq. C. Peña Otaegui

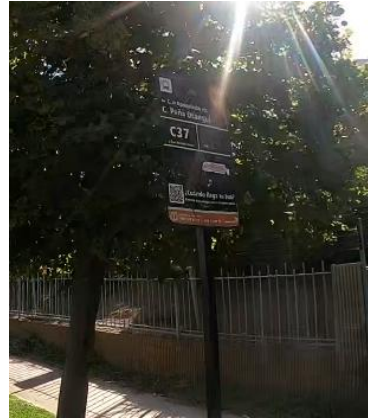


IMAGEN 41: PARADA PC1287 – SAN C. DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta refugio.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta demarcación.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se encuentra en la mediana a 10 m.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:		C37	

TABLA 22: CATASTRO PARADA PC1287 – SAN C. DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

f. PC1288 – Sn. C. De Apoquindo esq. C. Peña Otaegui - Sur



IMAGEN 42: PARADA PC1288 – SAN C. DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI – SUR.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta refugio.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta demarcación.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se encuentra en la mediana a 8 m.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:		C37	

TABLA 23: CATASTRO PARADA PC1288 – SAN C. DE APOQUINDO ESQ. C. PEÑA OTAEGUI – SUR.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

g. PC1289 – Sn. C. de Apoquindo esq. Lomas del Remanso



IMAGEN 43: PARADA PC1289 – SN. C. DE APOQUINDO ESQ. LOMAS DEL REMANSO

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta refugio.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta demarcación.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se encuentra en la mediana a 8 m.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:		C37	

TABLA 24: CATASTRO PARADA PC1289 – SN. C. DE APOQUINDO ESQ. LOMAS DEL REMANSO

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

h. PC1290 – Fco. Bulnes Correa esq. Psje. Fco. Bulnes Correa



IMAGEN 44: PARADA PC1290 – FCO. BULNES CORREA ESQ. PSJE. FCO. BULNES CORREA.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se ubica al lado de la señalética.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:		C37	

TABLA 25: CATASTRO PARADA PC1290 – FCO. BULNES CORREA ESQ. PSJE. FCO. BULNES CORREA.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

i. PC1291 – Fco. Bulnes Correa esq. Alto Dominicos



IMAGEN 45: PARADA PC1291 – FCO. BULNES CORREA ESQ. ALTO DOMINICOS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta refugio.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta demarcación.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se encuentra a 3 m de señalética.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:	C37		

TABLA 26: CATASTRO PARADA PC1291 – FCO. BULNES CORREA ESQ. ALTO DOMINICOS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

j. PC1294 – Fco. Bulnes Correa esq. San Ramón - Sur



B

IMAGEN 46: PARADA PC1294 – FCO. BULNES CORREA ESQ. SAN RAMÓN – SUR.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA, EN BASE A TERRENO.

Puntos por Considerar	Existe		Estado
	Si	No	
Refugio.		X	No presenta refugio.
Señal.	X		En buen estado.
Demarcación.		X	No presenta demarcación.
Basurero.		X	No presenta.
Iluminación.	X		En buen estado, se encuentra a 3 m de la señalética.
Andén.		X	No presenta.
Accesibilidad.		X	No presenta.
Recorridos:		C37	

TABLA 27: CATASTRO PARADA PC1294 – FCO. BULNES CORREA ESQ. SAN RAMÓN – SUR.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

3.1.9 Catastro Estructuras Mayores

El proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"**, en el área de influencia definida al inicio del presente informe, no presenta estructuras mayores.

3.1.10 Catastro de Semáforos

En el área de influencia definida por el proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"** no se presentan semáforos. Por tanto, este punto no aplica para el caso de estudio.

3.1.11 Catastro de Accidentes de Tránsito

a. Recopilación de información

En primer lugar, se procedió a solicitar la información referente a los accidentes de tránsito en la web institucional de Carabineros de Chile; mediante el sistema de Gobierno Transparente. En respuesta, se obtuvo una base de datos con los detalles de los siniestros ocurridos en el área de estudio.

En este contexto, se dispuso información para los años 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025.

La base de datos considera los siguientes aspectos:

- Fecha del accidente.
- Hora del accidente.
- Intersección.
- Numeración (cuando corresponde).
- Tipo de accidente.
- Tipo de accidente CONASET.
- Ubicación relativa.
- Causa.
- Número y Tipo de lesionados: fallecidos, graves, menos graves, leves.
- Vehículos involucrados.

La información se procesó para realizar un análisis estadístico del nivel de gravedad. Respecto a la agrupación según tipología, los accidentes se reclasificaron en: Peatones, Bicicletas, Transporte Público, Automóvil y la categoría Otros, que incluye a todos los demás modos.

Respecto a la agrupación por niveles de gravedad, los accidentes se reclasificaron en Ilesos, Leves, Menos Graves, Graves y Fallecidos.

b. Procesamiento de la Información

La información descrita en el punto anterior se procesó siguiendo las siguientes etapas:

- Validación general de la información, según completitud y lógica de ella.

- Generación de cuadros resúmenes de las principales características de los accidentes.
- Reporte gráfico de la localización de accidentes, según su tipología.

De acuerdo con lo anterior, se generan gráficos donde se indica frecuencia por tipo de accidente, total de involucrados, total de lesionados y zona donde se registraron los siniestros.

