

INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL

EDIFICIO RIESCO (VERSIÓN CORREGIDA)

IMIV BÁSICO OTROS MODOS
IMIV BÁSICO PARA TRANSPORTE PRIVADO

COMUNA DE LAS CONDES

Junio, 2026

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	6
1.1.	Alcances Generales	6
1.2.	Declaración Tipo de Estudio	6
1.3.	Ficha Resumen	12
1.4.	Certificado de Informaciones Previas (CIP)	16
2.	ANTECEDENTES DEL PROYECTO	36
2.1.	Aspectos Generales	36
2.2.	Ubicación	36
2.3.	Superficies	37
2.4.	Carga de Ocupación	38
2.5.	Zona de Emplazamiento	38
2.6.	Afectaciones	40
2.7.	Estacionamientos	41
2.8.	Accesibilidad	44
2.8.1	Accesos Vehiculares y Peatonales	45
2.8.2	Distancias a la Intersección	47
2.8.3	Operación de Accesos	49
2.9.	Vías de Circulación Interna	51
3.	DEFINICIONES INICIALES	53
3.1.	Introducción	53
3.2.	Número de Intersecciones	54
3.3.	Rutas de Ingreso y Egreso	54
3.3.1	Rutas de Ingreso y Egreso Transporte Motorizado	54
3.3.2	Rutas de Ingreso y Egreso Otros Modos	60
3.4.	Área de Influencia	68
4.	CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	70
4.1.	Transporte Privado Motorizado	70
4.1.1	Vialidad Adyacente	70
4.1.2	Caracterización de Ejes	71
4.1.3	Regulación Intersecciones	74
4.1.4	Levantamiento Planimétrico Actual	75
4.1.5	Nivel de Accidentabilidad	79
4.1.6	Identificación y Análisis Cualitativo de Conflictos	82
4.2.	Transporte Público	82
4.2.1	Futura Estación de Metro	82
4.2.2	Servicios de Buses de Transporte Público Urbano	83
4.2.3	Taxis Colectivos	84
4.2.4	Catastro y Facilidades de Transporte Público	84
4.2.5	Identificación y Análisis cualitativo de conflictos	89
4.3.	Peatones	89
4.3.1	Catastro y Facilidades Peatonales Existentes	90
4.3.2	Identificación y Análisis cualitativo de conflictos	95
4.4.	Ciclos	95
4.4.1	Catastro y Facilidades para Ciclos Existentes	96
4.5.	Verificación Accesibilidad Universal	97
4.5.1	Cumplimiento Art. 2.2.8 OGUC	97
4.5.2	Cumplimiento Art. 2.4.4 OGUC	100
5.	MEDIDAS DE MITIGACION	102

5.1.	Medidas de Mitigación Obligatorias	102
5.2.	Medidas de Mitigación Adicionales	122
6.	CONCLUSIONES	125

LINK DESCARGA ARCHIVOS:

[Anexo Edificio Riesco Versión Corregida](#)

INDICE DE CUADROS

Cuadro Nº 1.1: Flujos inducidos para determinar categoría IMIV o exención	11
Cuadro Nº 1.2: Flujos inducidos proyecto	11
Cuadro Nº 2.1: Resumen de la Superficie del Proyecto	37
Cuadro Nº 2.2: Carga de Ocupación	38
Cuadro Nº 2.3: Condiciones Uso de Suelo Zona E-Am4	39
Cuadro Nº 2.4: Estacionamientos Exigidos y Proyectados.....	41
Cuadro Nº 2.5: Verificación de Distancias Mínimas Accesos	47
Cuadro Nº 3.1: Flujo Inducido Transporte Privado y Otros Modos	54
Cuadro Nº 3.2: Intersecciones del Área de Influencia Transporte Privado	70
Cuadro Nº 3.3: Intersecciones del Área de Influencia Otros Modos	70
Cuadro Nº 4.1: Vías Principales de Acceso al Proyecto y sus características	71
Cuadro Nº 4.2: Regulación de Intersecciones	74
Cuadro Nº 4.3: Tipos de Accidentes ocurridos en el área de estudio, 2025.....	81
Cuadro Nº 4.4: Clasificación de la causa de accidentes según CONASET	82
Cuadro Nº 5.1. Demostración de Verificación de Distancias Mínimas Acceso.....	118

