

INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL

IMIV BÁSICO

“Jardín Infantil Martín Alonso Pinzón”

VERSIÓN CORREGIDA

**COMUNA DE LAS CONDES
REGIÓN METROPOLITANA**

Junio, 2026

Elaborado por:



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1. Objeto (Artículo 2.1.1).....	5
2. CONTENIDO MÍNIMO (Art. 2.1.2.)	6
2.1. Aspectos Generales.....	6
2.1. Declaración Tipo de Estudio	7
2.1.1 Oficio de Categorización	8
2.1.2 Ficha Resumen	11
2.2. Ubicación	14
2.3. Superficies	15
2.4. Estacionamientos.....	15
2.5. Descripción de Accesos.....	16
2.5.1 Accesos Vehiculares	16
2.5.2 Accesos Peatonales.....	17
2.5.3 Operación de Accesos	18
2.6. Vías de Circulación Interna y Ruta Accesible	21
2.7. Certificado de Informaciones Previas.....	22
2.8. Distancias a intersecciones.....	28
2.8.1 Metodología	28
2.8.2 Cálculo de distancias	29
2.9. Ingreso de las características del proyecto en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM)	31
2.10. Perfiles	31
3. ÁREA DE INFLUENCIA, SITUACIÓN ACTUAL Y SITUACIÓN CON PROYECTO.....	33
3.1. Área de influencia (Art. 2.2.1).....	33
3.1.1 Número de Intersecciones a Considerar por Ruta.....	33
3.1.2 Rutas de Entrada y Salida para Vehículos Motorizados	34
3.1.3 Área de influencia para viajes en otros modos	39
3.2. Caracterización y levantamiento planimétrico de la situación actual (Art. 2.2.2).....	45
3.2.1 Tipo y Estado de Pavimentación (Artículo 2.2.2 literal a).....	45
3.2.2 Perfil de las vías (Artículo 2.2.2 literal b)	53
3.2.3 Categoría de las vías (Artículo 2.2.2 literal c)	53
3.2.4 Catastro Operativo (Artículo 2.2.2 literal d).....	53
3.2.5 Catastro de mobiliario público (Artículo 2.2.2 literal e).....	55
3.2.6 Catastro de facilidades para peatones (Artículo 2.2.2 literal f).....	55
3.2.7 Catastro de facilidades para ciclos (Artículo 2.2.2 literal g)	72
3.2.8 Catastro de los servicios y facilidades para transporte público (Artículo 2.2.2 literal h)	72
3.2.9 Catastro de estructuras mayores (Artículo 2.2.2 literal i)	72

4. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS Y SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO	
(Art. 2.2.3)	73
4.1. Medidas de mitigación obligatorias (Art. 2.2.3).....	73
4.1.1 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para peatones.....	73
4.1.1.1 Medida 1.1. Espacio de almacenamiento.....	73
4.1.1.2 Medida 1.2. Elementos de segregación entre peatones y vehículos en accesos.....	74
4.1.1.3 Medida 1.3. Elementos de visibilidad en accesos.	75
4.1.1.4 Medida 1.4. Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones.	76
4.1.1.5 Medida 1.5. Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales.....	77
4.1.1.6 Medida 1.6. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos.....	77
4.1.2 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para ciclistas.....	78
4.1.2.1 Medida 2.1. Continuidad de ciclovías.	78
4.1.2.2 Medida 2.2. Elementos de visibilidad en accesos.	78
4.1.3 Operación del Transporte Público.	78
4.1.3.1 Medida 3.1 Medidas para asegurar operación segura y eficiente.....	78
4.1.3.2 Medida 3.2. Facilidades para la intermodalidad.	79
4.1.4 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para vehículos motorizados.	79
4.1.4.1 Medida 4.1 Asegurar ingreso seguro de buses y camiones.	79
4.1.4.2 Medida 4.2. Provisión de radios de giro y ángulos de incidencia en accesos.	79
4.1.4.3 Medida 4.3. Habilitación de sentidos de tránsito en accesos.....	81
4.1.4.4 Medida 4.4. Adecuada visibilidad en accesos.	82
4.1.4.5 Medida 4.5 Adecuada visibilidad en accesos en curva.	84
4.1.4.6 Medida 4.6. Prohibición de virajes.....	84
4.1.4.7 Medida 4.7. Facilidades para tomar y dejar pasajeros.....	84
4.1.4.8 Medida 4.8. Provisión de área de carga / descarga y de señalización.	85
4.1.4.9 Medida 4.9. Distanciamiento mínimo de accesos a intersección.	86
4.1.4.10 Medida 4.10. Tráfico calmado.	87
4.1.4.11 Medida 4.11. Diseño adecuado de vías y acceso con circulación de transporte público y transporte de carga pesado.....	87
4.1.5 Interacción con el sistema de movilidad.	88
4.1.5.1 Medida 5.1 Señalización de tránsito.....	88
4.1.5.2 Medida 5.2. Señales informativas en área de influencia.	88
4.1.6 Inserción armónica con el entorno urbano.....	88
4.1.6.1 Medida 6.1. Protección del espacio público.	88
4.1.6.2 Medida 6.2. Facilidades para personas con movilidad reducida.....	89
4.2. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO	90
4.2.1 Plano de Medidas de Mitigación.....	93

5. CONCLUSIONES 94

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Objeto (Artículo 2.1.1)

El presente Informe de Mitigación de Impacto Vial, del tipo **Básico**, tiene por objetivo solicitar la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias relacionadas con el sistema de movilidad local que son aplicables y de las medidas de mitigación adicionales requeridas para disminuir los impactos relevantes que se producirán en el referido sistema con la puesta en operación del proyecto “Jardín Infantil Martín Alonso Pinzón”, en la comuna de Las Condes, con el objetivo de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del mencionado proyecto.

Para ello, el presente informe precisa la forma en que el proyecto cumple las medidas de mitigación obligatorias aplicables y cómo tales medidas permitirán mantener los referidos estándares de servicio en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto, considerando las características de la comuna y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.

Cabe indicar que el terreno cuenta con un permiso de edificación aprobado (Permiso N°52/2001 y Permiso N°1530/1965), los que contemplan como destinos jardín infantil (contempla una matrícula de 41 alumnos y una superficie de 117,54 m²) y vivienda (superficie útil de 126,25 m²), respectivamente. Cabe indicar que, de acuerdo con lo indicado en el Certificado de Recepción Final de Obra Menor N°16, entregado por la DOM de Las Condes, con fecha 23 de marzo de 2001, el Permiso N°1530/1965 cuenta con Recepción Final S/N/66, y el Permiso N°52/2001 cuenta con Recepción Final N°16/2001. Se adjunta el Certificado de Recepción Final de Obra Menor N°16 en los antecedentes del proyecto.

Cabe indicar que, para lo relacionado con este IMIV, se contempla un cambio de destino, eliminando la vivienda y manteniendo el jardín infantil, con una superficie útil de 336,928665 m². Además, de acuerdo con lo indicado por el titular del proyecto, el jardín infantil contemplará una matrícula de 100 alumnos en el nuevo proyecto.

Finalmente, se indica que el jardín se encuentra en funcionamiento en la fecha de confección de este estudio.

2. CONTENIDO MÍNIMO (Art. 2.1.2.)

2.1. Aspectos Generales

El presente informe consiste en el desarrollo de un IMIV Básico, conformado por el proyecto “Jardín Infantil Martín Alonso Pinzón”, que contempla un jardín infantil, con 336,928665 m² de superficie útil y 100 alumnos de matrícula. El proyecto se ubica en la comuna de Las Condes, en Martín Alonso Pinzón N°7335, y cuenta con Rol SII 1242-8. El proyecto cuenta con acceso vehicular por Martín Alonso Pinzón que, para efectos del IMIV, se considera como dos accesos (Acceso 01 permite solo el ingreso de vehículos y Acceso 02 permite solo el egreso de vehículos). Por otro lado, contempla un único acceso peatonal por Mayecura, el que permite el ingreso y egreso de estudiantes y personal docente y paradocente del jardín.

De acuerdo con la información entregada por el titular del proyecto, el proyecto contempla 336,928665 m² relacionados con el jardín infantil, mientras que contempla una matrícula de 100 alumnos. Con respecto a estacionamientos y de acuerdo con la arquitectura presentada por el titular, el proyecto debe considerar 4 estacionamientos para vehículos livianos y 2 para bicicletas. Sin embargo, el proyecto contempla la opción de agregar 3 estacionamientos para ciclos y así descontar 1 estacionamiento para vehículos. De esta forma, el proyecto contempla 3 estacionamientos para vehículos (1 para personas con movilidad reducida) y 5 estacionamientos para ciclos.

2.1. Declaración Tipo de Estudio

Se ingresan al Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, en adelante SEIM, las características del proyecto “Jardín Infantil Martín Alonso Pinzón”, con el objeto que el sistema pueda determinar si el proyecto debe o no presentar un IMIV, y en el caso que sea exigible, precisar el tipo de informe requerido.

El sistema certifica que el proyecto debe presentar un IMIV Básico para el transporte privado motorizado, y un IMIV Básico para los viajes en otros modos. De acuerdo con el artículo 1.2.6 del Decreto 30, que entrega un reglamento para la confección de estos informes, se indica que cuando se requieren informes de categorías distintas para transporte privado motorizado y para otros modos, se debe considerar el informe exigido de mayor categoría. En este caso, de acuerdo con la metodología, se debe presentar un IMIV Básico. Con respecto a las intersecciones que formarán parte del área de influencia, SEIM determinó que se deben considerar 1 y 1 intersecciones para transporte privado motorizado y otros modos, respectivamente.

Los antecedentes ingresados y la simulación realizada por el sistema se presenta a continuación.

2.1.1 Oficio de Categorización



OFICIO SEIM N° RM-0000003239/2026

ANT.: Ingreso de características de Proyecto de Crecimiento Urbano en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, N° ID 13511822.

MAT.: Informa flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos inducidos por el proyecto y determina exención o tipo de Informe de Mitigación de Impacto Vial requerido.

SANTIAGO, 24 DE MARZO DE 2026.

DE: SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO.

A: CORPORACIÓN DE EDUCACIÓN Y SALUD DE LAS CONDES Y NICOLAS FERNANDO
ALFONSO PIZARRO JULIA

Mediante la presentación señalada en el antecedente, se ingresaron al Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad las siguientes características de un proyecto de crecimiento urbano, a emplazarse en la comuna de Las Condes, identificado bajo el N° ID 13511822:

Nombre Proyecto:	Jardín Infantil Martín Alonso Pinzón		
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación		
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva		
Rol	Región	Comuna	Dirección
01242-008	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Martín Alonso Pinzón # 7335
Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Equipamiento	Educación	Establecimiento de educación parvularia (sala cuna, jardines infantiles) y pre-básica	100 est.
Total terreno	Total edificado		Útil construido
885.1 m²	336.93 m²		336.93 m²

A partir de dicha información, el sistema efectuó la estimación de los flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos generados y atraídos por el proyecto, correspondientes al total de viajes en transporte privado, en transporte público y en modos no motorizados, como ciclos y peatones,



obtenidos a partir de las tasas de generación o atracción de viajes aplicables, arrojando los siguientes resultados:

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	55	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	87	Viajes/h	BASICO	1

Atendidos los resultados de la estimación de flujos, para transporte privado motorizado se concluye que:

El titular del proyecto deberá presentar, a través del SEIM y bajo el mismo N° ID indicado en este oficio, un Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico, o IMIV Básico, mediante el cual declare el cumplimiento de las exigencias normativas relacionadas con el sistema de movilidad local establecidas en el reglamento.

Atendidos los resultados de la estimación de flujos, para viajes en otros modos se concluye que:

El titular del proyecto deberá presentar, a través del SEIM y bajo el mismo N° ID indicado en este oficio, un Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico, o IMIV Básico, mediante el cual declare el cumplimiento de las exigencias normativas relacionadas con el sistema de movilidad local establecidas en el reglamento.

Considerando el resultado de ambas categorizaciones: BASICO para transporte privado motorizado y BASICO para viajes en otros modos. A efecto de dar cumplimiento a las medidas de mitigación obligatorias, del Artículo 1.3.2 del Decreto 30 (MTT), y para determinar el órgano encargado de revisar el IMIV, se considerará el IMIV de mayor categoría, es decir IMIV BASICO.

Se hace presente en el caso de que su proyecto realice su aporte al espacio público mediante estudios, proyectos, obras o medidas y que alguna de estas obras o medidas estén incluidas al interior del área de influencia del proyecto, deben ser consideradas para la definición de la distribución de los flujos (Artículo 3.5.1, Decreto 30).

Lo señalado en este oficio mantendrá su validez y vigencia mientras no se modifiquen las características del proyecto informadas en el SEIM ni se publiquen en el Diario Oficial modificaciones

El máximo legal de intersecciones es 20, si obtiene un resultado superior a este, favor sólo considerar 20.



a las normas urbanísticas, legales o reglamentarias pertinentes, que afecten la zona en que esté emplazado el predio o la estimación de los flujos efectuada por el sistema.

Sin otro particular, le saluda atentamente,



Sergio Stephan Orellana
Secretaría Regional Ministerial de Transportes y
Telecomunicaciones
Región Metropolitana de Santiago
24/03/2026 19:08

2.1.2 Ficha Resumen



CATEGORIZACIÓN DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Ficha Resumen - 13511822

1. Representante del Proyecto

1.1 Datos del Titular

Nombre / Razón Social	Corporación de Educación y Salud de Las Condes		
Primer Apellido		Segundo Apellido	
RUN/RUT	70.902.000-5	Teléfono	+56227006000
Dirección:	Reyes Lavalle	Número	3207
Región:	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Correo Electrónico	fperez@corplascocondes.cl		

1.2 Datos del Representante

Nombre / Razón Social	Nicolas Fernando Alfonso		
Primer Apellido	Pizarro	Segundo Apellido	Julia
RUN/RUT	██████████	Teléfono	██████████
Dirección:	██████████	Número	████
Región:	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Correo Electrónico	██████████		

2. Proyecto de crecimiento urbano

2.1 Datos de Creación

Fecha de Creación	24/03/2026 19:08
Usuario Creador	Iván Eduardo Muñoz Solís



2.2 Datos del Proyecto

Nombre del Proyecto	Jardín Infantil Martín Alonso Pinzón		
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Descripción	El proyecto corresponde a un Jardín Infantil, con una matrícula de 100 alumnos.		
Latitud	-33.420308	Longitud	-70.555040
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda con vía urbana		

2.3 Superficies (m2)

Total Terreno	885,1		
Útil Edificada Subterránea	0	Útil Edificada Sobre Terreno	336,93
Útil Construida	336,93		
Común Edificada Subterránea	0	Común Edificada Sobre Terreno	0
Edificada	336,93		

2.4 Datos de la Propiedad

Número de Rol	01242-008		
Dirección Rol	Martín Alonso Pinzón	Es Principal	No
Número	7335	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Local
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Propiedad en Trámite de Fusión de Rol	No
---------------------------------------	----

3 Características del Proyecto

Tipo de Uso de Suelo	Equipamiento		
Clase	Educación	Destino	-



Tipo de Proyecto	Establecimiento de educación parvularia (sala cuna, jardines infantiles) y pre-básica
Unidades de Referencia	
Estudiantes	100

4. Propósito de la Ficha

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

2.2. Ubicación

El proyecto se ubicará en Martín Alonso Pinzón N°7335, comuna de Las Condes, Región Metropolitana. En la siguiente figura se aprecia la ubicación del proyecto.

Figura 2.1: Ubicación Esquemática



Fuente: Elaboración Propia.

El detalle de la arquitectura se presenta en formatos .DWG (AutoCAD) y PDF en los anexos digitales. Además, en el archivo KMZ en el anexo homónimo, se encuentra la arquitectura (del primer piso) emplazada en el archivo georreferenciado, para su mejor análisis y revisión.

2.3. Superficies

El terreno donde se emplaza el proyecto tiene una superficie de 885,1 m².

Anteriormente, se contemplaba una superficie edificada de 317,16 m² repartidos entre vivienda y jardín infantil. Sin embargo, para este IMIV, el proyecto contempla una superficie de 336,928665 m² relacionados exclusivamente con jardín infantil. Por otro lado, cabe indicar que para los proyectos con destino educacional, el flujo inducido tiene como inductor la matrícula del establecimiento y no la superficie.