Año	Muertos	Graves	M/Grave	Leves	Ilesos
2021	0	0	0	1	1
2022	0	0	0	0	0
2023	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0
2025	0	0	0	0	0
Total general	0	0	0	1	1

TABLA 28: LESIONADOS ANUALES SEGÚN CONSECUENCIA.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

Año	Atropello	Choque	Colisión	Volcadura	Total
2021	0	0	1	0	1
2022	0	0	1	0	1
2023	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0
2025	0	0	0	0	0
Total general	0	0	1	0	1

TABLA 29: TOTAL DE SINIESTROS ANUALES SEGÚN CONASET.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

Accidentes	Cantidad	Muertos	Graves	M/Graves	Leves	Ilesos
Atropello	0	0	0	0	0	0
Choque	0	0	0	0	0	0
Colisión	2	0	0	0	1	1
Total general	2	0	0	0	1	1

TABLA 30: TOTAL DE SINIESTROS Y LESIONADOS SEGÚN CONSECUENCIA.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

Cruce		Accidentes				Total
Calle Uno	Calle Dos	Atropello	Choque	Colisión	Volcadura	
Carlos Peña Otaegui	Av. San Carlos de Apoquindo	0	0	1	0	1
Total general		0	0	1	0	1

TABLA 31: TOTAL DE SINIESTROS SEGÚN UBICACIÓN.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

Causas	Cantidad
Señalización, desobedecer señal ceda el paso	1
Total general	1

TABLA 32: TOTAL DE LESIONADOS POR CAUSA SEGÚN CONASET.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

c. Análisis de Siniestros

En base a la información recopilada de siniestros de tránsito, se puede observar que existe un tipo de siniestro, el cual corresponde a colisión.



IMAGEN 47: TIPO DE SINIESTRO SEGÚN CONASET.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

La información recopilada a través de Carabineros de Chile considera el entorno cercano al proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"**. Durante los años 2021 - 2025 se registró un accidente. A continuación, se puede observar en la imagen la intersección donde ocurrió el accidente dentro del área de influencia en los últimos años.



IMAGEN 48: OCURRENCIA DE LOS SINIESTROS ENTRE 2021 - 2025.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

En cuanto a la causa del siniestro generado en el sector, se puede observar que fue por "Señalización, desobedecer señal ceda el paso".



IMAGEN 49: PRINCIPALES CAUSAS DE LOS SINIESTROS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

La cantidad de siniestros ocurridos en el sector de estudio muestra que el año 2021 fue el único año en donde se registró un accidente, mientras que en los años posteriores no se ha registrado ningún accidente.



IMAGEN 50: NÚMERO DE ACCIDENTES V/S NÚMERO DE LESIONADOS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DATOS ENTREGADOS POR CARABINEROS DE CHILE.

d. Observaciones

De acuerdo con el análisis realizado en las intersecciones de cercanas al Área de Influencia, se puede observar que, durante los 5 años de análisis, se ha producido un total de un accidente, donde resulto 1 persona leve y 1 ilesa, donde la causa fue: "Señalización, desobedecer señal ceda el paso". Cabe mencionar, que no se produjeron muertes en el sector.

Luego, según lo indicado en el DS. N° 30/2019 (MTT), el análisis enfocado al último año, correspondiente al año 2024, se puede mencionar que, en el Área de Influencia no se produjeron accidentes.

Finalmente, según el análisis realizado, se puede deducir que el accidente ocasionados fue por causa del conductor, y no por condiciones de operatividad de la vía.

4. Análisis y Propuestas MM

4.1 De las Medidas de Mitigación

Las medidas de mitigación que se proponen en este punto tienen por objetivo mejorar la operación existente en la zona de estudio, considerando los movimientos que van a ser atraídos y generados por el proyecto, tanto de flujos vehiculares como peatonales.

En este sentido, para este proyecto en particular, y de acuerdo a lo establecido en el Artículo 1.3.2 del DS. N° 30/2019, resultan aplicables las siguientes medidas de mitigación obligatorias.

N°	MEDIDA DE MITIGACIÓN
1	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES
1.1	Espacio de almacenamiento
1.2	Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos
1.3	Elementos de visibilidad en accesos
1.4	Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces peatonales
1.5	Vallas peatonales y paso de cebra en establecimientos educacionales
1.6	Franjas para circulación peatonal en estacionamientos
2	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS
2.1	Continuidad de ciclovías
2.2	Elementos de visibilidad en accesos
3	OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
3.1	Medidas para asegurar operación segura y eficiente
4	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS
4.1	Asegurar ingreso seguro de buses y camiones
4.2	Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos
4.3	Habilitación de sentidos de tránsito en accesos
4.4	Adecuada visibilidad en accesos
4.5	Adecuada visibilidad en accesos en curvas
4.6	Prohibición de virajes
4.7	Facilidades para tomar y dejar pasajeros
4.8	Provisión de área de carga/descarga y de señalización
4.9	Distanciamientos mínimos de accesos a intersección
5	INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD
5.1	Señalización de tránsito
6	INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO
6.1	Protección del espacio público
6.2	Facilidades para personas con movilidad reducida

TABLA 33: TABLA RESUMEN MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS PARA IMIV BÁSICO.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DS. N° 30/2019.

4.2 Medidas de Mitigación Obligatorias

Las medidas de mitigación propuestas para disminuir el impacto del proyecto "**Condominio San Carlos de Apoquindo**" se encuentran detalladas a continuación y en plano adjunto.