INDICE DE FIGURAS

Figura Nº 2.1: Ubicación del Proyecto.....	37
Figura Nº 2.2: Zonificación del IPT	39
Figura Nº 2.3: Planta Distribución Estacionamientos Piso 1	42
Figura Nº 2.4: Planta Distribución Estacionamientos Piso -1	43
Figura Nº 2.5: Planta Distribución Estacionamientos Piso -2	44
Figura Nº 2.6: Conexión Vialidad Existente	45
Figura Nº 2.7: Ubicación Accesos	46
Figura Nº 2.8: Detalle Accesos del Proyecto	46
Figura Nº 2.9: Distancias Mínimas Accesos	48
Figura Nº 2.10: AutoTurn – Características de Vehículo Simulado	49
Figura Nº 2.11: AutoTurn – Maniobras de Ingreso y Egreso	50
Figura Nº 2.12: Circulación Interna Peatones.....	51
Figura Nº 2.13: Circulación Interna Ciclistas.....	52
Figura Nº 3.1: Rutas Vehiculares de Ingreso Acceso Sven Hedin	56
Figura Nº 3.2: Rutas Vehiculares de Egreso Acceso Sven Hedin	57
Figura Nº 3.3: Rutas Vehiculares de Ingreso Acceso Kontiki.....	59
Figura Nº 3.4: Rutas Vehiculares de Egreso Acceso Kontiki.....	59
Figura Nº 3.5: Rutas Ingreso y Egreso Peatones.....	61
Figura Nº 3.6: Rutas Ingreso y Egreso Transporte Público	62
Figura Nº 3.7: Rutas Ciclos de Ingreso Acceso Sven Hedin	64
Figura Nº 3.8: Rutas Ciclos de Egreso Acceso Sven Hedin	65
Figura Nº 3.9: Rutas Ciclos de Ingreso Acceso Kontiki.....	67
Figura Nº 3.10: Rutas Ciclos de Egreso Acceso Kontiki	67
Figura Nº 3.11: Intersecciones Rutas de Ingreso y Egreso Transporte Privado Motorizado	68
Figura Nº 3.12: Intersecciones Rutas de Ingreso y Egreso Otros Modos	69
Figura Nº 3.13: Área de Influencia Transporte Privado Motorizado y Otros Modos	69
Figura Nº 4.1: Vista Av. Pdte. Riesco	72
Figura Nº 4.2: Calle Sven Hedin. Vista desde Av. Pdte. Riesco	73
Figura Nº 4.3: Calle Kontiki. Vista desde Hermanos Cabot.....	74
Figura Nº 4.4: Regulación de Intersecciones.....	75
Figura Nº 4.5: Localización Accidentes, 2025.....	81
Figura Nº 4.6: Ubicación de Metro Gerónimo de Alderete	83
Figura Nº 4.7: Recorridos de Buses del Transporte Público	84
Figura Nº 4.8: Paraderos de Transporte Público.....	85
Figura Nº 4.9: Rutas Ingreso y Egreso de Peatones	90
Figura Nº 4.10: Rutas Ingreso y Egreso de Ciclos	96
Figura Nº 5.1. Espacio de almacenamiento	103
Figura Nº 5.2. Separación Acceso Peatonal de accesos vehiculares	104
Figura Nº 5.3. Visibilidad en acceso	105
Figura Nº 5.4. Cruces peatonales seguros.....	106
Figura Nº 5.5. Franjas de Circulación	108
Figura Nº 5.6. Visibilidad en accesos para ciclistas	110
Figura Nº 5.7. Simulación de radios de giro en accesos	112
Figura Nº 5.8. Sentido de tránsito de accesos.....	113
Figura Nº 5.9. Visibilidad en accesos para flujo vehicular	114

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Alcances Generales

El presente informe tiene por objetivo dar cumplimiento a las exigencias establecidas en la Ley N° 20.958, donde modifica diversos cuerpos legales con el objeto de establecer un Sistema de Aportes al Espacio Público. Dicha Ley incorporó en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el Título V “De las Mitigaciones y Aportes al Espacio Público”, el cual se incluye el Capítulo II, titulado “De las Mitigaciones Directas”, conformado por los artículos 170 al 174.

Entre otros aspectos, la ley establece que los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación y ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local deberán ser mitigados a través de la ejecución de medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos. Agrega la ley que tales medidas de mitigación consideraran los impactos del proyecto sobre el sistema de movilidad local, dentro de su área de influencia y propenderán a que, tras su puesta en operación, aquel mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante al existente, considerando las características de la zona en que se emplaza 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.

Asimismo, indica que en los casos en que el proyecto requiera de la elaboración de un informe de mitigación, este deberá ser elaborado y evaluado conforme al procedimiento y a la metodología que fije el reglamento, el cual deberá ser expedido por decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito, además, por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

1.2. Declaración Tipo de Estudio

Con fecha 10 de abril de 2026, se ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, en adelante SEIM, las características del proyecto “Edificio Riesco” a emplazarse en la comuna de Las Condes identificado bajo el N° ID 13516909, con el

objeto de establecer si el proyecto debe o no presentar un IMIV, y en el caso que sea exigible, precisar el tipo de informe a desarrollar.