2.4. Estacionamientos

De acuerdo con lo exigido por el Artículo 7.1.2.9 del PRMS, un jardín infantil tiene como exigencia 1 estacionamiento vehicular por cada 30 alumnos considerados en la matrícula. De esta forma, el proyecto debe considerar 3.33 estacionamientos vehiculares. De acuerdo con lo estipulado en la normativa, esto se aproxima al entero superior, por lo que se contempla una dotación de 4 estacionamientos. Sin embargo, el proyecto contempla la reducción de 1 estacionamiento vehicular al considerar 4 estacionamientos de ciclos adicionales (el requerimiento indica que se descuenta 1 estacionamiento vehicular por cada 3 estacionamientos de ciclos). Así, el proyecto materializa 3 estacionamientos vehiculares (1 de ellos para personas con movilidad reducida, de acuerdo con lo indicado en el Artículo 2.4.2 de la OGUC).

De forma análoga, no se exigen estacionamientos para ciclos. Sin embargo, el proyecto contempla 3 estacionamientos para ciclos, para así poder descontar 1 estacionamiento vehicular.

Cuadro 2.1: Exigencia y cálculo de estacionamientos vehiculares

Estacionamientos Vehiculares						
Uso de Suelo	Destino / Actividad/Ítem	Exigencia	Cantidad	Cant. Exigida	Cant. Proyectada	Estado
Educación	Jardín Infantil	1 cada 30 alumnos	100 alumnos	3,33	4	Cumple
-	Descuento	1 est. Veh/3 est. Ciclos	3 est. Ciclos	0	-1	
TOTAL					3	

Fuente: PRMS.

Cuadro 2.2: Exigencia y cálculo de estacionamientos de ciclos

Estacionamientos de Ciclos				
Ítem	Exigencia	Cant. Exigida	Cant. Proyectada	Estado
Jardín Infantil	No Aplica	-	-	Cumple
Descuento	1 est. Veh/3 est. Ciclos	3	4	
TOTAL			4	

Fuente: PRMS.

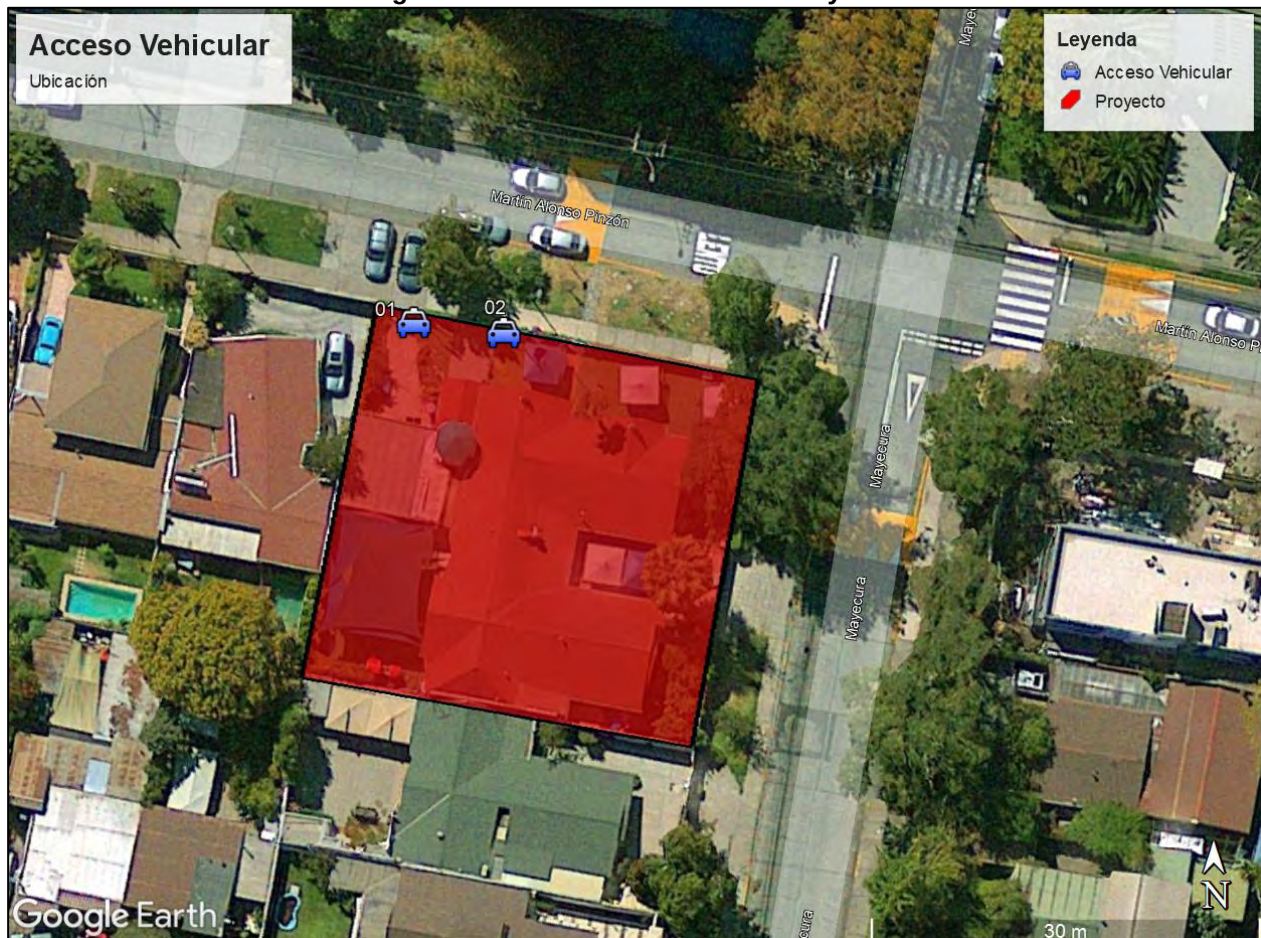
En mayor detalle se puede apreciar en el plano del Esquema de Proyecto.

2.5.Descripción de Accesos

2.5.1 Accesos Vehiculares

Desde el punto de vista operacional, el proyecto contempla 2 accesos vehiculares, los que se emplazan en Martín Alonso Pinzón. Acceso 01 permite solo el ingreso de vehículos y Acceso 02 solo el egreso.

Figura 2.2: Acceso vehicular del Proyecto



Fuente: Elaboración propia.

Como se aprecia en los detalles anteriores, los accesos proyectados cumple con lo exigido en el Artículo 2.4.4. de la O.G.U.C:

- Accesos y salidas no interrumpen ni disminuyen el ancho de la ruta accesible, ni aumentan la pendiente de la misma. Tampoco interrumpen soleras. En este caso, la vereda que atraviesan los vehículos al entrar o salir en cada acceso tiene un ancho de 2 metros, no se modifica la pendiente, y se encuentra siempre a nivel de acera (son los vehículos los que enfrentan pendiente).

- La longitud de cada rebaje no deberá superar los 14 metros, y el cruce con la vereda tendrá un ancho máximo de 7,5 metros. En este caso, el acceso al terreno norte, donde se emplaza la mayoría de los estacionamientos, tiene un rebaje de 10 metros de ancho, y el atraveso por la vereda tiene un ancho de 7,5 metros. El otro acceso, ubicado en el terreno en que se emplaza el establecimiento, contempla un rebaje de 9,4 metros de largo, y el atraveso por la vereda tiene un ancho de 6,5 metros.
- No existen accesos o salidas sucesivas, por lo que no requiere de refugio peatonal de al menos 2 metros de ancho, en el sentido de la circulación peatonal.
- Cumple con las distancias mínimas exigidas para los accesos.

2.5.2 Accesos Peatonales

El proyecto cuenta con un acceso peatonal, ubicado en Mayecura, en el frente predial oriente. En la siguiente figura, se presenta la ubicación de los accesos peatonales.

Figura 2.3: Accesos peatonales del Proyecto

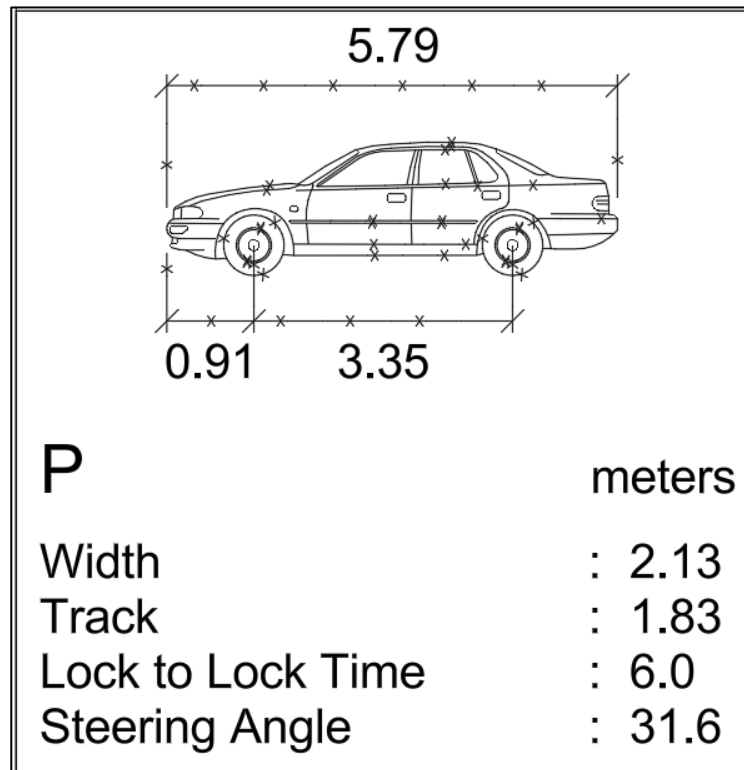


Fuente: Elaboración propia.

2.5.3 Operación de Accesos

A fin de comprobar la funcionalidad de los accesos vehiculares ya mencionados, se realizaron simulaciones de las maniobras de ingreso y egreso utilizando el programa AutoTURN. Para tal efecto, se utilizan vehículos livianos, con dimensiones que se aprecian en la figura a continuación.

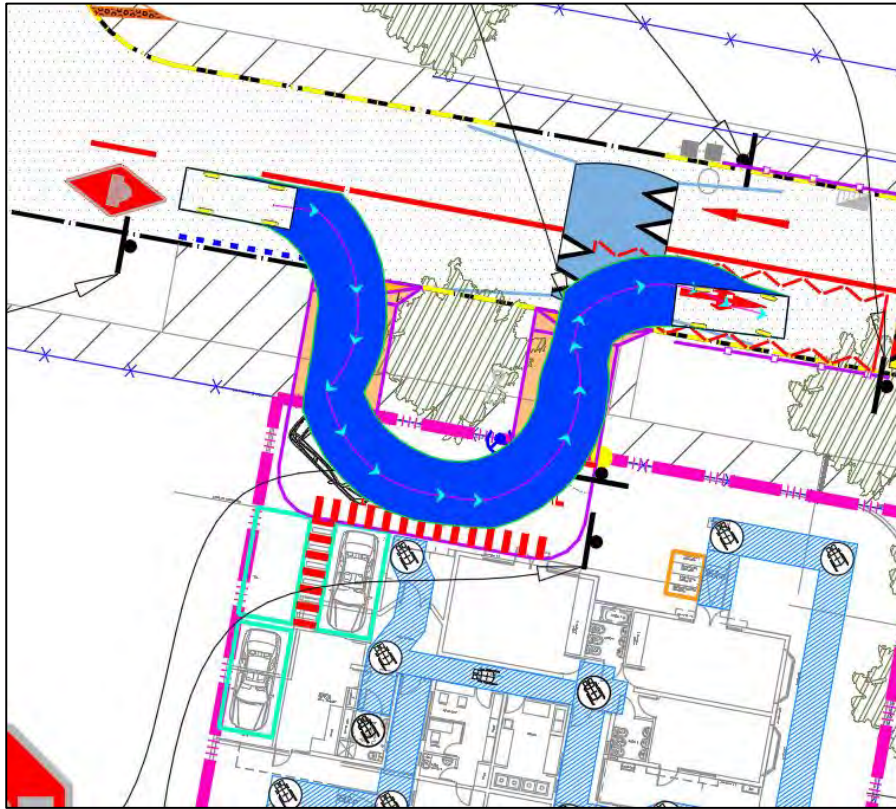
Figura 2.4: Detalle de vehículos utilizados para simulación AutoTURN



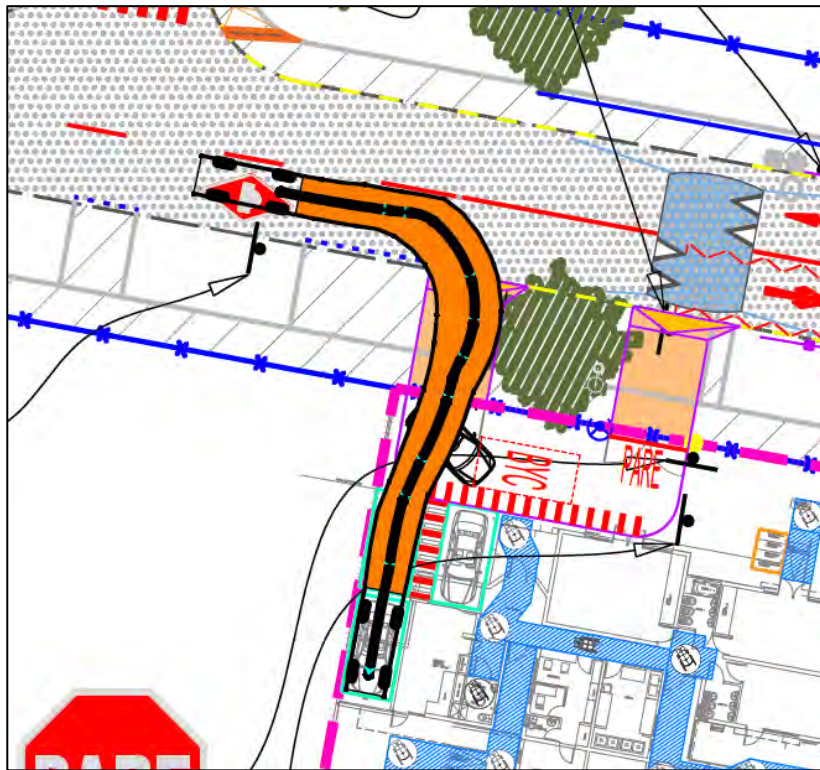
Fuente: Elaboración Propia

A continuación, se presenta la simulación en AutoTURN relacionada con los movimientos vehiculares.

Figura 2.5: Simulación AutoTURN Ingreso y Salida



Fuente: Elaboración Propia

Figura 2.6: Simulación AutoTURN Ingreso a Estacionamiento

Fuente: Elaboración Propia

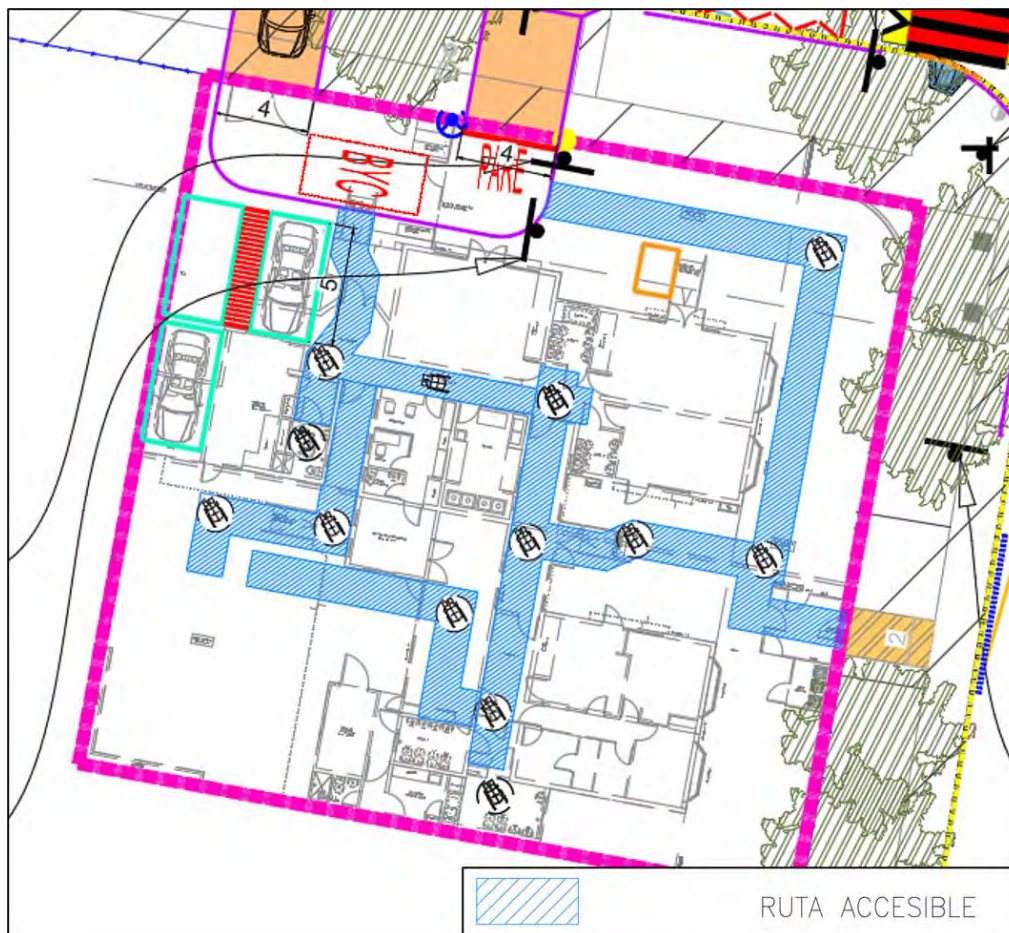
Como se indicó anteriormente, el proyecto contempla la habilitación de un espacio para la detención vehicular transitoria en su interior, con el fin de que los apoderados puedan dejar o recoger a los alumnos, sin interrumpir el tránsito por Martín Alonso Pinzón. En la primera figura, se presenta el ingreso y salida de este espacio. Estas maniobras se realizan siempre marcha adelante, y no superan el eje de la calzada de Martín Alonso Pinzón.