A su vez, las medidas de mitigación se encuentran divididas en dos etapas. En la siguiente imagen se muestra qué parte del proyecto corresponde a la etapa 1 y a la etapa 2.

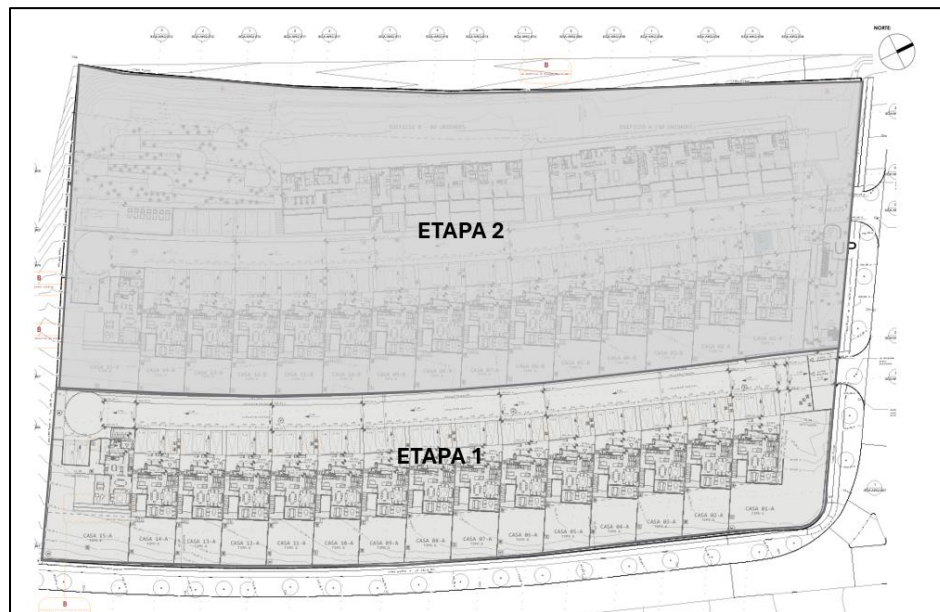


IMAGEN 51: IDENTIFICACIÓN DE ETAPA 1 Y 2, PROYECTO, "CONDOMINIO SAN CARLOS DE APOQUINDO".

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Medidas de Mitigación Etapa 1

1. Los accesos peatonales y vehiculares de la etapa 1 serán diferenciados por su pavimento. El acceso peatonal cuenta con revestimiento de baldosas en color, a diferencia del pavimento de hormigón de la calzada. Además, serán segregados por una valla que separe vehículos de peatones, medidas que serán evaluadas en el TEP que se ingresará en la DOM.
2. En el acceso al proyecto de la **etapa 1**, en el espacio privado, a partir de la línea oficial, se incorporarán elementos de alerta y visibilidad como baliza y espejo cóncavo, para lo cual se elabora y ejecuta un Tratamiento de Espacio para ser presentado en la Dirección de Obras Municipales.

Los elementos antes mencionados estarán instalados para la recepción parcial, sin posibilidad de que sean caucionados.

3. Los estacionamientos de uso público (estacionamiento de visitas) correspondientes al proyecto contarán con franjas demarcadas para la circulación de peatones.
4. Los estacionamientos para las bicicletas contarán con franjas demarcadas para el tránsito de ciclistas.

5. Se reemplazarán las rejillas de sumideros que se encuentren fuera de norma, por elementos ciclo inclusivos, es decir, con patrones perpendiculares o diagonales a las trayectorias de las bicicletas, y de superficie texturada. Lo anterior tendrá cobertura sobre los sumideros que se encuentren en la calzada dentro del área de influencia del proyecto (57 unidades).
6. Elaborar y ejecutar un proyecto de Tratamiento de Espacios Públicos (TEP) que comprenda la normalización de los siguientes dispositivos de rodado conforme al Artículo 2.2.8 de la OGUC:
 - a. Carlos Peña Otaegui - San Carlos de Apoquindo (5 unidades).
 - b. Carlos Peña Otaegui Sur - San Carlos de Apoquindo (2 unidades).
 - c. San Carlos de Apoquindo con Francisco Bulnes Correa (6 unidades). Para el paso peatonal ubicado Francisco Bulnes Correa acceso oriente se considerará la materialización del atraveso peatonal de norte a sur y viceversa.

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.

7. Elaborar e implementar, previa visación, proyecto de señalización y demarcación dentro del área de influencia, el cual debe ser ingresado a la Dirección de Tránsito. Lo que podrá incluir, entre otros elementos:
 - a. Flechas direccionales.
 - b. Símbolos y leyendas.
 - c. Líneas de detención.
 - d. Líneas de pistas.
 - e. Líneas de eje central.
 - f. Líneas de prohibición de estacionamiento.
 - g. Pasos de cebra.
 - h. Resaltos y cojinetes.
 - i. Achurados.
 - j. Tachas Blancas (112u).
 - k. Señal PO-8a "Paso de cebra aquí", con placa adicional de flecha indicadora (4u).
 - l. Señal RPO-13 "No estacionar" (1u).
 - m. Señal RO-18 "Desmonte de ciclo" (2u).
 - n. Señal RO-3 "Dirección obligada" (2u).
 - o. Señal IO-3a "Parada de buses" (4u).
 - p. Señal RPI-1 "Ceda el paso" (2u).
 - q. Delineadores de tránsito (7u).
 - r. Instalar de vallas peatonales tipo CONASET en Av. Francisco Bulnes Correa & San Carlos de Apoquindo.