Mediante OFICIO SEIM N° RM-0000003899/2026, se informa que, conforme a los resultados de la estimación de flujos de transporte privado motorizado y de viajes en otros modos, se concluye que el titular del proyecto deberá presentar, a través del SEIM y utilizando el mismo N° ID indicado en este oficio, un Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico (IMIV Básico) correspondiente a un único proyecto. Dicho informe deberá declarar el cumplimiento de las exigencias normativas relacionadas con el sistema de movilidad local, conforme a lo establecido en el reglamento vigente.

Asimismo, se indica que, para la determinación del área de influencia del proyecto, deberá considerarse una (1) intersección correspondiente al transporte privado motorizado y una (1) intersección asociada a los viajes en otros modos.

A continuación, se adjunta el OFICIO SEIM N° RM-0000003899/2026 con los antecedentes ingresados al sistema:



OFICIO SEIM N° RM-0000003899/2026

ANT.: Ingreso de características de Proyecto de Crecimiento Urbano en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, N° ID 13516909.

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, 10 DE ABRIL DE 2026.

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

A: INMOBILIARIA TENIENTE MONTT 1980 SPA Y RODRIGO JORGE BARROS BAEZA

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 13516909:

Nombre Proyecto:	Edificio Riesco		
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación		
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva		
Rol	Región	Comuna	Dirección
01699-022	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Sven Hedin # 736
01699-021	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Presidente Riesco # 7284
01699-020	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Presidente Riesco # 7220
01699-019	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Kontiki # 739
01699-011	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Sven Hedin # 738
Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto	Inductor
Residencial	Vivienda	Departamento	4347,89 (m2)
Total terreno	Total edificado		Útil construido
1858.9 m²	7785.5 m²		5617.65 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	34	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	44	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).

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



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 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,



Gonzalo Rodrigo Cuevas Bown
Secretaría Regional Ministerial de Transportes y
Telecomunicaciones
Región Metropolitana de Santiago
09/04/2026 22:56

Los parámetros que definen los flujos del proyecto son: (1) la superficie, que es de 7.751,91 m², y (2) las tasas de inducción de flujos para proyectos de uso residencial destino hospedaje del Decreto N°30 de 2021. De acuerdo con dicha información, los flujos vehiculares y de otros modos inducidos por el proyecto son de 34 veh/h y 44 viajes/h, respectivamente. El artículo 1.2.6 del mencionado Decreto, determina la categoría de IMIV o la exención de este según la siguiente tabla:

Cuadro N° 1.1: Flujos inducidos para determinar categoría IMIV o exención

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

Fuente: Decreto 30, 2021

Cuadro N° 1.2: Flujos inducidos proyecto

PROYECTO	DESTINO	UNIDAD DE REFERENCIA	SUPERFICIE CONSTRUIDA (UTIL)	PERIODO	Flujos de Entrada Inducidos por Unidad de Referencia				Flujos de Salida Inducidos por Unidad de Referencia				TOTAL VIAJES		TOTAL VIAJES		TIPO ESTUDIO A DESARROLLAR		ÁREA DE INFLUENCIA	
					Transp. Privado Veh /h	Transp. Público Viajes /h	Peatones Viajes /h	Ciclos Viajes /h	Transp. Privado Veh /h	Transp. Público Viajes /h	Peatones Viajes /h	Ciclos Viajes /h	VEH	OTROS MODOS	VEH	OTROS MODOS	VEH	OTROS MODOS	VEH	OTROS MODOS
EDIFICIO RIESCO	DEPARTAMENTOS	45	4347.89	PM - L	5.6	4.5	2.3	0.6	28.2	22.6	11.3	2.8	34	44	34	44	BASICO	BASICO	1	1
				PMD-L	5.6	4.5	2.3	0.6	5.6	4.5	2.3	0.6	11	15						
				PT - L	28.2	22.6	11.3	2.8	5.6	4.5	2.3	0.6	34	44						
				PMD-F	5.6	4.5	2.3	0.6	5.6	4.5	2.3	0.6	11	15						
				PT-F	5.6	4.5	2.3	0.6	5.6	4.5	2.3	0.6	11	15						

Fuente: Elaboración Propia

Por lo tanto, como el proyecto presenta flujos vehiculares mayores a 20 veh/h y menores a 80 veh/h, en este caso 34 veh/h, debe realizar un IMIV básico para dicho modo, mientras que, para el caso de otros modos, los viajes/h alcanzan los 44 viajes, por lo que también debe realizar un IMIV básico.