Por otro lado, el proyecto contempla 3 estacionamientos vehiculares en su interior. La segunda figura muestra el ingreso vehicular al estacionamiento más alejado de la calle. También se aprecia que esta maniobra se realiza sin inconvenientes. Además, es claro que el ingreso de vehículos a los estacionamientos no se realizará en simultáneo con el ingreso o salida de vehículos de la zona de detención transitoria.

2.6. Vías de Circulación Interna y Ruta Accesible

La circulación interna de las personas cumplen con la normativa de accesibilidad universal. Los peatones que transiten podrán circular por sendas peatonales libres de obstáculos. En los anexos digitales pueden encontrarse el detalle de la circulación interna del proyecto. De forma similar, los radios de giro al interior del proyecto tienen un radio de 0,75 metros (o un diámetro de 1,5 metros), con el fin de garantizar que las personas en silla de ruedas puedan desplazarse sin inconvenientes.

Figura 2.7: Circulación interior



Fuente: Elaboración Propia, con base en Arquitectura.

2.7. Certificado de Informaciones Previas

FORMULARIO 3.2.

Las Condes
MEJOR PARA TODOS

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

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

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES

REGIÓN METROPOLITANA

☒ URBANO ☐ RURAL

SGV / CFS / IFM

CERTIFICADO N°	3220
FECHA	15-10-2024
SOLICITUD N°	23178
FECHA	10-10-2024

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN: MARTÍN ALONSO PINZÓN

LOTES	CRISTOBAL COLON	S-8059	MANZANA	A	LOTE	6A
ROL S.U. N°	1242-S	LENA SDO ASIGNADO EL N°		7335		

ADemás EL PREDIO CUENTA CON LA(S) SIGUIENTE(S) DIRECCIONES)

MAYECURA N° 1239

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	RES. G.R.M. 20/64, RES. G.R.M. N°12/10.
PLAN REGULADOR COMUNAL	RES. G.R.M. N°8/86, D.A. N° 3218/03, D.A. N° 4744 AL D.A. N° 4488/04, D.A. N° 728/11, D.A. N° 2862/04, D.A. N° 2874/07, D.A. N° 3183/07, D.A. N° 3804/07, D.A. N° 3806/07, D.A. N° 1071/08, D.A. N° 179/10, D.A. N° 3386/10.
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 (En caso necesario se adjunta hoja anexa)

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	---
USOS DE SUELO PERMITIDOS:	---
UV1	USO DE VIVIENDA 1

INFORMACIÓN ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:

E-Ab2	EDIFICACIÓN AISLADA BAJA N° 2
-------	-------------------------------

SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA	DENSIDAD MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA EDIF.	SISTEMA DE AGRUPAMIENTO	
(*)	(*)	(*)	(*)	
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO	OCUPACIÓN Pisos SUPERIORES	BASANTE	NIVEL DE APLICACIÓN
(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
ADOSAMIENTOS	DISTANCIAMIENTOS	CERROS	OCHAVOS	
(*)	(*)	ALTO: 2.50 m máximo N. TRANSFERENCIA: 40%	OGUC	

(*) INFORMACIÓN ÁREA DE EDIFICACIÓN EN HOJA ANEXA

Firmado Digitalmente

 Código: oCedXOdenLCftXMZcc2n validar en: <http://lascondes.friedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

(C.I.P.-1.4.4)
2/3

DESIGNES (Proporción frente y fondo superficial a orden para áreas verdes (Art. 22.5 NP O.O.11.C.))	NO
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS	
ESTACIONAMIENTO ZONA A	

VER ART. 32 DEL PROLC

ÁREA DE RIESGO	ÁREA DE PROTECCIÓN	ZONA O INMUEBLE DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA	ZONA TÍPICA O MONUMENTO NACIONAL
☐ SI ☒ NO	☐ SI ☒ NO	☐ SI ☒ NO	☐ SI ☒ NO

5.2.- LINEAS OFICIALES

POR CALLE			TIPO VÍA	
MARTÍN ALONSO PINZÓN			LOCAL	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	20,000 m	ANTEJARDÍN	8/TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	10,000 m	CALZADA	3 PISTAS
MAYECURA			LOCAL	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	20,000 m	ANTEJARDÍN	8/TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	10,000 m	CALZADA	8,000 m
POR CALLE			TIPO VÍA	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	
POR CALLE			TIPO VÍA	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PUBLICA (ART. 58)				☐ SI	☒ NO
PARQUE	☐	VALDAD	☐	ENSANCHE	☐
				APERTURA	☐

DE LAS SIGUIENTES VIAS

--	--	--	--	--	--

GRAFICACION DEL ÁREA AFECTA A UTILIDAD PUBLICA CON INDICACIÓN DE SUPERFICIES Y DIMENSIONES (Verificar Validad)

--	--	--	--	--	--

FORMULARIO 3.2

(C.I.P.-1.4-3)

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

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

OBRAS DE URBANIZACIÓN DE LAS ÁREAS A DECLARATORIA (ART. 134° LGUC)

PLANOS Y PROYECTOS	
☐	Pavimentación
☐	Agua Potable
☐	Alcantarillado de Aguas Servidas
☐	Evacuación de Aguas Lluvias
☐	Electricidad y/o Alumbrado Público
☐	Gas
☐	Telecomunicaciones
☐	Plantaciones y obras de ornato
☐	Obras de defensa del terreno
☐	Otros:

6.- CARACTERÍSTICAS DE URBANIZACIÓN

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

7.- DOCUMENTOS ADJUNTOS

☒ PLANO DE CATÁSTRO	☐ PERFIL DE CALLES	☒ ANEXO NORMAS URBANÍSTICAS DEL I.P.T.
---	---	--

EXTRACTO PLANO LOTEOSUBDIVISION/FUSION

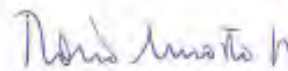
USO DE SUELO
ÁREA DE EDIFICACIÓNNOTA: LOS ARTICULOS DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LAS CONDES INDICADOS PUEDEN SER REVISADOS EN EL SITIO WEB WWW.LASCONDES.CL
EN RELACIÓN CON EL DECRETO ALCALDICO SECCION 1° N° 968 DE 2014, APLICA DECRETO ALCALDICO SECCION 1° N° 1022 DEL 14/02/2017.

OBS: 1.- VERLEY N° 20368 DE FECHA 12.11.2007 QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO -

2.- PARA MARTIN ALONSO PINZON Y MAYECURIA, EL ANTELARDOIN 5.00 m VER ART. 9 DEC. ALC. N° 729/2011, SOBRE ANTELARDOINES ENTRE LINEAS OFICIALES -

NOTA: EL PRESENTE CERTIFICADO MANTENDRA SU VALIDEZ Y VIGENCIA MIENTRAS NO SE PUBLIQUEN EN EL DIARIO OFICIAL MODIFICACIONES AL CORRESPONDIENTE INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, O A LAS DISPOSICIONES LEGALES O REGLAMENTARIAS PERTINENTES, QUE AFECTEN LAS NORMAS URBANÍSTICAS APLICABLES AL PREDIO.

8.- PAGO DE DERECHOS				\$ 8.715
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (ART. 130 N° 9 L.O.U.C.)	N°		FECHA	
GRPO DE INGRESO MUNICIPAL	N°	18513255	FECHA	10/10/2024


DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES
FIRMA Y TIMBRE

Nº CIP 3220



S-8059

E-Ab2

N° CIP 3220

Área E-Ab2: edificación aislada baja N° 2.

Las edificaciones que se emplacen en las áreas E-Ab2 deberán cumplir con las normas específicas de la siguiente tabla

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
40 viv/ha	500m ²	0.6	0.4	60°	3 pisos con altura máxima de 10,5m	Plano de loteo	O.G.U.C.	Aislado y pareado.

Los proyectos de ampliación de viviendas unifamiliares podrán aplicar un coeficiente de constructibilidad de 0.8.

En el área comprendida entre Camino El Alba, Avda. Plaza, Parque Quebrada Grande y Avda. San Carlos de Apoquindo los proyectos de equipamiento de salud o educación podrán incrementar hasta en 0,3 los coeficientes de ocupación de suelo y constructibilidad señalados en la tabla.

En los deslindes de aquellos predios que pertenezcan parcial o totalmente a esta área E-Ab2 y sean colindantes con áreas de edificación media y alta, se aplicará una rasante de 60° para ambas áreas.

En el área comprendida por la línea poligonal definida; por el eje de la Avda. Francisco Bulnes Correa entre el eje de Avda. Camino El Alba y su intersección con el eje de calle Los Monjes; el eje de calle Los Monjes hasta su intersección con el eje de calle El Convento; el eje de calle El Convento hasta su intersección con el eje de la Avda. San Francisco de Asís; el eje de la Avda. San Francisco de Asís hasta su intersección con la proyección de los fondos prediales de los lotes que enfrentan por el poniente la Avda. Plaza; fondos prediales de los lotes que se ubican en la acera poniente de la Avda. Plaza hasta su intersección con el eje de Avda. Camino El Alba; el eje de Avda. Camino El Alba hasta su intersección con el eje de la Avda. Francisco Bulnes Correa, la densidad neta máxima de los proyectos en esta área no podrá superar las 20 viviendas por hectárea, con excepción del polígono A-B-C-D-E-F-A que enfrenta Av. Francisco Bulnes Correa, graficado en los planos MPRCLC-2010 de edificación y de usos de suelo, en el cual se aplicarán las siguientes normas:

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
60 viv/ha	1000 m ²	1.6	0.35	70°	5 pisos con altura máxima de 17,5m (2)	7m.	7m.	Aislado. No se permite adosamiento.

(1) En las áreas ubicada al oriente de calle El Alto y al sur de calle La Portería se aplicará una densidad de 20 viv/ha.

(2) En proyectos que opten por conjunto armónico la altura máxima será de 4 pisos y 14 m.

En el sector comprendido entre Av. Francisco Bulnes Correa, Camino San Francisco de Asís, calle El Alto y calle La Parroquia, los proyectos destinados a culto deberán cumplir las siguientes normas:

Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
2500 m ²	0.6	0.5	70°	20.0m	10m.	7m.	Aislado. No se permite adosamiento.

En el área de edificación E-Ab2, los proyectos que se emplacen en los predios ubicados en calle Vasco de Gama acera sur entre el pasaje del mismo nombre y calle Martín Alonso Pinzón, pueden optar a la tabla para predio existente residual de densificación establecida en la presente Ordenanza.

CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-V1 (1 de 2)											
USO DE SUELO		VIA LOCAL		VIA DE SERVICIO		VIA COLECTORA		VIA TRONCAL		VIA EXPRESA	
TIPO	CLASE	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES
Residencial	-----	Vivienda: Hogares de acogida.	Para hogares de acogida, máximo 15 camas, sin equipamiento médico.	Vivienda: Hogares de acogida.	Residenciales y Hogares, máximo 15 camas, sin equipamiento médico.	Vivienda: Hogares de acogida.	SR.	Vivienda: Hogares de acogida.	SR.	Vivienda: Hogares de acogida.	SR.
Áreas Verdes	-----	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.
Espacio Público	-----	Vialidad: Plazas, Áreas verdes.	SR.	Vialidad: Plazas, Áreas verdes.	SR.	Vialidad: Plazas, Áreas verdes.	SR.	Vialidad: Plazas, Áreas verdes.	SR.	Vialidad: Plazas, Áreas verdes.	SR.
Equipamiento	Educación	Parvularios, Jardines Infantiles.	Sólo en locales de escuela básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior, y superficie máxima construida de 290 m².	Parvularios, Jardines Infantiles.	Sólo en locales de escuela básica, con superficie máxima construida de 290 m².	Parvularios, Jardines Infantiles.	Sólo en locales de escuela básica, con superficie máxima construida de 290 m².	Parvularios, Jardines Infantiles.	Sólo en locales de escuela básica, con superficie máxima construida de 290 m².	Parvularios, Jardines Infantiles.	Sólo en locales de escuela básica, con superficie máxima construida de 290 m².
	Culto Cultural.	Capillas.	Sólo en locales de escuela básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior.	Capillas.	Sólo en locales de escuela básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior.	Capillas.	En locales de escuela básica.	Capillas.	En locales de escuela básica.	Capillas.	En locales de escuela básica.
	Social	Juntas de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales.	Sólo en locales de escuela básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior.	Juntas de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales.	Sólo en locales de escuela básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior.	Juntas de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales.	En locales de escuela básica.	Juntas de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales.	En locales de escuela básica.	Juntas de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales.	En locales de escuela básica.

N° CIP-3220

2.8. Distancias a intersecciones

2.8.1 Metodología

La metodología utilizada para desarrollar este estudio fue la dispuesta en el capítulo 4 (punto 4.04.1) del Manual de Vialidad Urbana Ed. 2009, la cual define lo siguiente.

Para los accesos que se encuentran próximos a la esquina se ha especificado la distancia mínima que debe existir entre ellos y la intersección de las líneas de solera asociadas a cada frente. Se distinguen dos casos: el primero corresponde al frente por el cual los vehículos pasan en su camino a la intersección; el segundo corresponde a aquel por el cual los vehículos pasan una vez superada la intersección.

Para el primer caso se han definido dos distancias:

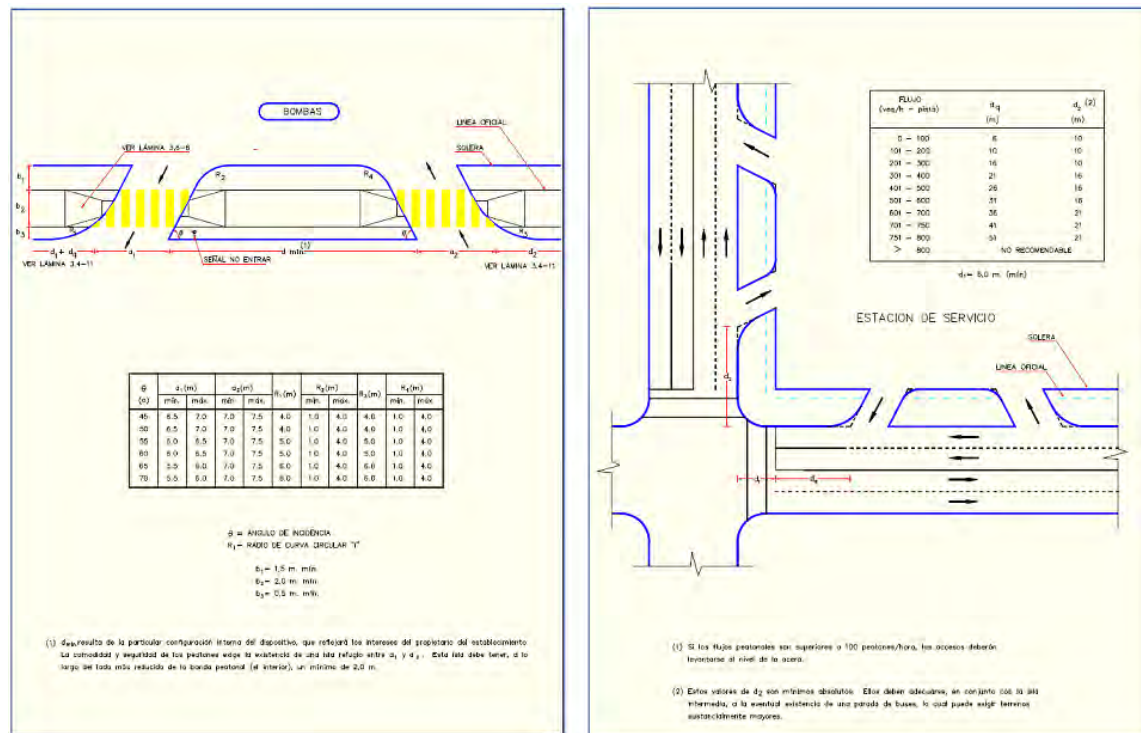
- d_l : es la distancia comprendida entre la intersección de ambas líneas de solera y la línea de parada. Este espacio es la reserva necesaria para la materialización de un cruce peatonal.
- d_q : es la distancia comprendida entre la línea de parada y el vértice (teórico) más próximo a ella del acceso de salida de la estación de servicio. Esta distancia es función del flujo de vehículos que arriban a la intersección en veq/h -pista y se determina calculando el largo de cola promedio que se produce para dicho flujo.