(*) Lo anterior, de acuerdo con la ubicación en el plano de situación con proyecto mitigado.

8. Se presentará y ejecutará una propuesta de traslado de la parada de transporte público PC1290, dicho ingreso se realizará mediante la ventanilla única de la SEREMITT, en la Dirección de Tránsito y será contemplado en el TEP que se ingresará la Dirección de Obras.
9. Se realizará el mejoramiento integral de las paradas de transporte público PC1290, PC1311 y PC1310, considerando la ejecución de las siguientes obras:
 - Construcción de andén bajo norma de accesibilidad universal.
 - Provisión e instalación de basureros de acero inoxidable.
 - Actualización de señal de parada según corresponda.
 - Demarcación de cajón solo buses.
 - Instalación de iluminación en la parada si se requiere.
 - Garantizar la accesibilidad universal en el punto y el buen estado de las rutas accesibles que conectan el proyecto con dichas paradas.

* Lo anterior, conforme a lo señalado en la OGUC y los estándares del DTPM.

* Para estos fines se presentará un informe detallado con los mejoramientos a realizar ante la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Las Condes y el Directorio de Transporte Público Metropolitano.

Previo al comienzo de las labores asociadas a las paradas de transporte público PC1290, PC1311 y PC1310, se hará ingreso de un "Informe de Puntos de Parada" a la Gerencia de Movilidad e Infraestructura de DTPM indicando el estado de las paradas, junto con un registro fotográfico y propuesta de las medidas de mitigación a implementar, para posterior revisión y validación de DTPM. En caso de existir dudas sobre el tipo de parada, serán consultado con el DTPM.

10. Se verificará si dentro del área de influencia existe infraestructura del sistema de transporte en desuso, en cuyo caso se procederá a su retiro. En el caso de paradas inactivas o suprimidas, se confirmará con DTPM su estado para definir que procede.
11. Se elaborará y ejecutará un tratamiento de Espacio Público del frente predial, el cual será ingresado a la Dirección de Obras de la Municipalidad correspondiente, el que debe contar con el V°B° de las unidades correspondiente y certificación SERVIU.

ETAPA 2

12. Los accesos peatonales y vehiculares de la etapa 2 serán diferenciados por su pavimento. El acceso peatonal cuenta con revestimiento de baldosas en color, a diferencia del pavimento de hormigón de la calzada. Además, serán segregados por una valla que separe vehículos de peatones, medidas que serán evaluadas en el TEP que se ingresará en la DOM.
13. En los accesos al proyecto de la **etapa 2**, en el espacio privado, a partir de la línea oficial, se incorporarán elementos de alerta y visibilidad como baliza y espejo cóncavo, para lo cual se elabora y ejecuta un Tratamiento de Espacio para ser presentado en la Dirección de Obras Municipales.

Los elementos antes mencionados estarán instalados para la recepción parcial, sin posibilidad de que sean caucionados.

14. Elaborar un estudio de justificación de semáforos en los siguientes cruces:

- a. San Carlos de Apoquindo con Francisco Bulnes Correa.
- b. San Carlos de Apoquindo con Carlos Peña Otaegui.
- c. Francisco Bulnes Correa con El Remanso/ San Ramón Sur.

Dichos estudios serán ingresados ante la UOCT para revisión y aprobación.

15. Elaborar e implementar, previa visación, proyecto de señalización y demarcación dentro del área de influencia, el cual debe ser ingresado a la Dirección de Tránsito. Lo cual incluirá, entre otras cosas:

- Flechas direccionales.
- Símbolos y leyendas.
- Líneas de detención.
- Líneas de pistas.
- Líneas de eje central.
- Líneas de prohibición de estacionamiento.
- Pasos de cebra.
- Resaltos y cojinetes.
- Achurados.

II. 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. 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.
5. 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.

4.2.1 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para peatones.

a. Espacio de almacenamiento

El diseño de los accesos vehiculares permite que los vehículos que ingresan y egresan del proyecto no interfieran con la circulación peatonal, tal como se muestra en la siguiente imagen.

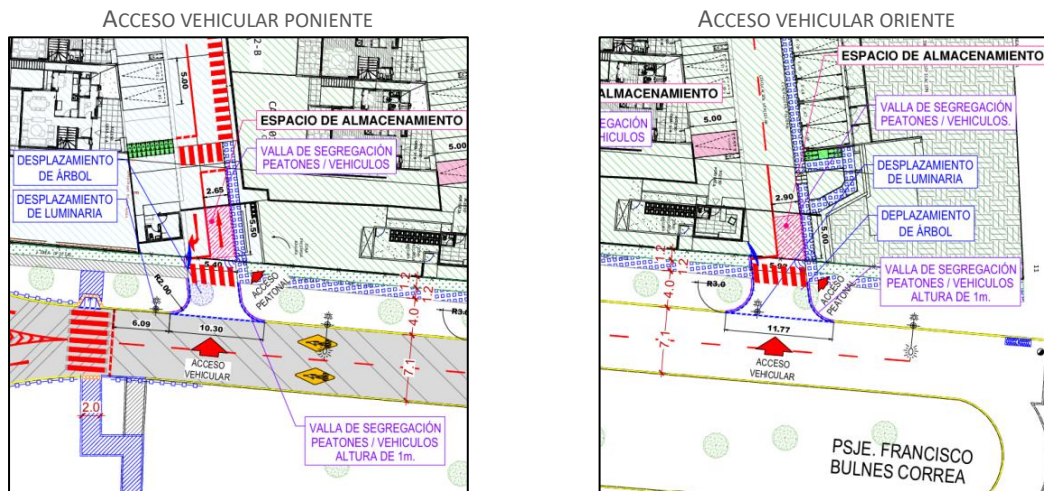


IMAGEN 52: ESPACIO DE ALMACENAMIENTO.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

b. Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos.