1.3. Ficha Resumen



CATEGORIZACIÓN DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Ficha Resumen - 13516909

1. Representante del Proyecto

1.1 Datos del Titular

Nombre / Razón Social	Inmobiliaria Teniente Montt 1980 SpA		
Primer Apellido		Segundo Apellido	
RUN/RUT	76.712.550-K	Teléfono	+56993809558
Dirección:	Santa María	Número	6350
Región:	Metropolitana de Santiago	Comuna	Vitacura
Correo Electrónico	matias.doren@imanquehue.com		

1.2 Datos del Representante

Nombre / Razón Social	Rodrigo Jorge		
Primer Apellido	Barros	Segundo Apellido	Baeza
RUN/RUT	██████████	Teléfono	██████████
Dirección:	██████████	Número	██████
Región:	Metropolitana de Santiago	Comuna	██████
Correo Electrónico	████████████████████		

2. Proyecto de crecimiento urbano

2.1 Datos de Creación

Fecha de Creación	09/04/2026 22:54
Usuario Creador	Janit Tuma Abufom



2.2 Datos del Proyecto

Nombre del Proyecto	Edificio Riesco		
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Descripción	Edificio de 9 pisos con piso retirado, para 45 departamentos y 97 estacionamientos		
Latitud	-33.396569	Longitud	-70.558573
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda red vial básica Colinda con vía urbana		

2.3 Superficies (m2)

Total Terreno	1858,9		
Útil Edificada Subterránea	1269,76	Útil Edificada Sobre Terreno	4347,89
Útil Construida	5617,65		
Común Edificada Subterránea	1368,19	Común Edificada Sobre Terreno	799,66
Edificada	7785,5		

2.4 Datos de la Propiedad

Número de Rol	01699-022		
Dirección Rol	Sven Hedin	Es Principal	No
Número	736	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Local
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Número de Rol	01699-021		
Dirección Rol	Presidente Riesco	Es Principal	No
Número	7284	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Troncal
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes



Número de Rol	01699-020		
Dirección Rol	Presidente Riesco	Es Principal	No
Número	7220	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Troncal
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Número de Rol	01699-019		
Dirección Rol	Kontiki	Es Principal	No
Número	739	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Local
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Número de Rol	01699-011		
Dirección Rol	Sven Hedin	Es Principal	No
Número	738	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Local
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

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

3 Características del Proyecto

Tipo de Uso de Suelo		Residencial	
Clase	-	Destino	Vivienda
Tipo de Proyecto		Departamento	
Unidades de Referencia			
Superficie Útil (m2)/100		4347,89	
Numero de Viviendas		45	



4. Propósito de la Ficha

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

1.4. Certificado de Informaciones Previas (CIP)

FORMULARIO 5.2.



CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

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

SGV / IGL /

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES
MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES
REGIÓN METROPOLITANA
☒ URBANO ☐ RURAL

CERTIFICADO N°
2079
FECHA
14-05-2026
SOLICITUD N°
10831
FECHA
11-05-2026

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN			PRESIDENTE RIESCO			
LOTEO	CHACRA LO SALDES	L-300	MANZANA	I	LOTE	13
ROL S.I.L N°	1699-20	LE HA SIDO ASIGNADO EL N°		7220		

ADEMÁS EL PREDIO CUENTA CON LA(S) SIGUIENTE(S) DIRECCION(ES)

KONTIKI N° 715

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO		RES. G.R.M. 20/94, RES. G.R.M. N°12/10.			
PLAN REGULADOR COMUNAL		RES. G.R.M. N°8/95, D.A. N° 3218/03, D.A. N° 4474 AL D.A. N°4486/04, D.A. N° 729/11, D.A. N° 2952/04, D.A. N° 2974/07, D.A. N° 3193/07, D.A. N° 3904/07, D.A. N° 3905/07, D.A. N° 1071/08, D.A. N° 173/10, D.A. N° 3360/10.			
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 VIVENDA 1

INFORMACION ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:			
E-Am4	EDIFICACIÓN AISLADA MEDIA 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
(*)	(*)	(*)	(*)
ADOSAMIENTOS	DISTANCIAMIENTOS	CIERROS	OCHAVOS
(*)	(*)	ALTURA	N° TRANSPARENCIA
		2,50 m máximo	40%
		OGUC	

(*) INFORMACION AREA DE EDIFICACION EN HOJA ANEXA)

Firmado Digitalmente



Código: DUq6onLH2btwNLS8wQAz **validar en:** <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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

CESIONES Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 2.2.5 N° O.G.U.C.)		NO	
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS			
ESTACIONAMIENTO ZONA A			
VER ART. 32 DEL PRCLC			
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
VER P.R.M.S.			