-

Para el segundo caso se ha definido sólo una distancia (d_2), que corresponde a aquella comprendida entre la intersección de ambas líneas de solera y el vértice (teórico) más próximo a ella del acceso de entrada a la estación de servicio. Mientras mayor es esta distancia, menor es el efecto que el ingreso de un vehículo produce sobre la intersección, como resultado de la maniobra correspondiente de deceleración. Los valores de d_2 asumidos corresponden a los que la experiencia internacional recomienda, de acuerdo con la tendencia que los mismos instaladores han observado en el sentido de hacer estaciones de servicio más amplias que las de antaño.

En la siguiente figura, se especifican los parámetros de diseño para la definición geométrica de los elementos que componen los accesos de entrada y salida a la estación de servicio.

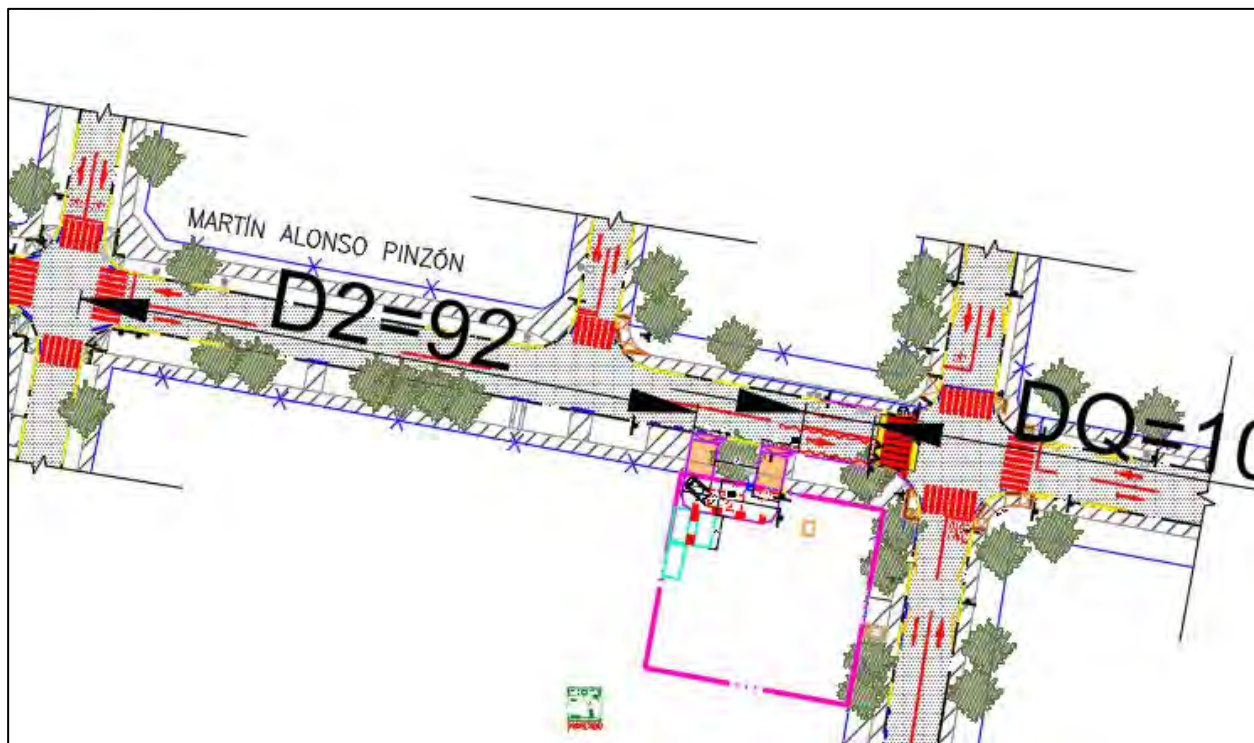
Figura 2.8: Parámetros de diseño



Fuente: MINVU. REDEVU. 2009

2.8.2 Cálculo de distancias

De acuerdo con lo indicado en el Artículo 1.3.2 del D.S.30, un IMIV Básico para el transporte privado motorizado debe tener distancias no menores a 6 metros de una línea de detención y no menor a 10 metros de una esquina, esto desde el punto del rebaje de acceso más próximo a la esquina (intersección virtual de las soleras). Cabe indicar que, al no ser este un proyecto de equipamiento con clase comercio de escala mediana o mayor, ni una estación de servicio automotor, no se requieren mediciones de flujo vehicular en la vía en que se encuentran los accesos, de acuerdo con lo indicado en el Artículo 1.3.2 de la normativa. A continuación, se presenta el cumplimiento de las distancias mínimas exigidas.

Figura 2.9: Distancias mínimas d_q y d_2 

Fuente: Elaboración propia.

Como se aprecia en la figura anterior, la distancia d_2 se determina con relación a la intersección aguas arriba del Acceso 01 (el más próximo a ella), la que corresponde a Martín Alonso Pinzón con Robinson Crusoe. Esta distancia es de 92 metros. Por otro lado, la distancia d_q se determina con relación a la línea de parada relacionada con el resalto plano a nivel de acera a proyectar en la rama poniente de la intersección de Martín Alonso Pinzón con Mayecura. Esta distancia, desde el extremo oriente del Acceso 02 (el más próximo a la línea de detención) es de 10 metros. A continuación, se presenta un cuadro con el cumplimiento de las distancias mínimas.

Cuadro 2.3: Cumplimiento de Distancias

Acceso	Distancia Exigida (m)		Distancia Medida (m)		Conclusión
	d_q	d_2	d_q	d_2	
1	6	10	10	92	CUMPLE

Fuente: Elaboración Propia

De esta forma, se cumple con lo exigido para un IMIV Básico.

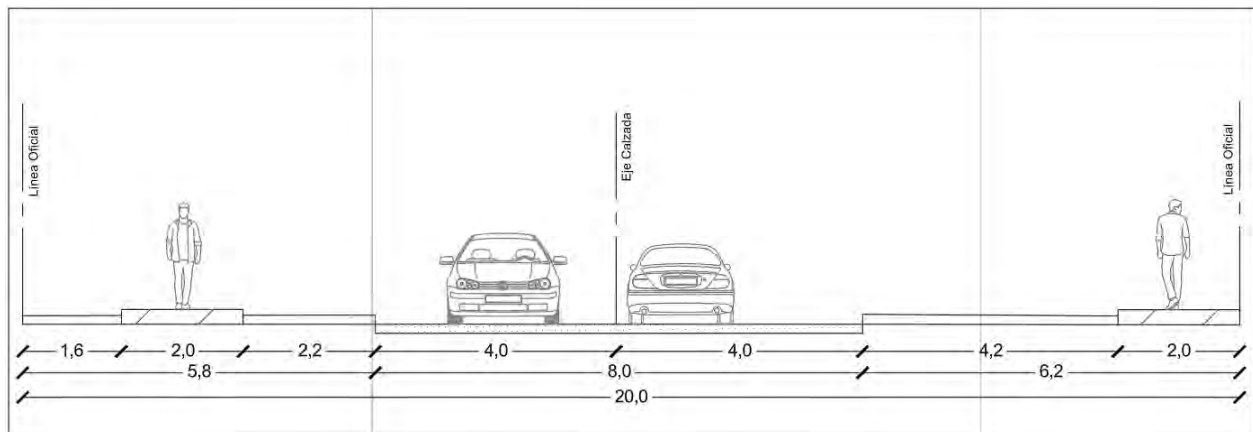
2.9. Ingreso de las características del proyecto en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM)

Las características del proyecto que se mencionan en los apartados precedentes (superficies), se declararon en el SEIM, con el objetivo que el sistema pueda determinar si el proyecto debe o no presentar un IMIV y precisar el tipo de informe requerido, en el caso que sea exigible. El sistema certifica que el proyecto debe presentar un IMIV Básico para el transporte privado motorizado e IMIV Básico para el transporte en otros modos, por lo que se considera que el proyecto debe presentar un IMIV Básico, de acuerdo con lo exigido en el Artículo 1.2.6 del Decreto 30, que entrega normas para la confección de estos informes. Además, indica que el área de influencia se debe extender considerando 1 intersección para el transporte privado motorizado y 1 intersección para el transporte en otros modos.

2.10. Perfiles

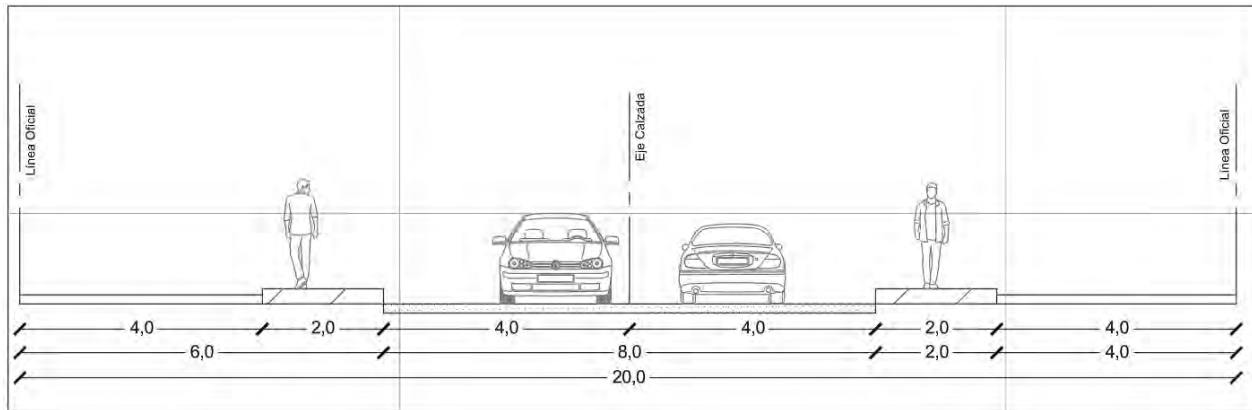
A continuación, se presentan los perfiles relacionados con el proyecto.

Figura 2.10: Perfil Martín Alonso Pinzón



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2.11: Perfil Mayecura



Fuente: Elaboración propia.

Los perfiles se encuentran en el plano de catastro, para mayor detalle.

3. ÁREA DE INFLUENCIA, SITUACIÓN ACTUAL Y SITUACIÓN CON PROYECTO

3.1. Área de influencia (Art. 2.2.1)

En el presente apartado se determina la zona en la que se deben analizar los impactos que se producirán en el sistema de movilidad local como consecuencia de la puesta en operación del proyecto. Como se indicó en capítulos anteriores, el proyecto cuenta con acceso en Mayecura (peatonal) y Martín Alonso Pinzón (vehicular y peatonal).

De acuerdo con lo indicado en el artículo 2.2.1 del D.S.30, el área de influencia de un proyecto que debe presentar 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.

3.1.1 Número de Intersecciones a Considerar por Ruta

Para determinar la cantidad de intersecciones por cada ruta a considerar, se debe realizar la categorización del proyecto, para lo cual se necesitan las superficies del proyecto

Cuadro 3.1: Input para Categorización

Uso de Suelo	Destino / Actividad	Inductor
Educación	Jardín Infantil	100 alumnos

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro 3.2: Flujos y Viajes inducidos por el proyecto.

TOTAL					
Periodo	T. Privado	T. Público	Peatones	Ciclo	Otros Modos
PM-L	55	11	75	3	89
PMd-L	0	0	0	0	0
PT-L	27	12	61	5	78
PMd-F	0	0	0	0	0
PT-F	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia.

Luego, al ser este proyecto un IMIV Básico, se debe considerar una intersección para el área de influencia del transporte privado motorizado y una intersección para el área de influencia en otros modos.

3.1.2 Rutas de Entrada y Salida para Vehículos Motorizados

En este caso, se deben considerar las rutas de ingreso y salida, según lo permita cada acceso. De acuerdo con lo indicado en capítulos anteriores, al Acceso 01 se encuentra en Martín Alonso Pinzón, y permite tanto el ingreso como la salida de vehículos. A continuación, se consideran las rutas de ingreso y salida, considerándolas hasta la primera intersección con otra vía.

Figura 3.1: Rutas de ingreso vehicular al proyecto – Acceso 01
Desde el Poniente



Desde el Oriente



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.2: Rutas de egreso vehicular del proyecto – Acceso 02
Hacia el Poniente



Hacia el Oriente



Fuente: Elaboración Propia.

Entonces, es claro que las dos intersecciones relevantes para el área de influencia de transporte privado corresponden a Martín Alonso Pinzón con Robinson Crusoe al poniente, y Martín Alonso Pinzón con Mayecura al oriente.

La figura siguiente muestra el área de influencia para el transporte privado de vehículos motorizados, considerando las rutas definidas con anterioridad.

Figura 3.3: Área de Influencia del Transporte Privado Motorizado

Fuente: Elaboración Propia.

Es claro que el área de influencia para el transporte privado motorizado se encuentra conformada por el tramo de Martín Alonso Pinzón, comprendido entre Robinson Crusoe y Mayecura.

A continuación, se presenta un cuadro con las intersecciones al interior del área de influencia de transporte privado.

Cuadro 3.3: Intersecciones al interior del área de influencia

Número	Calle 1	Calle 2
1	Martín Alonso Pinzón	Robinson Crusoe
2	Martín Alonso Pinzón	Mayecura

Fuente: Elaboración propia.

3.1.3 Área de influencia para viajes en otros modos

El área de influencia se debe definir a partir de la dispersión de los flujos de viajes en otros modos en la vialidad circundante, considerando la principal ruta de entrada al proyecto y de salida del mismo, desde o hacia cada uno de los accesos y hasta el número de intersecciones con otras vías que corresponda y hacia y desde las paradas de transporte público dentro de estas rutas. Cabe señalar que el proyecto cuenta con un acceso peatonal en Mayecura.

Además, se debe considerar que, de acuerdo con lo establecido por la normativa, para viajes en transporte público, el área de influencia deberá extenderse hasta paradas, con un máximo de 2 intersecciones extra sobre las exigidas. En este caso, no existen paradas de transporte público, aun extendiéndose 2 intersecciones. Tampoco circulan recorridos de transporte público por ninguna de las dos calles en que existen accesos.

Figura 3.4: Rutas de ingreso peatonal del proyecto – Acceso 1 (Mayecura)
Desde el Norte



Desde el Sur



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.5: Rutas de egreso peatonal del proyecto – Acceso 1 (Mayecura)
Hacia el Norte



Hacia el Sur



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.6: Área de Influencia de Otros Modos

Fuente: Elaboración Propia.

A continuación, se presentan las intersecciones al interior del área de influencia de otros modos.

Cuadro 3.4: Intersecciones al interior de área de influencia de otros modos

Número	Calle 1	Calle 2
1	Martín Alonso Pinzón	Robinson Crusoe
2	Martín Alonso Pinzón	Mayecura
3	Mayecura	Alonso de Camargo

Fuente: Elaboración propia.

3.2. Caracterización y levantamiento planimétrico de la situación actual (Art. 2.2.2)

En este apartado se describe la forma de operación de las intersecciones y las vías en el área de influencia, con el objetivo de apoyar la identificación de conflictos.

3.2.1 Tipo y Estado de Pavimentación (Artículo 2.2.2 literal a)

En este caso, se propone un catastro de las calles en el área de influencia.

- Martín Alonso Pinzón: de acuerdo con lo indicado en el CIP del terreno, corresponde a una vía local existente, y su ancho entre líneas oficiales es de 20 metros. En el área de influencia, esta calle contempla una calzada bidireccional, con una pista por sentido. Con respecto a la circulación peatonal, esta vía cuenta con veredas en sus costados externos, de anchos superiores a 1,2 metros.
- Mayecura: de acuerdo con lo indicado en el CIP del terreno, corresponde a una vía local existente, y su ancho entre líneas oficiales es de 20 metros. En el área de influencia, esta calle contempla una calzada bidireccional, con una pista por sentido. Con respecto a la circulación peatonal, esta vía cuenta con veredas en sus costados externos, de anchos superiores a 1,2 metros.