Los accesos peatonales del proyecto son independientes de los accesos vehiculares generando un ingreso seguro, pero al estar contiguo uno del otro se incorporan vallas y diferenciados por su pavimento.

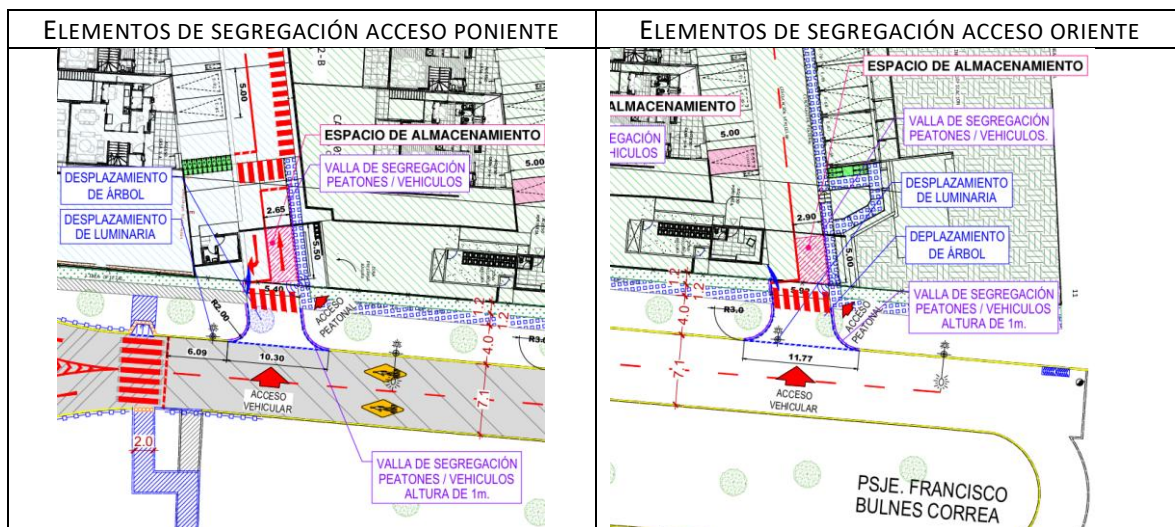


IMAGEN 53: ACCESOS VEHICULARES Y PEATONALES.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

c. Elementos de visibilidad en accesos

La visibilidad del proyecto es óptima, no existe infraestructura que impida el egreso seguro de los vehículos. De igual manera se instalarán en los accesos vehiculares espejos convexos y balizas.

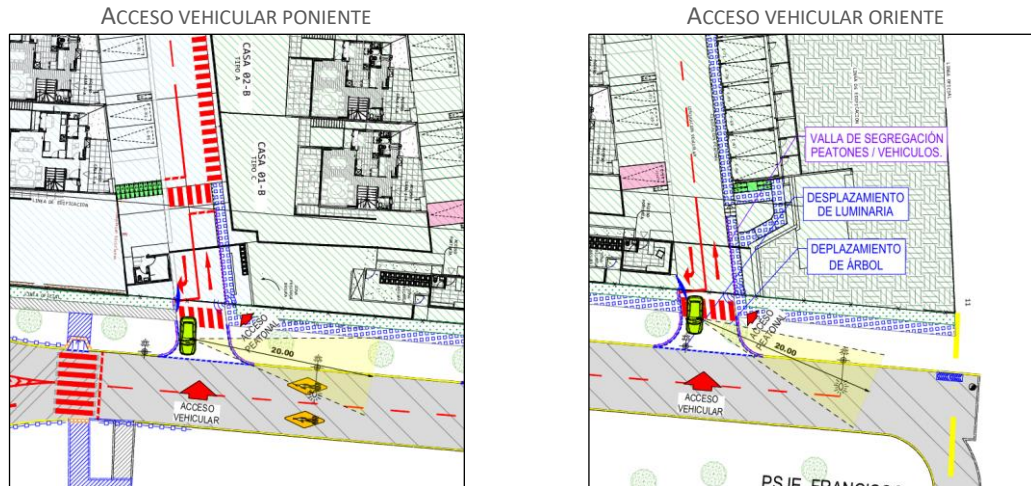
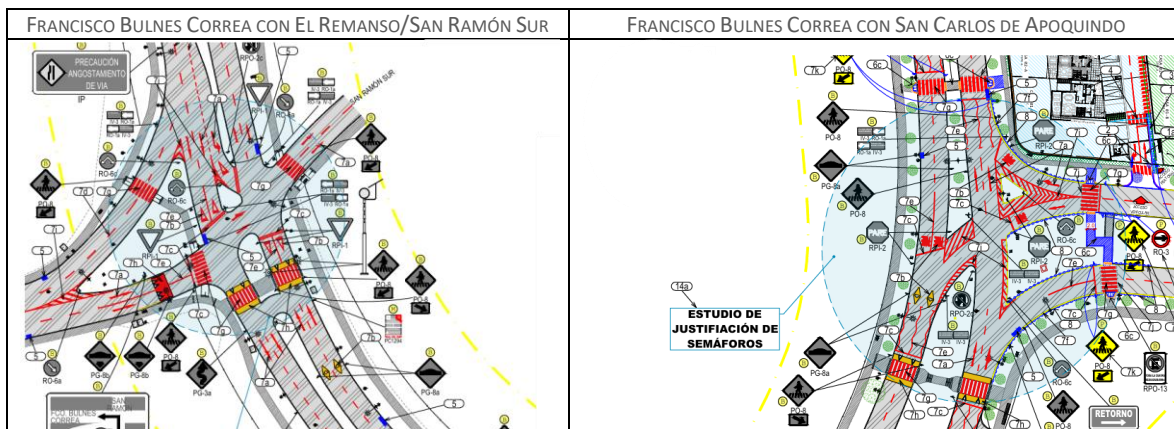