5.2.- LINEAS OFICIALES

POR CALLE		TIPO VÍA	
PRESIDENTE RIESCO		TRONCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	22,000 m	ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	11,000 m	4 PISTAS
KONTIKI		LOCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	7,000 m
POR CALLE		TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA
POR CALLE		TIPO VÍA	
LÍNEA 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 PÚBLICA (ART. 59)		☒ SI	☐ NO
PARQUE	☐	VIALIDAD	☒
		ENSANCHE	☒
		APERTURA	☐
DE LAS SIGUIENTES VIAS			
PRESIDENTE RIESCO EN UN ANCHO 1,00 MTS.			
GRAFICACIÓN DEL ÁREA AFECTA A UTILIDAD PÚBLICA CON INDICACIÓN DE SUPERFICIES Y DIMENSIONES. (Parque / Vialidad)			

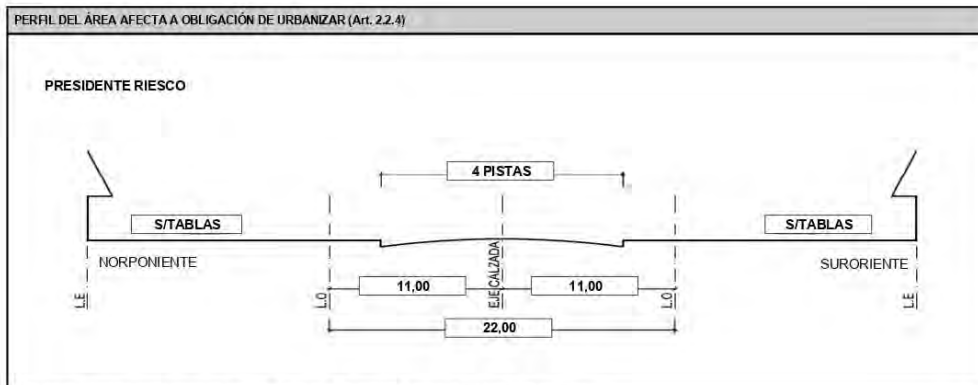
Firmado Digitalmente



Código: DUq6onLH2btwNLS8wQAz **validar en:** <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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



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

EXTRACTO PLANO LOTEO/SUBDIVISION/FUSION

USO DE SUELO

ÁREA DE EDIFICACIÓN

NOTA: LOS ARTICULOS DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LAS CONDES INDICADOS, PUEDEN SER REVISADOS EN EL SITIO WEB WWW.LASCONDES.CL

EN RELACION CON EL DECRETO ALCALDICIO SECCION 1ª N° 966 DE 2014, APLICA DECRETO ALCALDICIO SECCION 1ª N° 1022 DEL 14/02/2017.

OBS:	1.- VER LEY N° 20.998 DE FECHA 12.11.2007 QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO.- 2.- ÁREA DE RESGUARDO DEL AERÓDROMO MUNICIPAL DE VITACURA, SEGÚN ARTÍCULO 8.4.1.3 DEL PRMS.- 3.- PARA AFECTACIÓN A UTILIDAD PÚBLICA APLICA LEY 20.791 D.O. DE 29 DE OCTUBRE DEL 2014.- 4.- PARA PRESIDENTE RIESCO Y KONTIKI, EL ANTEJARDIN ES 5.00 m VER ART. 9 DEC. ALC. N° 729/2011, SOBRE ANTEJARDINES ENTRE LINEAS OFICIALES, ANTEJARDIN PARA DENSIFICACIÓN VER TABLAS.- 5.- ZONA DE CANALIZACIÓN SUBTERRÁNEA OBLIGATORIA SEGÚN DEC. ALC. SECCION 1ª N° 2125/1998.-
------	--

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				\$ 10.409
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (ART. 130 N° 9 LG.U.C)	N°	-----	FECHA	-----
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL	N°	20506991	FECHA	11/5/2026

[Firma manuscrita]