Cuadro 3.5: Artículo 2.2.2 literal a.

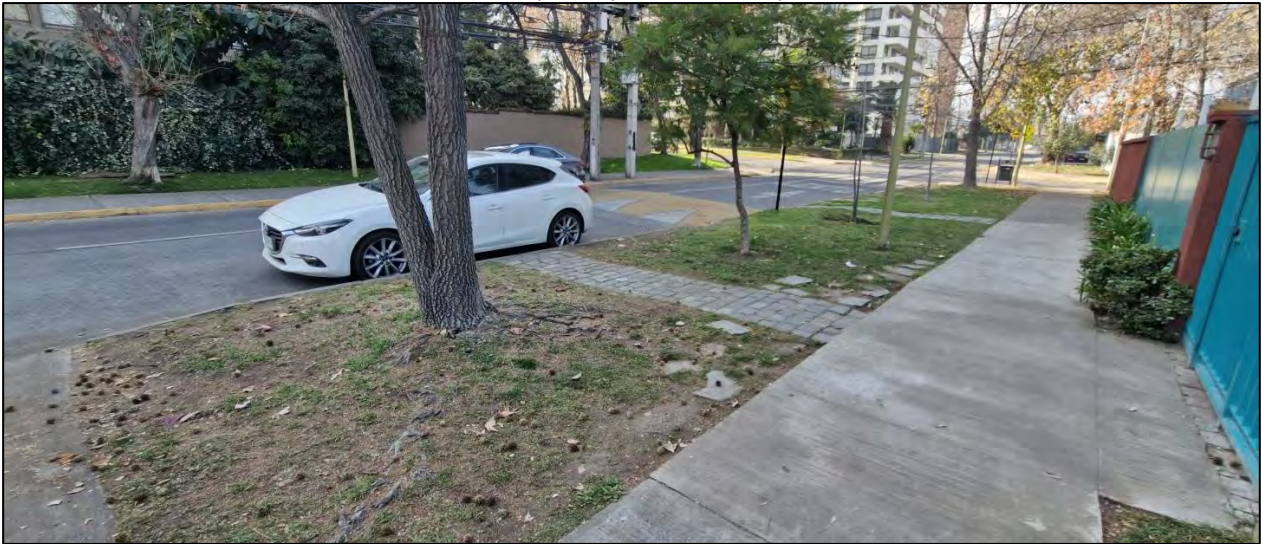
Artículo 2.2.2 literal a) Tipo y Estado de Pavimentación				
Calle	Elemento	Tipo de material	Estado	Intervención
Martín Alonso Pinzón	Calzada	Concreto	Bueno	Ninguna
	Aceras	Area verde	Bueno	Ninguna
	Veredas	Concreto	Bueno	Ninguna
	Soleras	Concreto	Regular	Ninguna
	Accesos	Concreto	Bueno	Ninguna
	Cámaras de Inspección	Concreto	Bueno	Ninguna
	Sumidero de Aguas Lluvias	Metálico	Fuera de norma	Ninguna
Mayecura	Calzada	Concreto	Bueno	Ninguna
	Aceras	Area verde	Bueno	Ninguna
	Veredas	Concreto	Bueno	Ninguna
	Soleras	Concreto	Regular	Ninguna
	Accesos	Concreto	Bueno	Ninguna
	Cámaras de Inspección	Concreto	Bueno	Ninguna
	Sumidero de Aguas Lluvias	Metálico	Bueno	Ninguna

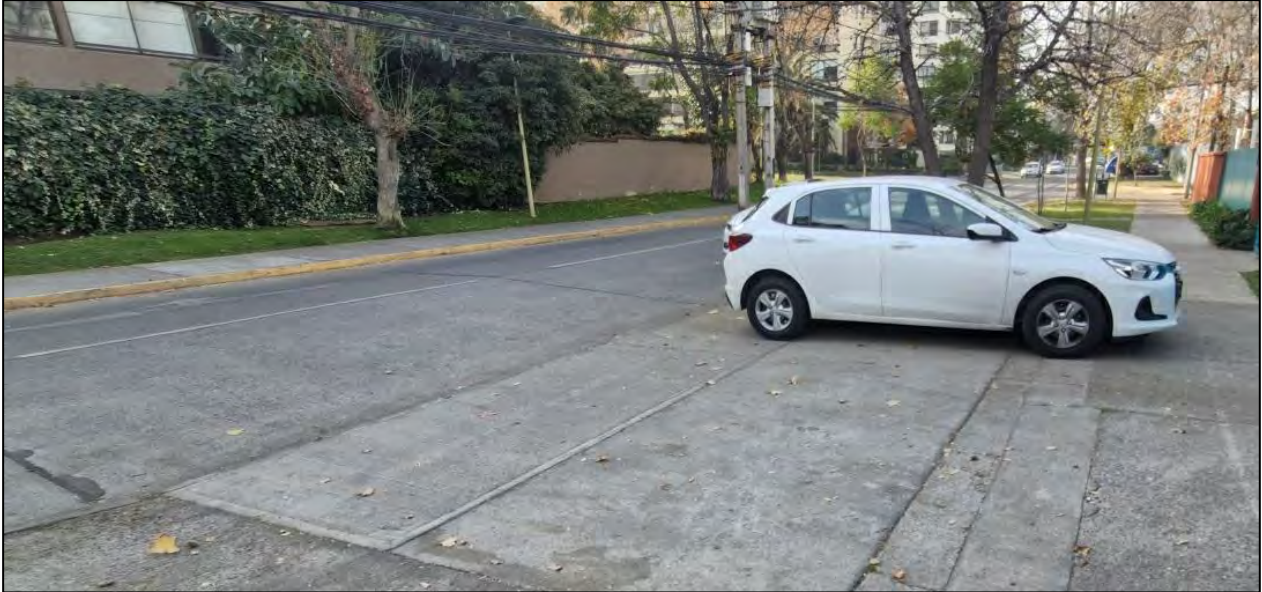
Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.7: Eje Martín Alonso Pinzón
Intersección con Robinson Crusoe (desde esquina nororiente)



Frente predial (desde vereda sur)





Resalto plano al oriente de intersección con Mayecura



Intersección con Mayecura, desde esquina nororiente



Sumidero (pista norte, al poniente de intersección con Mayecura)



Sumidero (esquina nororiente de intersección con Robinson Crusoe)



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.8: Eje Mayecura

Resalto al sur de intersección con Martín Alonso Pinzón



Frente predial por Mayecura



Calzada



Intersección con Alonso de Camargo, desde el norte, vereda poniente



Intersección con Alonso de Camargo, desde el sur, vereda poniente



Fuente: Elaboración Propia.

3.2.2 Perfil de las vías (Artículo 2.2.2 literal b)

En este punto, se presenta información relacionada con el perfil de las vías más relevantes del área de influencia.

Cuadro 3.6: Artículo 2.2.2 literal b.

Artículo 2.2.2 literal b) Líneas oficiales, de edificación y perfil tipo				
Calle	N° Pistas	Medida	N° Veredas	Medida
Martín Alonso Pinzón	2	4 m	2: Norte y Sur	2 m
Mayecura	2	4 m	2: Oriente y Poniente	2 m

Fuente: Elaboración propia.

3.2.3 Categoría de las vías (Artículo 2.2.2 literal c)

En este punto, se presenta información relacionada con la categoría de las vías más relevantes del área de influencia.

Cuadro 3.7: Artículo 2.2.2 literal c.

Artículo 2.2.2 literal c) Categoría de las Vías		
Calle	Tipo Vía	Distancia L.O.
Martín Alonso Pinzón	Local	20 m
Mayecura	Local	20 m

Fuente: Elaboración propia.

3.2.4 Catastro Operativo (Artículo 2.2.2 literal d)

En este punto, se presenta información relacionada con el catastro operativo de las vías más relevantes del área de influencia. Esta información se presenta a continuación, en distintas tablas.

Cuadro 3.8: Artículo 2.2.2 literal d – Catastro Operativo.

Artículo 2.2.2 literal d) Catastro operativo					
Nombre Vía	Circulación	Sentido	Reversibilidad	Número de pistas	Ancho Pistas
Martín Alonso Pinzón	Bidireccional	N-S y S-N	No	2	4 m
Mayecura	Bidireccional	N-S y S-N	No	2	4 m

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 3.9: Artículo 2.2.2 literal d – Señalización.

Artículo 2.2.2 literal d) Señalización					
Calle	Inicio Tramo	Fin Tramo	Tipo señal	Cantidad	Estado
Martín Alonso Pinzón	Robinson Crusoe	Mayecura	No virar a derecha	2	2 en norma y buen estado
			Pare	2	2 en norma y buen estado
			Ceda el paso	1	1 en norma y buen estado
			Nombre y numeración de calle	5	5 en norma y buen estado
			Resalto	4	4 en norma y buen estado
			Paso de Cebra	2	2 en norma y buen estado
			Informativa "Jardín Infantil"	1	1 en norma y buen estado
			Informativa "Tomás Moro"	1	1 en norma y buen estado
Mayecura	Martín Alonso Pinzón	Alonso de Camargo	Resalto	6	6 en norma y buen estado
			Pare	4	4 en norma y buen estado
			Nombre y numeración de calle	4	4 en norma y buen estado
			Paso de Cebra	2	2 en norma y buen estado

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 3.10: Artículo 2.2.2 literal d – Regulación de Intersecciones.

Artículo 2.2.2 literal d) Regulación de Intersecciones			
Nro. Cruce	Vía 1	Vía 2	Regulación
1	Martín Alonso Pinzón	Robinson Crusoe	Pare
2	Martín Alonso Pinzón	Nueva Mayecura	Ceda el Paso
3	Martín Alonso Pinzón	Mayecura	Pare
4	Mayecura	Los Bandeirantes	Sin regulación
5	Mayecura	La Guaira	Sin regulación
6	Mayecura	Alonso de Camargo	Pare

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 3.11: Artículo 2.2.2 literal d – Demarcación.

Artículo 2.2.2 d) Demarcación						
Calle	Inicio Tramo	Fin Tramo	Línea de Detención	Línea de Borde	Línea de Eje	Línea en zig-zag
Martín Alonso Pinzón	Robinson Crusoe	Mayecura	Si (Bueno)	No Aplica	Si (Bueno)	No Aplica
Mayecura	Martín Alonso Pinzón	Alonso de Camargo	Si (Bueno)	No Aplica	Si (Bueno)	No Aplica

Fuente: Elaboración propia.

3.2.5 Catastro de mobiliario público (Artículo 2.2.2 literal e)

En este punto, se presenta información relacionada con el catastro de mobiliario público en las vías más relevantes del área de influencia. Esta información se presenta a continuación, en una tabla resumen.

Cuadro 3.12: Artículo 2.2.2 literal e.

Artículo 2.2.2 literal e) Catastro de Mobiliario publico						
Calle	Quioscos	Poste de Publicidad	Poste de Alumbrado Publico	Asientos	Bolardos	Árboles
Martín Alonso Pinzón	0	0	5	0	0	18
Mayecura	0	0	4	0	0	16

Fuente: Elaboración propia.

3.2.6 Catastro de facilidades para peatones (Artículo 2.2.2 literal f)

En este punto, se presenta información relacionada con el catastro de facilidades para peatones en las vías más relevantes del área de influencia. Esta información se presenta a continuación, en una tabla resumen. Luego, se presentan imágenes de las intersecciones.

Cuadro 3.13: Artículo 2.2.2 literal f.

Artículo 2.2.2 literal f) Catastro de Facilidades para peatones					
Calle	Rebajes de Soleras	Vallas Peatonales	Huellas Táctiles	Tramo	Paneles Informativos
Martín Alonso Pinzón	Regulares (norma)	No aplica	Si (bueno)	Robinson Crusoe - Mayecura	No aplica
Mayecura	Regulares (norma)	No aplica	Si (bueno)	Martin Alonso Pinzón - Alonso de Camargo	No aplica

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.9: Martín Alonso Pinzón con Robinson Crusoe
Atravieso norte, acera poniente



Atravieso norte, acera oriente



Atravieso sur, acera oriente



Atravieso sur, acera poniente



Atravieso oriente, acera sur



Atravieso oriente, acera norte



Atravieso poniente, acera sur



Atravieso poniente, acera norte



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.10: Martín Alonso Pinzón con Nueva Mayecura

Atravieso norte, acera oriente



Atravieso norte, acera poniente



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.11: Martín Alonso Pinzón con Mayecura
Atravieso norte, acera oriente



Atravieso norte, acera poniente



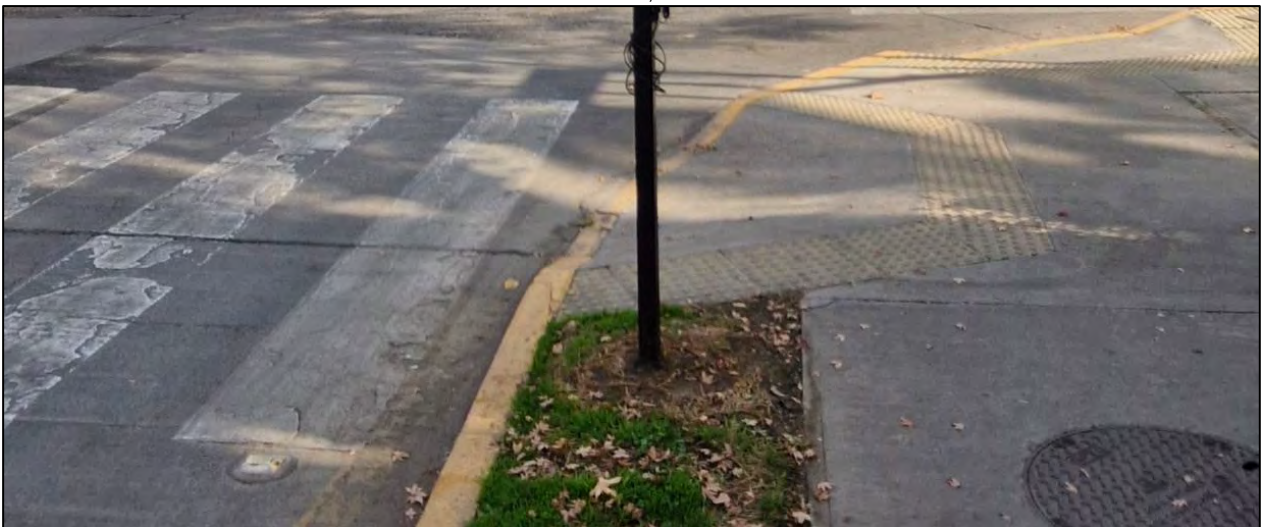
Atravieso sur, acera oriente



Atravieso sur, acera poniente



Atravieso oriente, acera norte



Atravieso oriente, acera sur



Atravieso poniente, acera norte



Atravieso poniente, acera sur



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.12: Mayecura con Los Bandeirantes

Atravieso poniente, acera norte



Atravieso poniente, acera sur



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.13: Mayecura con La Guaira

Atravieso poniente, acera norte



Atravieso poniente, acera sur



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3.14: Mayecura con Alonso de Camargo

Atravieso norte, acera oriente



Atravieso norte, acera poniente



Atravieso oriente, acera norte



Atravieso oriente, acera sur



Atravieso sur, acera oriente (resalto plano)



Atravieso sur, acera poniente (resalto plano)



Atravieso poniente, acera norte



Atravieso poniente, acera sur



Fuente: Elaboración Propia.

3.2.7 Catastro de facilidades para ciclos (Artículo 2.2.2 literal g)

En este punto, se presenta información relacionada con el catastro de facilidades para ciclos en las vías más relevantes del área de influencia. Sin embargo, en estas calles no se encontraron facilidades explícitas para peatones, por lo que no se presenta un cuadro.

3.2.8 Catastro de los servicios y facilidades para transporte público (Artículo 2.2.2 literal h)

En este punto, se presenta información relacionada con el catastro de servicios y transporte público en las vías más relevantes del área de influencia de otros modos. Sin embargo, en el área de influencia no se encontraron paradas de transporte público ni recorridos de transporte público en circulación, de acuerdo con la información reportada por DTPM al 14 de marzo de 2026.

3.2.9 Catastro de estructuras mayores (Artículo 2.2.2 literal i)

En este punto, se indica que las principales estructuras mayores en el área de influencia corresponden a cámaras de inspección y los paraderos mencionados en el punto anterior, de haberlos. Sin embargo, no se registraron estructuras mayores en el área de influencia.

4. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS Y SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO (Art. 2.2.3)

Las medidas de mitigación obligatorias se deberán presentar tomando como base el plano que representa la situación actual, dando lugar a un nuevo plano denominado “situación con proyecto mitigado”, incluyendo detalles de aquellos sectores que sean objeto de alguna medida de mitigación, diferenciando gráficamente las modificaciones con respecto a la situación actual

4.1. Medidas de mitigación obligatorias (Art. 2.2.3)

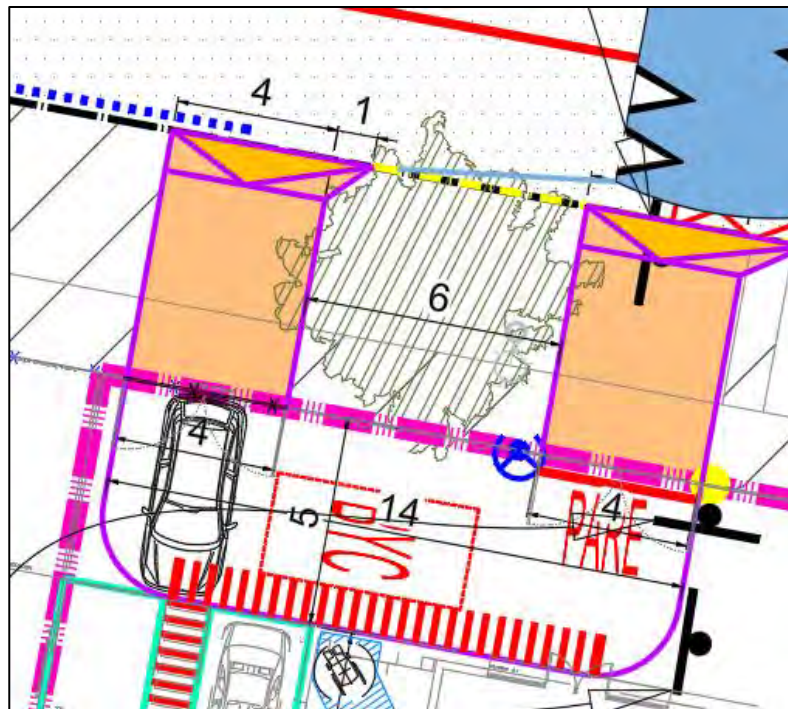
Para mayor detalle en anexo Planos se encuentra plano con el cumplimiento de las medidas obligatorias. Se deben precisar las medidas de mitigación obligatorias que, conforme a lo establecido en el artículo 1.3.2 de este reglamento, resultan aplicables al proyecto, así como la forma en que éste las cumpliría. Para este fin, se presenta el listado de medidas de mitigación obligatorias a continuación.

4.1.1 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para peatones.

4.1.1.1 Medida 1.1. Espacio de almacenamiento.

“El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal, y por lo tanto, si es necesario, debe habilitarse un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de al menos un automóvil, un camión o un bus, según el flujo preponderante que ingrese al proyecto”.

Se mitiga. El acceso que permite el ingreso vehicular (Acceso 01) debe permitir la detención de los vehículos, tal que estos no interfieran con la circulación peatonal en la vereda sur de Martín Alonso Pinzón. Para esto se contempla materializar un espacio de detención al interior del proyecto, que sirva para la detención temporal de los vehículos. De esta forma, se da cumplimiento a la medida de mitigación.

Figura 4.1:Espacio de Almacenamiento en Acceso Vehicular 01

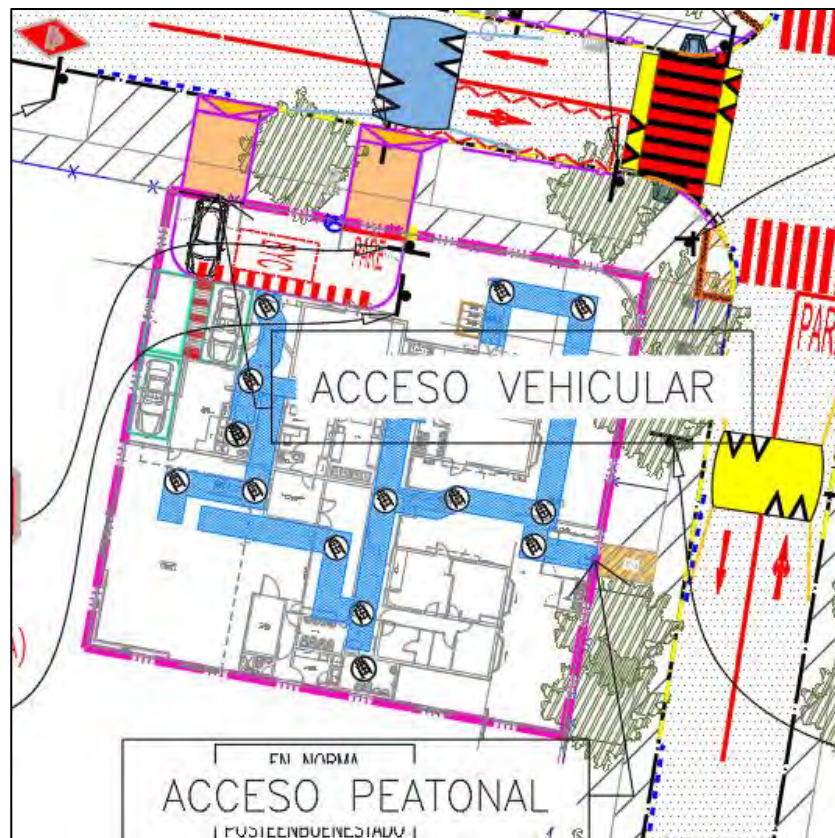
Fuente: Elaboración propia

4.1.1.2 Medida 1.2. Elementos de segregación entre peatones y vehículos en accesos.

“Los accesos peatonales deben ser independientes de los accesos vehiculares. Si son contiguos, entonces ambos espacios se deben diferenciar con color o textura en el pavimento, tachas, topes, elementos verticales segregadores u otras medidas”.

Cumple. El ingreso y la salida de vehículos (Acceso 01 y Acceso 02) se realiza por Martín Alonso Pinzón, en el costado norte del terreno, mientras que el ingreso y la salida de peatones se realiza por el Acceso Peatonal, ubicado en Mayecura, en el costado oriente del terreno. De esta forma, los accesos vehiculares y peatonales son independientes, ya que se encuentran en costados distintos del proyecto.

Figura 4.2: Accesos vehiculares y peatonales segregados



Fuente: Elaboración propia

4.1.1.3 Medida 1.3. Elementos de visibilidad en accesos.

“Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de “ochavos” y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad”.

Se mitiga. En el Acceso 02, aquel que permite el egreso de vehículos a Martín Alonso Pinzón, se propone la implementación de una baliza destellante, una señal Pare y un espejo panorámico, con el fin de que los conductores puedan tener una buena visibilidad de los peatones que circulan por la vereda sur de Martín Alonso Pinzón. De esta forma, se da cumplimiento a la medida de mitigación a través de la mitigación.

Figura 4.3: Elementos de visibilidad en accesos



Fuente: Elaboración propia

4.1.1.4 Medida 1.4. Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones.

“En los proyectos cuya categoría de IMIV haya sido determinada por el umbral “Flujo de viajes por otros modos”, se deberá verificar que, en la situación con proyecto, los cruces peatonales de calzada podrán efectuarse en términos seguros, conforme a lo siguiente:

- a) *En el caso de un IMIV Básico, el cruce seguro de peatones en las intersecciones o tramos incluidos en el área de influencia, se deberá constatar mediante la observación de la situación actual y evaluación de la situación con proyecto que los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar. Ello, ya sea a través de facilidades explícitas existentes, y/o si ellas no existen, a través de la incorporación de medidas*

tales como, velocidades reducidas a través de la aplicación de medidas de tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares más seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes”.

Se mitiga. Con el fin de garantizar las condiciones para la circulación de peatones y personas con movilidad reducida, se propone la implementación o normalización de dispositivos de rodado en las intersecciones del área de influencia (Martín Alonso Pinzón con Robinson Crusoe, con Nueva Mayecura y con Mayecura, y Mayecura con Nueva Uno, con La Guaira y con Alonso de Camargo). De esta forma, se da cumplimiento a la medida a través de la mitigación.

4.1.1.5 Medida 1.5. Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales.

“Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales. En las vías que circundan un establecimiento educacional o que son utilizadas por los estudiantes para acceder y/o salir de este, se debe instalar una facilidad peatonal explícita, apropiada a la relación PV^2 y conforme a los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización del Tránsito o en la norma que lo modifique o reemplace. Con todo, al menos se debe contemplar la instalación de un paso de cebra, en lo posible a nivel de acera, aun cuando la relación PV^2 esté por debajo de los valores a partir de los cuales se recomienda implementar una facilidad explícita o se trate de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico”.

Se mitiga. Al ser un establecimiento educacional, se contempla la remoción del resalto reductor de velocidad ubicado en Martín Alonso Pinzón, frente al proyecto, y se reemplaza por un resalto plano a nivel de acera (el que contempla un atraveso peatonal). Este resalto plano contempla la implementación de vallas peatonales en las aceras de Martín Alonso Pinzón y la implementación de balizas solares Zebra Safe.

4.1.1.6 Medida 1.6. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos.

“Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones”.

Se mitiga. Se demarcan franjas de circulación al interior del estacionamiento vehicular para indicar los espacios en que pueden circular los peatones. De esta forma, se da cumplimiento a la medida de mitigación.

4.1.2 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para ciclistas.

4.1.2.1 Medida 2.1. Continuidad de ciclovías.

“Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia”.

Cumple. Al no existir facilidades para ciclos en el área de influencia (ciclovías, estacionamientos para ciclos o estaciones de sistemas públicos de bicicletas), particularmente en los frentes prediales, las obras y medidas de mitigación relacionadas con el proyecto no afectan la continuidad de facilidades existentes, ya que estas no existen. Así, se cumple con lo indicado en la medida de mitigación.

4.1.2.2 Medida 2.2. Elementos de visibilidad en accesos.

“Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre ciclistas y vehículos motorizados, el diseño del acceso debe permitir una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y advertir a éstos de la presencia de vehículos en el acceso vehicular. Ello puede implicar la habilitación de “ochavos” y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad”.

Se mitiga. En el Acceso 02, aquel que permite el egreso de vehículos a Martín Alonso Pinzón, se propone la implementación de una baliza destellante, una señal Pare y un espejo panorámico, con el fin de que los conductores puedan tener una buena visibilidad de los peatones que circulan por la vereda sur de Martín Alonso Pinzón. De esta forma, se da cumplimiento a la medida de mitigación a través de la mitigación.

4.1.3 Operación del Transporte Público.

4.1.3.1 Medida 3.1 Medidas para asegurar operación segura y eficiente.

“Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no interfieran con la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios, dichos accesos no deben enfrentar una infraestructura especializada para transporte público, tales como estaciones, paraderos, zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otros. En caso que se proponga, como medida de mitigación, el

traslado de alguna de estas infraestructuras, se deberá contar con el informe previo favorable de la autoridad regional de transporte”.

Cumple. Al interior del área de influencia del proyecto no existe circulación de recorridos ni paradas de transporte público, por lo que no existen facilidades para transporte público que puedan ser interrumpidas por las obras o medidas de mitigación del proyecto. De esta forma, se da cumplimiento a la medida de mitigación.

4.1.3.2 Medida 3.2. Facilidades para la intermodalidad.

“Los proyectos de terminales de servicios de transporte público de pasajeros, deberán acreditar que existen o que el proyecto contempla, facilidades para la intermodalidad entre distintos modos de transporte”:

No aplica. El proyecto no es un terminal de servicios de transporte público, por lo que no aplica la medida de mitigación.

4.1.4 Circulación segura y condiciones de accesibilidad para vehículos motorizados.

4.1.4.1 Medida 4.1 Asegurar ingreso seguro de buses y camiones.

“En los proyectos que originen el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, los respectivos accesos deben considerar que tales maniobras sean siempre hacia adelante”.

No aplica. Debido a la naturaleza del proyecto, este no contempla el ingreso o salida frecuente de buses y/o camiones.

4.1.4.2 Medida 4.2. Provisión de radios de giro y ángulos de incidencia en accesos.

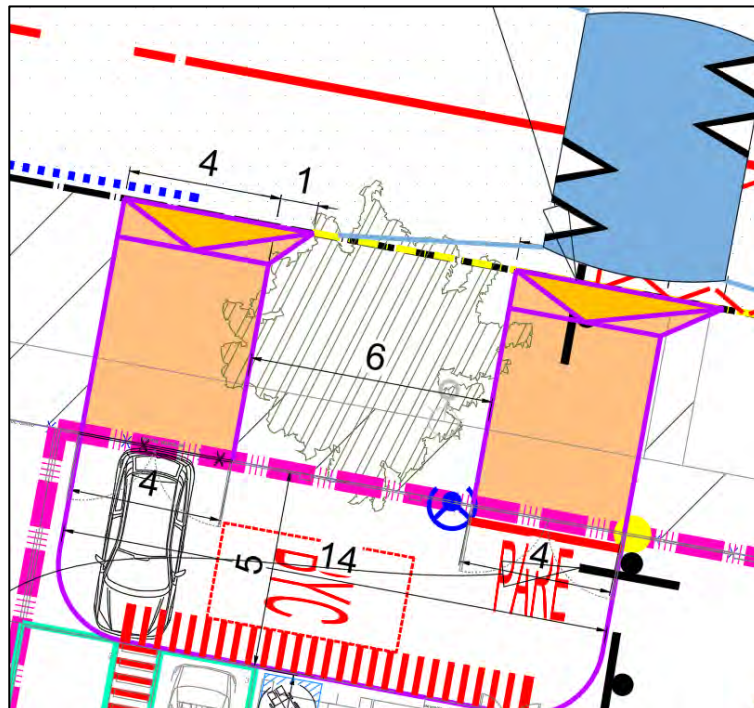
“Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran con la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen.

Propender que en dicha maniobra el vehículo ocupe solamente la pista adyacente al acceso y no invada una segunda pista, habilitando para ello, en caso de ser necesario, un espacio adicional que permita efectuar la salida en tales términos”.

Cumple. El diseño de los espacios destinados al ingreso y al egreso de vehículos fueron diseñados contemplando las dimensiones de los vehículos y de la calle en la que se emplazan (Martín Alonso Pinzón). Luego, mediante la simulación de maniobras en

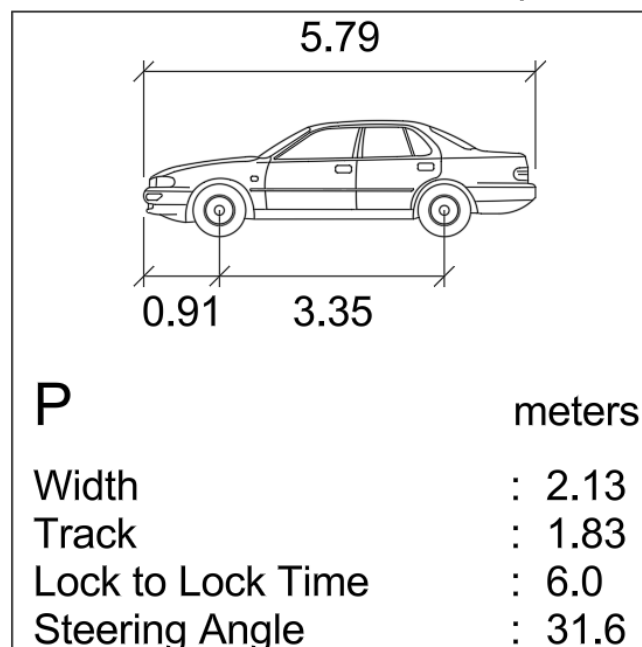
AutoTURN, se comprueba que estos diseños permiten que los vehículos ingresen o egresen, según corresponda, sin interferir en la circulación de los vehículos que circulan por Martín Alonso Pinzón, sin cruzar el eje de la calzada de la misma, y sin generar entrecruzamiento entre los vehículos que ingresan y/o salen del establecimiento.