IMAGEN 54: VISIBILIDAD EN ACCESOS VEHICULARES.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

d. Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces peatonales.

Para mejorar los cruces peatonales existentes se considera realizar demarcación en todos los pasos peatonales del área de influencia.



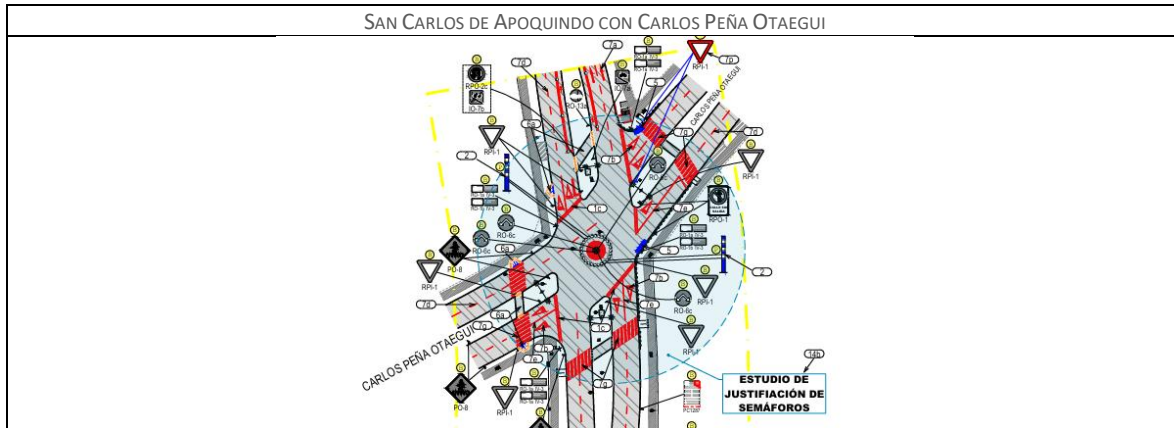


IMAGEN 55: CRUCES PEATONALES
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

e. Vallas peatonales y paso de cebra en establecimientos educativos.

Proyecto no corresponde a establecimiento educacional, por lo que no corresponden medidas de mitigaciones orientadas a este punto.

f. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos.

El proyecto contempla estacionamientos de uso público, por lo que se incorporan las franjas de circulación peatonal a los estacionamientos de visitas.

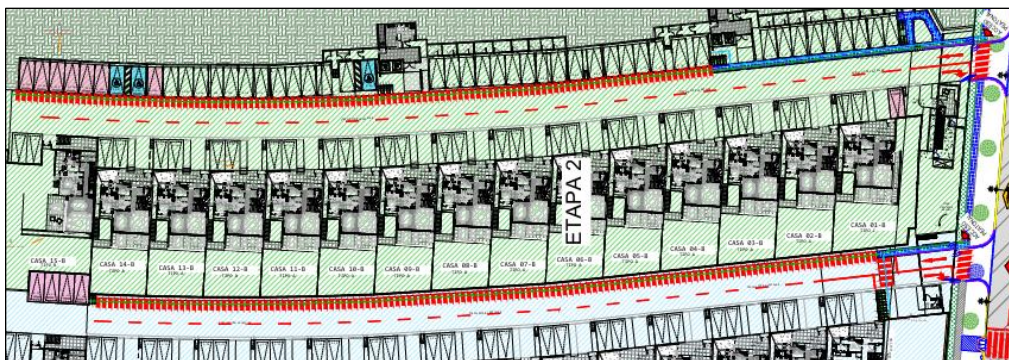


IMAGEN 56: FRANJAS PEATONAL EN ESTACIONAMIENTOS DE USO PÚBLICO.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

4.2.2 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para ciclistas.

a. Continuidad de ciclovías

El proyecto presenta ciclovías en el área de influencia, por lo que las obras de urbanización resguardan la continuidad de las ciclovías existentes.

b. Elementos de visibilidad en accesos

Se observan ciclovías en el área de influencia definida en el presente estudio. Es importante tener en cuenta que los accesos permiten una buena visibilidad tanto de peatones como de ciclistas que puedan circular, frente el acceso vehicular del proyecto. De igual manera se instalarán en los accesos vehiculares espejos convexos y balizas.

4.2.3 Operación del transporte público

a. Medidas para asegurar operación segura y eficiente

El acceso del proyecto, no se encuentra cercano a paraderos o infraestructura que se pueda ver afectada por la materialización de este.