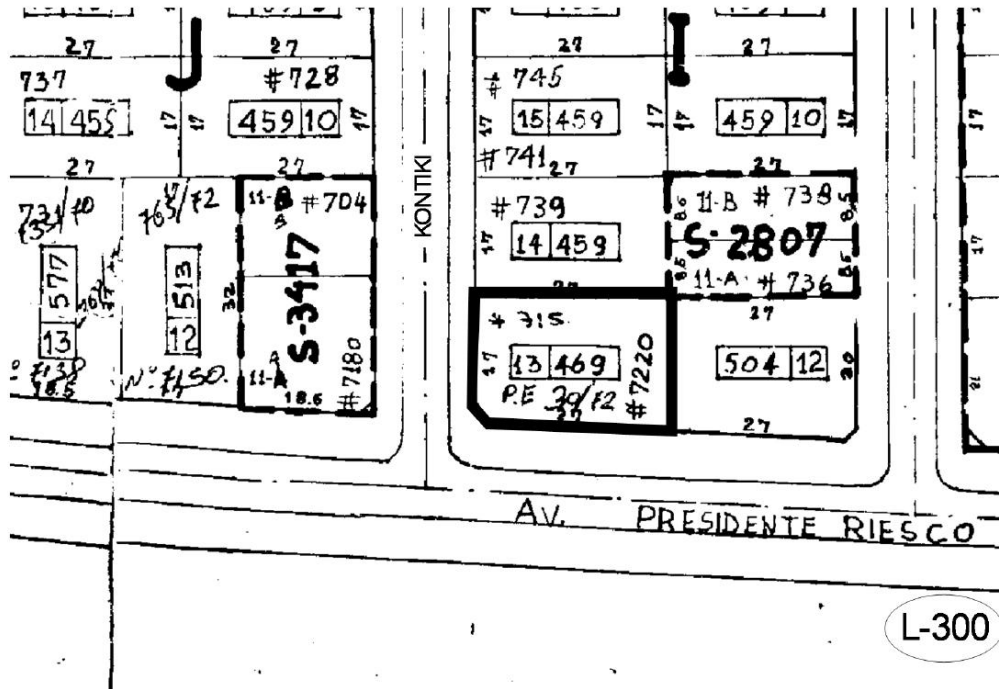
DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES
FIRMA Y TIMBRE

Firmado Digitalmente



Código: DUq6onLH2btwNLS8wQAz **validar en:** <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

N° CIP 2079



FORMULARIO 5.2.



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 / IGL /

CERTIFICADO N°
2080
FECHA
14-05-2026
SOLICITUD N°
10832
FECHA
11-05-2026

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN		PRESIDENTE RIESCO			
LOTEO	CHACRA LO SALDES	L-300	MANZANA	I	LOTE 12
ROL S.I.L. N°	1699-21	LE HA SIDO ASIGNADO EL N°		7284	

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	RES. G.R.M. 20/94, RES. G.R.M. N°12/10.		
PLAN REGULADOR COMUNAL	RES. G.R.M. N°8/95, D.A. N° 3218/03, D.A. N° 4744 AL D.A. N°4486/04, D.A. N° 729/11, D.A. N° 2952/04, D.A. N° 2974/07, D.A. N° 3193/07, D.A. N° 3904/07, D.A. N° 3905/07, D.A. N° 1071/08, D.A. N° 173/10, D.A. N° 3360/10.		
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:	
UVI	USO DE VIVIENDA 1

INFORMACION ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:			
E-Am4	EDIFICACIÓN AISLADA MEDIA 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	CIERROS	OCHAVOS
(*)	(*)	ALTURA 2,50 m máximo	% TRANSPARENCIA 40%
			OGUC

(*) INFORMACION AREA DE EDIFICACION EN HOJA ANEXA)

Firmado Digitalmente



Código: P3DXgKoKFXFHtj8BPopQ validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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

CESIONES Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 2.2.5 N° O.G.U.C.)		NO	
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS			
ESTACIONAMIENTO ZONA A			
VER ART. 32 DEL PRLC			
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
VER P.R.M.S.			

5.2.- LINEAS OFICIALES

POR CALLE		TIPO VÍA	
PRESIDENTE RIESCO		TRONCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	22,000 m	ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	11,000 m	4 PISTAS
POR CALLE		TIPO VÍA	
SVEN HEDIN		LOCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	7,000 m
POR CALLE		TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA
POR CALLE		TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PÚBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (ART. 59)		☒ SI	☐ NO
PARQUE	☐	VIALIDAD	☒
		ENSANCHE	☒
		APERTURA	☐
DE LAS SIGUIENTES VIAS			
PRESIDENTE RIESCO EN UN ANCHO DE 1.00 MTS.			
GRAFICACIÓN DEL ÁREA AFECTA A UTILIDAD PÚBLICA CON INDICACIÓN DE SUPERFICIES Y DIMENSIONES (Parque / Vialidad)			