Figura 4.4: Diseño de Accesos Vehiculares

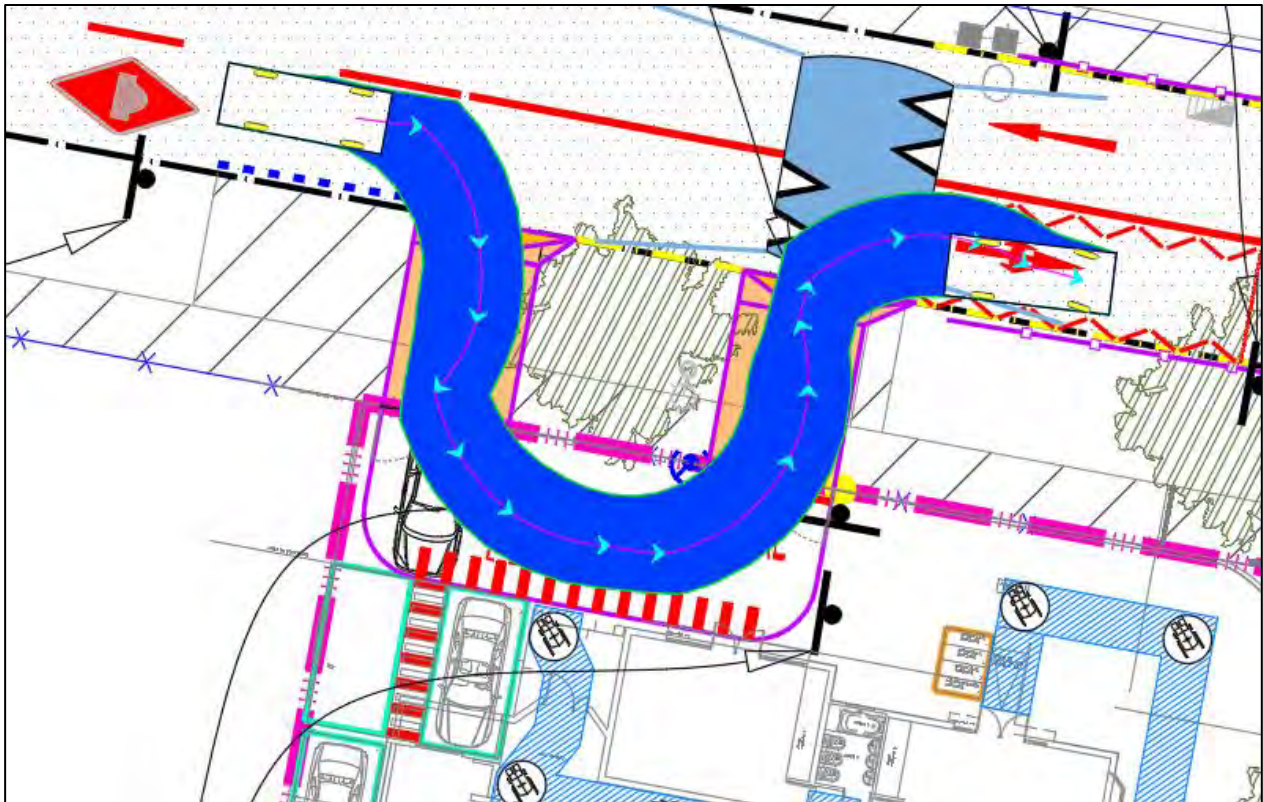


Fuente: Elaboración propia

Figura 4.5: Dimensiones de Vehículo Utilizado (Vehículo Liviano)



Fuente: Elaboración propia

Figura 4.6: Maniobras AutoTURN Acceso Vehicular 01 y 02

Fuente: Elaboración propia

4.1.4.3 Medida 4.3. Habilitación de sentidos de tránsito en accesos.

“La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben estar de acuerdo al sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto”.

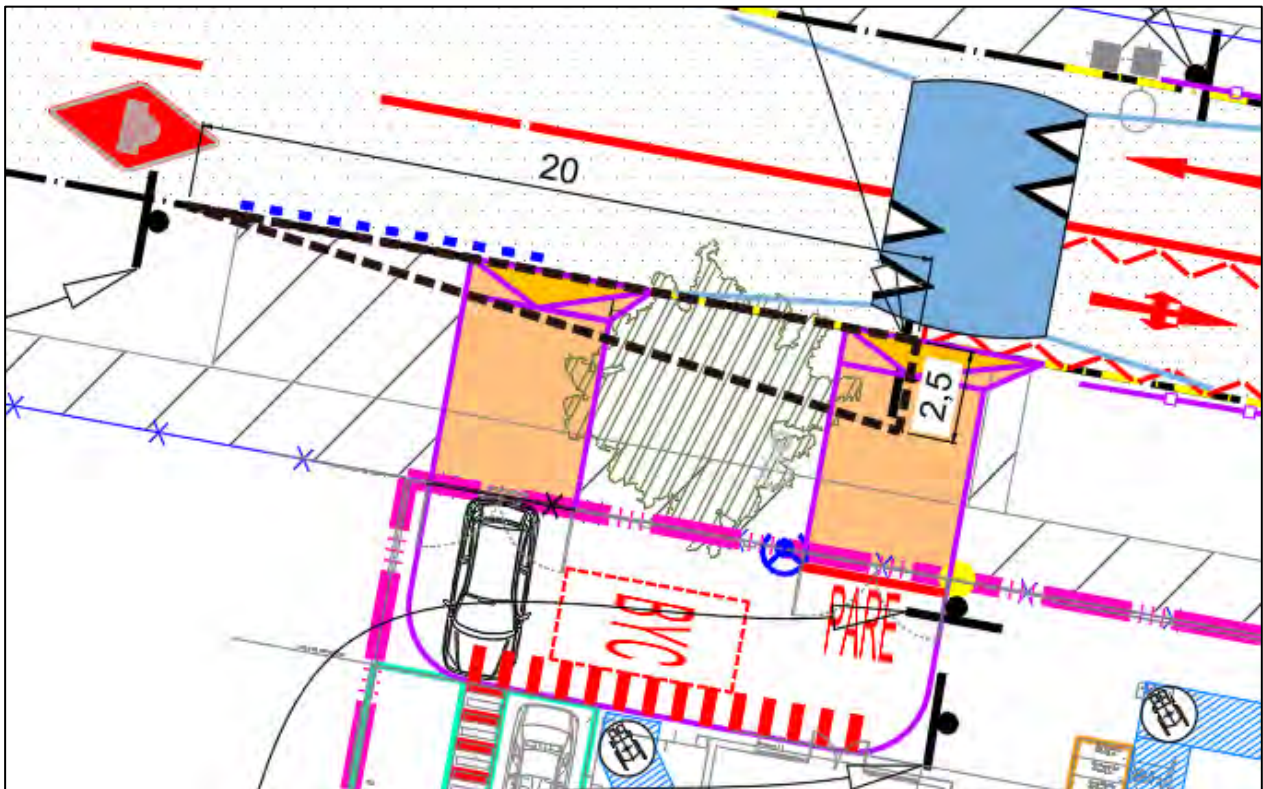
Cumple. En Martín Alonso Pinzón, en específico en su pista sur, los vehículos circulan desde el poniente hacia el oriente. Luego, el acceso que permite el ingreso (Acceso 01) se encuentra ubicado al poniente del terreno, y al oriente del mismo se encuentra el acceso que permite el egreso (Acceso 02). De esta forma, no se produce entrecruzamiento entre los vehículos que entran y salen del proyecto, ya que, de acuerdo con el sentido del tránsito, los vehículos que circulan por la pista sur de Martín Alonso Pinzón se encuentran primero con el Acceso 01 (que permite el ingreso) y luego con el Acceso 02 (que permite el egreso). Así, se cumple con la medida de mitigación, pues no se produce entrecruzamiento de vehículos.

4.1.4.4 Medida 4.4. Adecuada visibilidad en accesos.

“Los accesos de los proyectos deben estar ubicados y diseñados de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros”.

Cumple. En el Acceso 02, aquel que permite el egreso vehicular, se analiza la visibilidad, y se concluye que los vehículos que salen tienen una visibilidad de a lo menos 20 metros, con respecto a los vehículos que circulan por la pista sur de Martín Alonso Pinzón, ya que no cuentan con elementos que dificulten o impidan la visibilidad. Así, se da cumplimiento a la medida de mitigación.

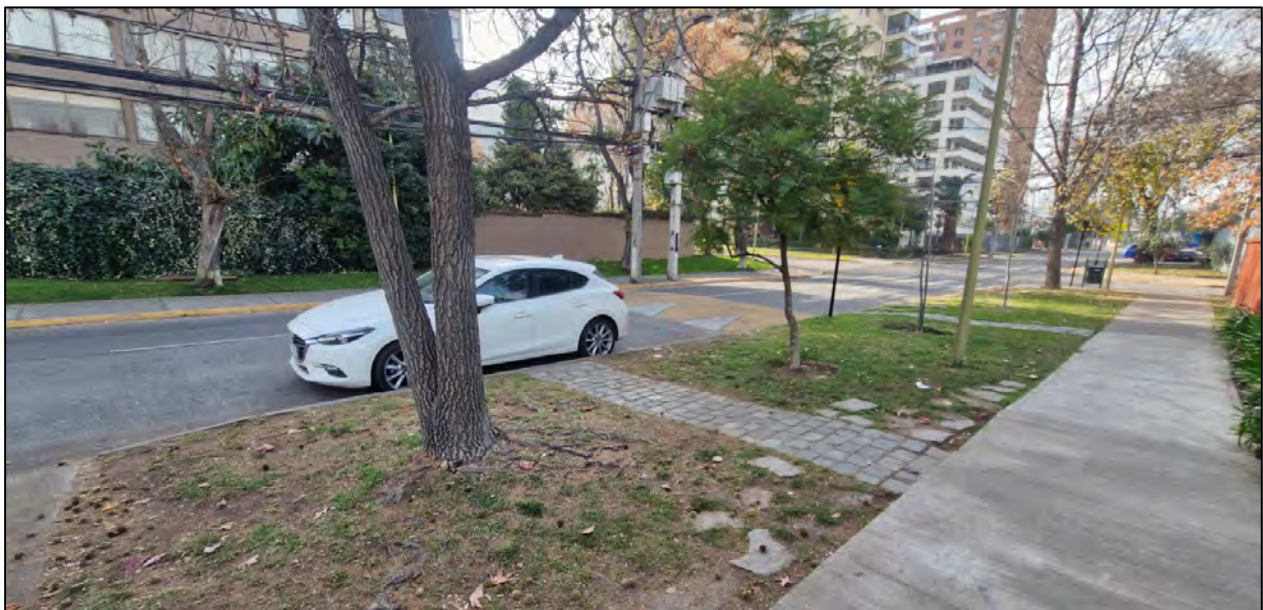
Figura 4.7: Análisis de Visibilidad en Acceso 02



Fuente: Elaboración propia

Si bien existen dos árboles entre los accesos (en el plano se presenta como uno, ya que desde el aire este se ve como un solo árbol), estos no presentan ramas u hojas a la altura de la visión de los conductores, por lo que no afectan la visibilidad de los vehículos al salir. A continuación, se presentan imágenes de estos árboles.

Figura 4.8: Análisis de Visibilidad – Ubicación árboles



Fuente: Elaboración propia

4.1.4.5 Medida 4.5 Adecuada visibilidad en accesos en curva.

“Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Si lo anterior no es posible, se deben habilitar donde se logre la mayor visibilidad e implementar medidas para advertir su presencia a otros conductores para reducir el riesgo de accidentes”.

No aplica. Los accesos vehiculares del proyecto no se encuentran en curva, por lo que no se requiere analizar la medida de mitigación.

4.1.4.6 Medida 4.6. Prohibición de virajes.

“En los accesos vehiculares relacionados con vías colectoras, troncales o expresas, de calzada bidireccional, se deben prohibir los virajes hacia la izquierda, tanto para entrar como para salir del proyecto, prefiriendo el uso de retornos comunes o rutas alternativas.

En casos excepcionales, como el acceso de vehículos de emergencia a hospitales y cuarteles de bomberos, se podrán permitir esas maniobras, en la medida que se contemplen medidas de infraestructura necesarias para el almacenamiento y la entrada o salida segura de tales vehículos”.

No aplica. Los accesos vehiculares del proyecto se encuentran en Martín Alonso Pinzón la que, de acuerdo con el CIP del terreno, corresponde a una vía de categoría Local, por lo que no aplica la medida de mitigación, y no se requiere la prohibición del viraje a izquierda para ingreso o salida vehicular del proyecto.

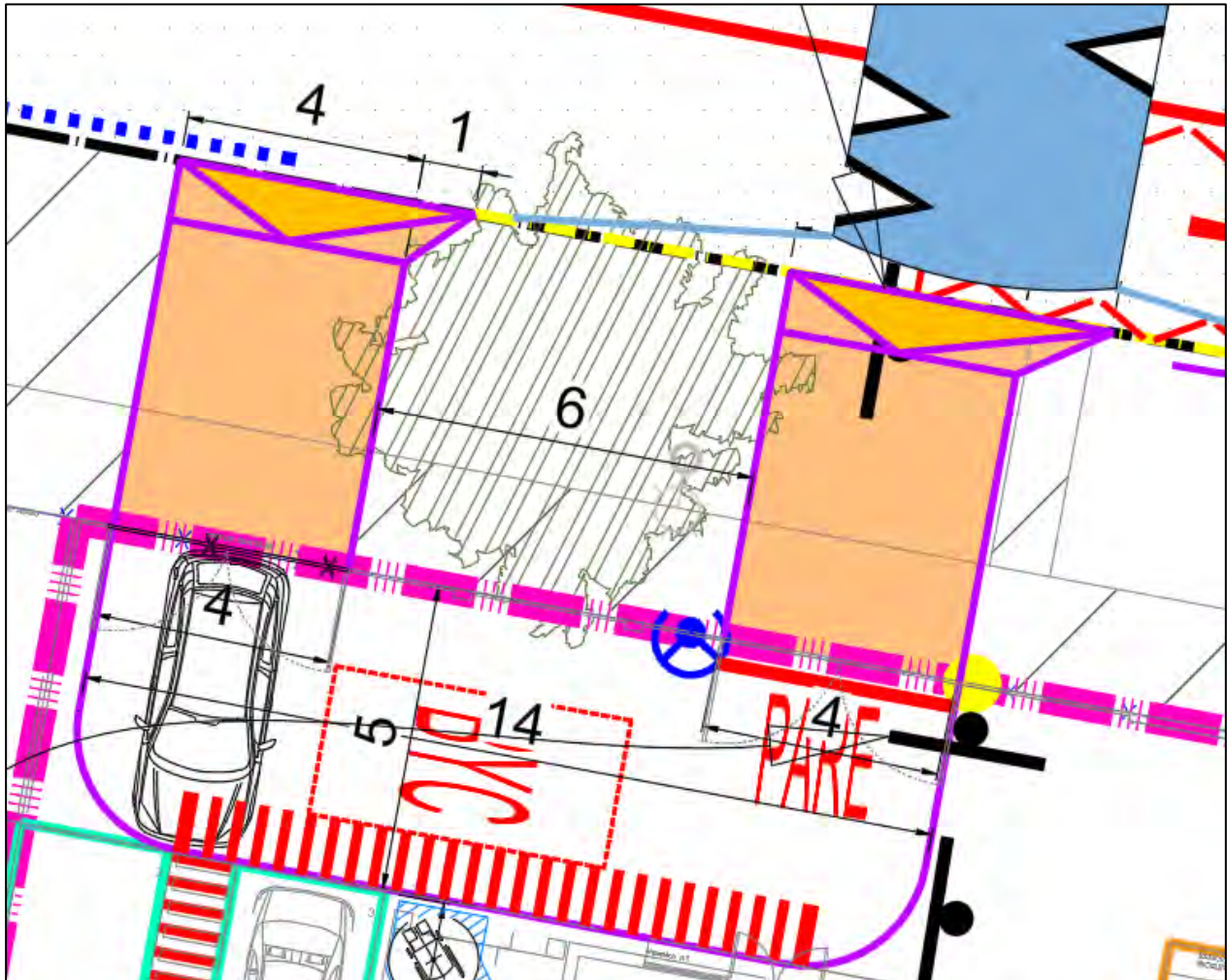
4.1.4.7 Medida 4.7. Facilidades para tomar y dejar pasajeros.

“Los proyectos de equipamiento de clase educación o salud y los proyectos de infraestructura de transporte público, como terminales con movimiento de pasajeros, estaciones ferroviarias o de intercambio modal y otros recintos similares, deben incluir un área de detención vehicular que permita dejar o tomar pasajeros con una capacidad acorde con la carga de ocupación que tenga el proyecto y que garantice que los usuarios de tales establecimientos o infraestructuras puedan bajar y subir en forma segura a los vehículos que los trasladan, sin interferir en la circulación vehicular en las vías adyacentes.

La solución debe ser consistente con la jerarquía y el perfil vial definido para la respectiva vía”.