4.2.4 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para vehículos motorizados

a. Asegurar ingreso seguro de buses y camiones

El proyecto "Condominio San Carlos de Apoquindo", no presenta estacionamientos para vehículos mayores, por lo que no se origina el ingreso y salida frecuente de buses o camiones.

b. Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos

Se realizaron las maniobras de ingreso y egreso del proyecto, a través del Software AutoTurn, y como se puede observar en la imagen a continuación, los radios de giro y el ancho del acceso vehicular del proyecto, permiten una adecuada maniobra de giro, que no genera el entrecruzamiento de vehículos.

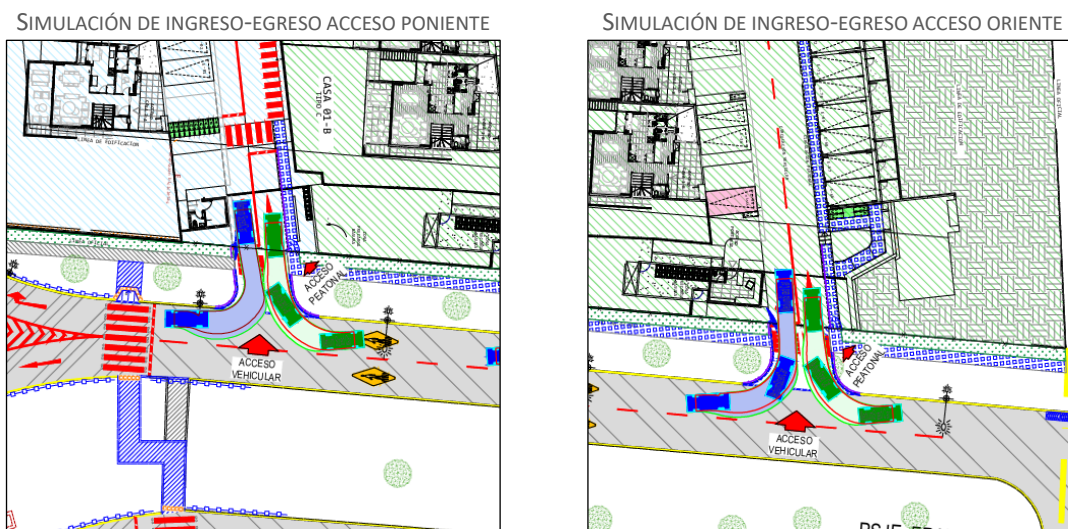


IMAGEN 57: MANIOBRAS DE AUTOTURN EN ACCESOS.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

h. Provisión de área de carga/descarga y de señalización.

El proyecto no considera área de carga o andenes de carga y descarga, por lo que no aplica este punto.

i. Distanciamientos mínimos de accesos a intersección

De acuerdo con el DS. N° 30/2019, la distancia mínima de accesos para un IMIV Básico debe ser, D1: 6m – D2:10m, el proyecto, cumple con la normativa dispuesta.

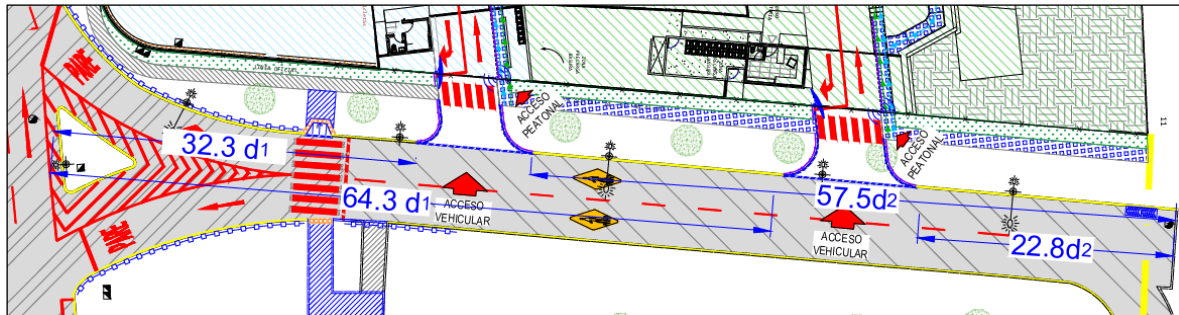


IMAGEN 59: DISTANCIAMIENTOS MÍNIMOS DE ACCESOS A INTERSECCIÓN.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

4.2.5 Interacción con el sistema de movilidad

a. Señalización de tránsito

El proyecto, propone señales que se ajustan a los criterios mencionados en el Manual de Señalización de Tránsito, esta contará con poste de sustentación tipo omega (largo mínimo 3 m), que posea lámina de refuerzo soldada por su frente, y esmaltado de tipo electrostático color negro; en tanto, las placas deberán ser de acero laminado caliente, espesor 2 mm, con baño de cincado, recubiertos por su frente con tela grado ingeniería, lámina anti-grafiti y, en acorde, con lo estipulado por la Dirección de Tránsito de Las Condes.

4.2.6 Interacción armónica con el entorno urbano

a. Protección del espacio público

El proyecto no propone obras o estructuras en el espacio público adyacente al predio.

b. Facilidades para personas con movilidad reducida

El proyecto no afecta la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o de ciclistas. Se proponen como Medida de Mitigación, la demarcación de pasos de cebra, la instalación de sistemas de rodado con huellas podotáctiles y paradas de transporte público con construcción de andén bajo norma de accesibilidad universal.