Cumple. El proyecto tiene destino de educación. Por lo mismo, contempla una zona para detención de vehículos, la que permite que los alumnos y personal asociado con el funcionamiento del establecimiento puedan subir o bajar de vehículos. Así, se da cumplimiento a la medida de mitigación.

Figura 4.9: Diseño de zona de detención transitoria



Fuente: Elaboración propia.

4.1.4.8 Medida 4.8. Provisión de área de carga / descarga y de señalización.

“Los proyectos que tengan áreas o andenes de carga/descarga deben incluir un área al interior del predio para realizar dichas maniobras, dimensionada para la cantidad y características de los vehículos que se utilizarán. Además, se debe considerar la instalación de señales de prohibición de estacionamiento, carga y/o descarga en las vías públicas adyacentes, excepto en horarios que autorice la autoridad competente”.

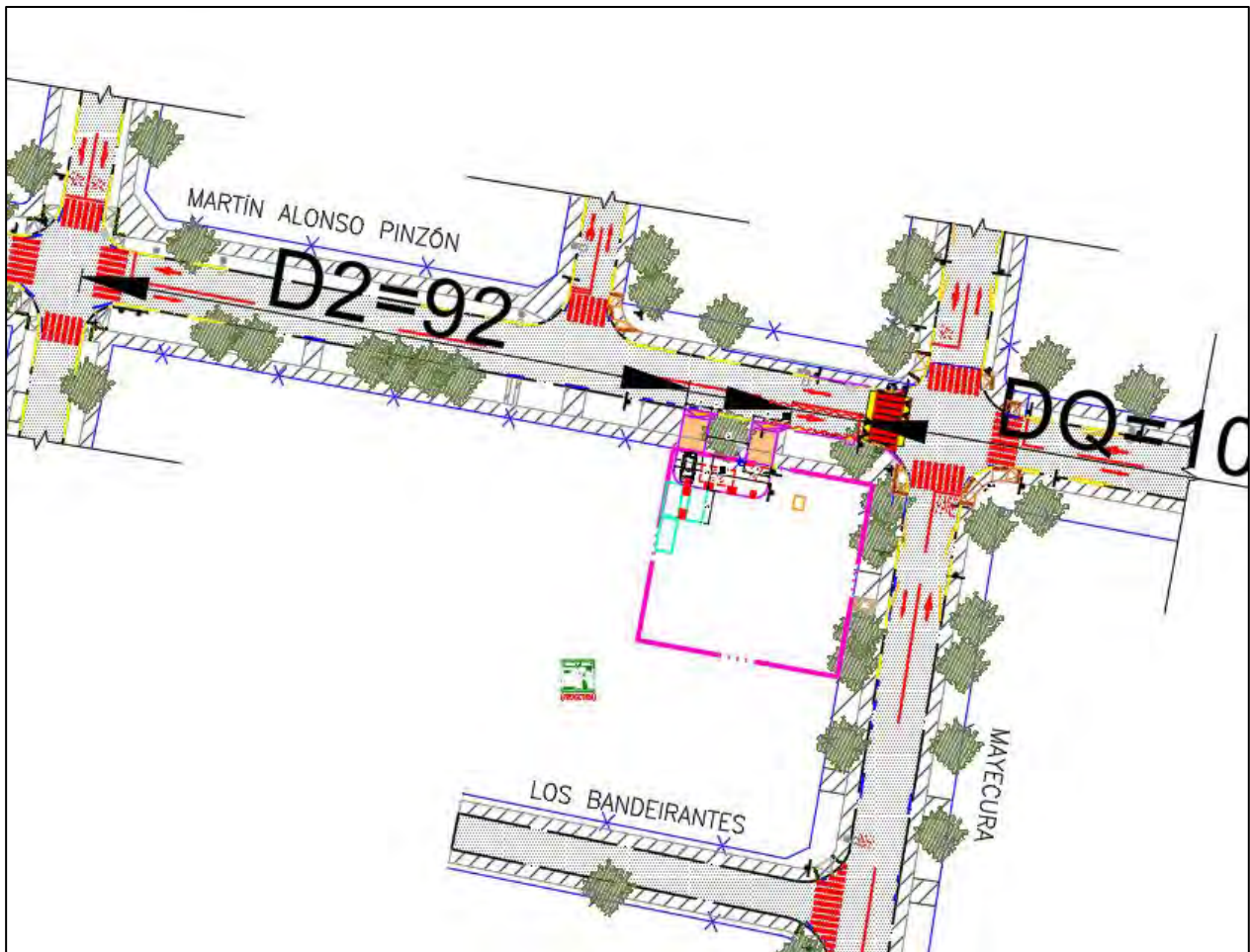
No Aplica. El proyecto no contempla áreas de carga y descarga.

4.1.4.9 Medida 4.9. Distanciamiento mínimo de accesos a intersección.

“a) IMIV Básico: Un acceso vehicular no podrá estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina; ello, medido desde el punto del rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan.

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

Cumple. De acuerdo con lo indicado en la normativa, los accesos vehiculares de un IMIV Básico deben considerar unas distancias no menores a 6 y 10 metros de líneas de detención o de esquinas. En este caso, los accesos del proyecto cumplen con la medida de mitigación, al tener distancias mayores a las mínimas exigidas.

Figura 4.10: Distanciamientos mínimos sobre Acceso Vehicular 01 y 02

Fuente: Elaboración propia

4.1.4.10 Medida 4.10. Tráfico calmado.

“Las vías locales y de servicio en proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino residencial, deben incluir medidas de tráfico calmado para que la circulación vehicular se realice a una velocidad menor o igual a 30 km/h, o un trazado vial que calme la velocidad”.

No aplica. El proyecto no es residencial de extensión urbana, por lo que no aplica la medida de mitigación.

4.1.4.11 Medida 4.11. Diseño adecuado de vías y acceso con circulación de transporte público y transporte de carga pesado.

“Los proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino actividades productivas, deben considerar vías con ancho de calzada, radios de giro en intersecciones y

pendientes longitudinales técnicamente recomendados en el REDEVU para la circulación de camiones o buses”.

No Aplica. El proyecto no tiene como destino las actividades productivas, por lo que no aplica la medida de mitigación.

4.1.5 Interacción con el sistema de movilidad.

4.1.5.1 Medida 5.1 Señalización de tránsito.

“Toda la señalización proyectada para la operación del tránsito en el área de influencia del proyecto, debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito. Asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada”.

Cumple. Se propone un proyecto de señalización y demarcación en Martín Alonso Pinzón (entre Robinson Crusoe y Mayecura) y en Mayecura (entre Martín Alonso Pinzón y Alonso de Camargo), incluyendo ambas intersecciones. El detalle se presenta en el siguiente capítulo y en el plano de medidas de mitigación. Cabe indicar que toda la señalización y demarcación se proyecta de acuerdo con lo indicado en el Manual de Señalización de Tránsito, en sus capítulos 2 y 3. Así, se da cumplimiento a la medida de mitigación.

4.1.5.2 Medida 5.2. Señales informativas en área de influencia.

“Los proyectos de equipamiento de clase comercio o salud y los de infraestructura de transporte con movimiento de pasajeros, deben considerar en su área de influencia un plan de señales informativas de acercamiento que guíe la llegada de vehículos motorizados, de ciclistas y de peatones”.

No aplica. El proyecto no es un IMIV Mayor, ni es de clase comercio o salud, o de infraestructura de transporte con movimiento de pasajeros, por lo que no aplica la medida de mitigación.

4.1.6 Inserción armónica con el entorno urbano.

4.1.6.1 Medida 6.1. Protección del espacio público.

“Los accesos vehiculares o peatonales de los proyectos no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros

proyectos viales o urbanos, con la excepción que sea autorizado por la autoridad competente”.

Cumple. El acceso no ocupa espacio público para ubicar estructuras u otras obras que impidan el desarrollo de futuros proyectos, por lo que se da cumplimiento a la medida de mitigación.

4.1.6.2 Medida 6.2. Facilidades para personas con movilidad reducida.

“El proyecto no puede afectar la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o de ciclistas, tales como huellas podotáctiles, dispositivos de rodados o ciclovías, por lo que la pavimentación o repavimentación de accesos, aceras o calzadas deberán hacerse respetando o reponiendo las características de tales facilidades existentes en el área de influencia, sin perjuicio del cumplimiento de las exigencias especiales establecidas al efecto mediante ordenanza municipal”.

Cumple. El proyecto no afecta las facilidades existentes. Más aun, propone la implementación de dispositivos de rodado en aquellas intersecciones que lo requieren y la implementación de un resalto plano, con el fin de asegurar y garantizar la circulación de peatones y personas con movilidad reducida. De esta forma, se da cumplimiento a la medida de mitigación.

4.2. SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO

Medidas de Mitigación del Proyecto

1. Garantizar espacio de almacenamiento para los vehículos que ingresan y egresan al proyecto.
2. Implementar un espejo panorámico, una baliza destellante y una señal Pare en el acceso vehicular de egreso, en Martín Alonso Pinzón.
3. Elaborar y ejecutar un proyecto de señalización y demarcación en el área de influencia del proyecto, que contempla los siguientes ejes:
 - Martín Alonso Pinzón, entre Robinson Crusoe y Mayecura.
 - Mayecura, entre Martín Alonso Pinzón y Alonso de Camargo.

El proyecto podrá considerar, entre otros, los siguientes elementos:

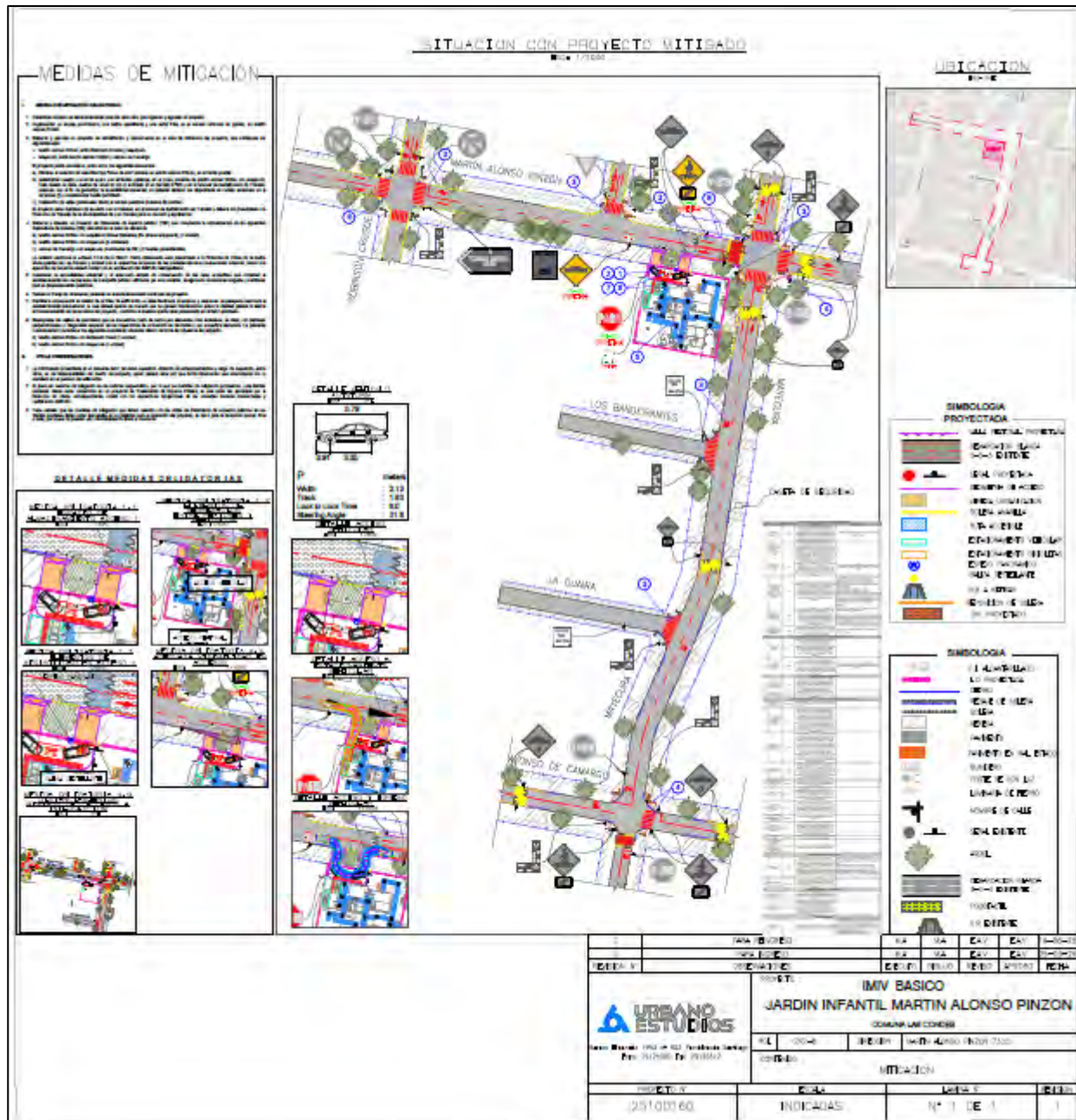
- a. Eliminar el reductor de velocidad tipo "lomo de toro" ubicado en Martín Alonso Pinzón, en el frente predial.
- b. Materializar resalto a nivel de acera, con atravieso peatonal, en el cruce poniente de Martín Alonso Pinzón con Mayecura. Este resalto se debe realizar de acuerdo con lo indicado en el Decreto N°200 y en el Manual de Señalización de Tránsito. Además, con el fin de garantizar la accesibilidad universal, se deberán eliminar los dispositivos de rodado existentes en el atravieso (2) e implementar huella podotáctil.
- c. Instalación de vallas peatonales frente al acceso peatonal (máximo 30 metros).

El proyecto debe realizarse de acuerdo con lo indicado en el Manual de Señalización de Tránsito y deberá ser presentado a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Las Condes para su revisión y aprobación.

4. Elaborar y ejecutar un proyecto de tratamiento de espacio público (TEP) que comprenda la normalización de los siguientes dispositivos de rodados (DR) ubicados en el área de influencia:
 - a. Martín Alonso Pinzón con Arquitecto Brunet Debaines (Ex Nueva Mayecura), (1 unidad).
 - b. Martín Alonso Pinzón con Mayecura (5 unidades)
 - c. Alonso de Camargo con Mayecura (6 unidades de DR y 2 huellas podotáctiles).Lo anterior conforme al Artículo 2.2.8 de la OGUC. Dicho tratamiento será presentado a la Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Las Condes 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 Metropolitano.
5. Garantizar la accesibilidad universal y el adecuado estado de conservación de las rutas accesibles que conectan el establecimiento con las paradas de transporte público utilizadas por sus usuarios, asegurando condiciones seguras y continuas para el desplazamiento peatonal.
6. Demarcar franja de circulación peatonal en el estacionamiento vehicular del proyecto.
7. Habilitar e implementar al interior de la línea de edificación un área destinada al ascenso y descenso de pasajeros asociada al establecimiento educacional, la cual deberá operar de manera que no genere interferencias sobre la vialidad pública ni afecte el funcionamiento de los accesos del proyecto, conforme al análisis operacional presentado en el IMIV aprobado.
8. Reemplazar las rejillas de sumideros que se encuentren fuera de norma por elementos ciclo inclusivos, es decir, con patrones perpendiculares o diagonales respecto de las trayectorias de circulación de bicicletas y con superficie texturada. La presente medida deberá considerar los siguientes sumideros ubicados dentro del área de influencia del proyecto:
 - a. Martín Alonso Pinzón con Robinson Crusoe (1 unidad)
 - b. Martín Alonso Pinzón con Mayecura (1 unidad)

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.



5. CONCLUSIONES

El proyecto en análisis, al ser un IMIV Básico, no presenta impactos significantes en la comuna de Las Condes, ni en las calles aledañas. Por lo mismo, se debe verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias, indicadas en el capítulo “1.3.2. Medidas de mitigación obligatorias según categoría de IMIV requerido” del Decreto Supremo 30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

De acuerdo con el catastro realizado en terreno, en el área de influencia se pudo observar que las veredas presentan un buen estándar, sin interrupciones para el tránsito peatonal, y los dispositivos de rodados se encuentran en norma, dan continuidad a los peatones y cumplen con la normativa de accesibilidad universal en el área de influencia del proyecto. Por otro lado, con respecto a las calzadas vehiculares, estas se encuentran en buen estado de conservación y permiten la circulación segura de vehículos al interior del área de influencia.

Finalmente, se concluye que las medidas de mitigación obligatorias son suficientes para mantener una interacción armónica con el entorno urbano, manteniendo con ello los estándares de servicio en un nivel similar a lo existentes antes de la puesta en operación del proyecto.