A continuación, se realizará una breve descripción del cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias mencionadas en el presente informe y en el Plano de Medidas de Mitigación que se encuentra en el anexo.

N°	MEDIDA DE MITIGACIÓN	
1	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES PARA PEATONES	
1.1	Espacio de almacenamiento	Cumple
Se proyecta espacio de almacenamiento en ambos accesos para que un vehículo pueda esperar sin interrumpir la circulación peatonal en cada uno de los accesos.		
1.2	Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos	Cumple
El acceso peatonal del proyecto es independiente del acceso vehicular. Pero son contiguos, por tanto, se diferencian con color y bolardos.		
1.3	Elementos de visibilidad en accesos	Cumple
El acceso vehicular del proyecto cuenta con una adecuada visibilidad.		
1.4	Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces peatonales	Cumple
Se proyectan demarcaciones de todos los cruces peatonales existentes y se incorporan vallas peatonales.		
1.5	Vallas peatonales y paso de cebra en establecimientos educacionales	No aplica
El proyecto no corresponde a establecimiento educacional, por lo que no corresponden medidas de mitigaciones en este punto.		
1.6	Franjas para circulación peatonal en estacionamientos	Cumple
Se proyectan franjas demarcadas para la circulación de peatones en los estacionamientos.		
2	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS	
2.1	Continuidad de ciclovías	Cumple
El proyecto presenta ciclovías en el área de influencia, por lo que las obras de urbanización resguardan la continuidad de las ciclovías existentes.		
2.2	Elementos de visibilidad en accesos	Cumple
Los accesos del proyecto permiten una adecuada visibilidad de los ciclos circulantes.		
3	OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
3.1	Medidas para asegurar operación segura y eficiente	Cumple
Los accesos del proyecto no se encuentran cercanos a paraderos que se puedan ver afectados por la materialización de este.		
4	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS	
4.1	Asegurar ingreso seguro de buses y camiones	No aplica
El proyecto no origina el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, por lo que no aplica este punto.		
4.2	Provisión de radios de giro y ángulo de incidentes en accesos	Cumple
Tanto los radios de giro como el ancho de los accesos vehiculares del proyecto permiten una adecuada maniobra de giro, por lo que no se genera el entrecruzamiento de vehículos.		
4.3	Habilitación de sentido de tránsito en accesos	Cumple
Los accesos vehiculares están acorde al sentido de tránsito de la vía Francisco Bulnes Correa.		
4.4	Adecuada visibilidad en accesos	Cumple
Los accesos no presentan objetos que puedan interferir en la visibilidad de los conductores.		
4.5	Adecuada visibilidad en accesos en curvas	No aplica
Los accesos del proyecto no se encuentran ubicados en una curva horizontal ni vertical.		
4.6	Prohibición de virajes	No aplica
El proyecto no requiere prohibición de viraje.		
4.7	Facilidades para tomar y dejar pasajeros	No aplica
El proyecto no corresponde a un proyecto de educación, salud o infraestructura de transporte público.		

4.8	Provisión de área de carga/descarga y de señalización	No aplica
El proyecto no contempla en su interior estacionamientos para camiones.		
4.9	Distanciamientos mínimos de accesos a intersección	Cumple
Los accesos cumplen con los requerimientos mínimos exigidos.		
5	INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD	
5.1	Señalización de tránsito	Cumple
Se proponen señales que se ajustan a los criterios del Manual de Señalización de Tránsito y acorde a lo estipulado por la Dirección de Tránsito de Las Condes.		
6	INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO	
6.1	Protección del espacio público	Cumple
Se cumple con la protección del espacio público, ya que no se proponen obras o estructuras en el espacio público adyacente al proyecto.		
6.2	Facilidades para personas con movilidad reducida	Cumple
El proyecto no afecta la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o ciclistas.		

TABLA 34: MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS.
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

5. Conclusiones y Sugerencias

Como resultado del análisis del Proyecto **"Condominio San Carlos de Apoquindo"** se pudo determinar que el presente estudio cumple con la normativa establecida en el DS N°30/2019.

Inicialmente se determinó la categoría del proyecto, que corresponde a un **IMIV Básico**, estableciendo un área de influencia de **una intersección para "Vehículos Privados" y una intersección para "Otros Modos"**, realizando un detalle de la operatividad y de la infraestructura vial del sector.

Por lo tanto, de acuerdo con la ubicación de las futuras edificaciones y la distribución geográfica del sector y de sus vías, las alternativas de llegadas y salidas permiten incorporar la demanda del proyecto y que ésta se distribuya en forma adecuada en la oferta vial existente.

Los accesos propuestos satisfacen las exigencias establecidas en la normativa vigente, así como los requerimientos de las autoridades locales. El diseño de estos accesos permite un ingreso/egreso adecuado, de forma tal que se reduzca al mínimo la interferencia con la vialidad exterior y la circulación peatonal existente.

Las distancias mínimas requeridas para los accesos a la intersección más cercana arrojaron resultados favorables, lo que asegura a futuro que no se produzcan problemas operativos en las vías durante la etapa de operación del proyecto.

El proyecto analizado no generará conflictos en el área de influencia definido, debido al bajo aporte en términos de vehículos y movilidad, se considera una oferta vial óptima que existe en la actualidad.

Por lo anterior se concluye que la implementación del **"Condominio San Carlos de Apoquindo"**, resulta factible en términos operativos y de seguridad vial.