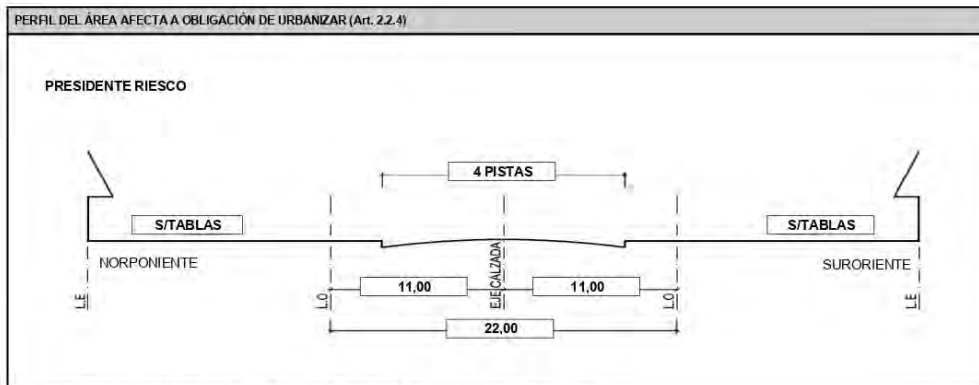
Firmado Digitalmente



Código: P3DXgKoKFXFHj8BPopQ validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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



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

EXTRACTO PLANO LOTE/O SUBDIVISION/FUSION

USO DE SUELO

ÁREA DE EDIFICACIÓN

NOTA: LOS ARTICULOS DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LAS CONDES INDICADOS, PUEDEN SER REVISADOS EN EL SITIO WEB WWW.LASCONDES.CL

EN RELACION CON EL DECRETO ALCALDICO SECCION 1° N° 966 DE 2014, APLICA DECRETO ALCALDICO SECCION 1° N° 1022 DEL 14/02/2017.

OBS:

- 1.- VER LEY N° 20.958 DE FECHA 12.11.2020 QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO.-
- 2.- ÁREA DE RESGUARDO DEL AERÓDROMO MUNICIPAL DE VITACURA, SEGÚN ARTÍCULO 8.4.1.3 DEL PRMS.-
- 3.- PARA AFECTACIÓN A UTILIDAD PÚBLICA APLICA LEY 20.791 D.O. DE 23 DE OCTUBRE DEL 2014.-
- 4.- PARA PRESIDENTE RIESCO Y SVEN HEDIN, EL ANTEJARDIN ES 5,00 M VER ART. 9 DEC. ALC. N° 729/2011, SOBRE ANTEJARDINES ENTRE LINEAS OFICIALES, ANTEJARDIN PARA DENSIFICACION VER TABLAS.-
- 5.- ZONA DE CANALIZACION SUBTERRANEA OBLIGATORIA SEGÚN DEC. ALC. SECCION 1° N° 2125/1998.-

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				\$ 10.409
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (ART. 130 N° 9 L.G.U.C)	N°	-----	FECHA	-----
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL	N°	20506995	FECHA	11/5/2026

[Firma manuscrita]



DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

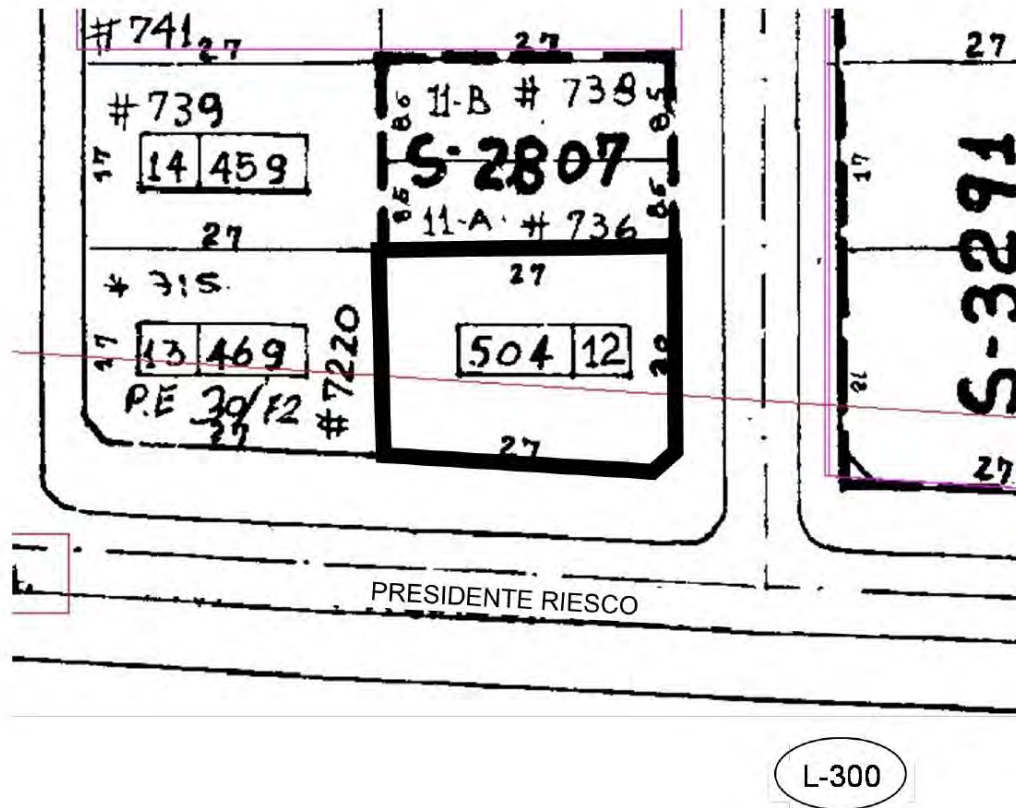
FIRMA Y TIMBRE

Firmado Digitalmente



Código: P3DXgKoKFXFHj8BPopQ **validar en:** <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

N° CIP 2080



FORMULARIO 5.2.



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 / IGL /

CERTIFICADO Nº
2081
FECHA
14-05-2026
SOLICITUD Nº
10833
FECHA
11-05-2026

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN	SVEN HEDIN				
LOTEO	CHACRA LO SALDES	S-2807	MANZANA	I	LOTE A
ROL S.I.L. Nº	1699-22	LE HA SIDO ASIGNADO EL Nº		736	

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	RES. G.R.M. 20/94, RES. G.R.M. N°12/10.				
PLAN REGULADOR COMUNAL	RES. G.R.M. N°8/96, D.A. N° 3218/03, D.A. N° 4744 AL D.A. N°4486/04, D.A. N° 729/11, D.A. N° 2952/04, D.A. N° 2974/07, D.A. N° 3193/07, D.A. N° 3904/07, D.A. N° 3905/07, D.A. N° 1071/08, D.A. N° 173/10, D.A. N° 3360/10.				
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 Nº	-----
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

INFORMACION ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:			
E-Am4	EDIFICACIÓN AISLADA MEDIA Nº 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	CIERROS	OCHAVOS
(*)	(*)	ALTURA 2,50 m máximo	% TRANSPARENCIA 40%
			OGUC

(*) INFORMACION AREA DE EDIFICACION EN HOJA ANEXA)

Firmado Digitalmente



Código: 9FYkdTYKlwoYda2C0yY validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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

CESIONES Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 22.5 N° O.G.U.C.)		NO	
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS			
ESTACIONAMIENTO ZONA A			
VER ART. 32 DEL PRCLC			
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	
SVEN HEDIN			LOCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDÍN	5 TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	CALZADA	7,000 m
POR CALLE			TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	
POR CALLE			TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	
POR CALLE			TIPO VÍA	
LÍNEA 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 PÚBLICA (ART. 59)		☐ 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



Código: 9FYkdtYKlwoYda2C0yY validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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

PERFIL DEL ÁREA AFECTA A OBLIGACIÓN DE URBANIZAR (Art. 22.4)

--

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

EXTRACTO PLANO LOTEO/SUBDIVISION/FUSION

USO DE SUELO

NOTA: LOS ARTICULOS DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LAS CONDES INDICADOS, PUEDEN SER REVISADOS EN EL SITIO WEB WWW.LASCONDES.CL

ÁREA DE EDIFICACIÓN

EN RELACION CON EL DECRETO ALCALDICO SECCION 1° N° 966 DE 2014, APLICA DECRETO ALCALDICO SECCION 1° N° 1022 DEL 14/02/2017.

OBS: 1.- VER LEY N° 20.958 DE FECHA 12.11.2020 QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO.
2.- ÁREA DE RESGUARDO DEL AERODROMO MUNICIPAL DE VITACURA, SEGUN ARTICULO 8.4.1.3 DEL PRMS.-
3.- PARA SVEN HEDIN EL ANTEJARDIN ES 5.00 m VER ART. 9 DEG. ALC. N° 729/2011, SOBRE ANTEJARDINES ENTRE LINEAS OFICIALES, ANTEJARDIN PARA DENSIFICACION VER TABLAS.

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		\$ 10.409	
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (ART. 130 N° 9 L.G.U.C)	N°	-----	FECHA
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL	N°	20507004	FECHA 11/5/2026

[Firma manuscrita]



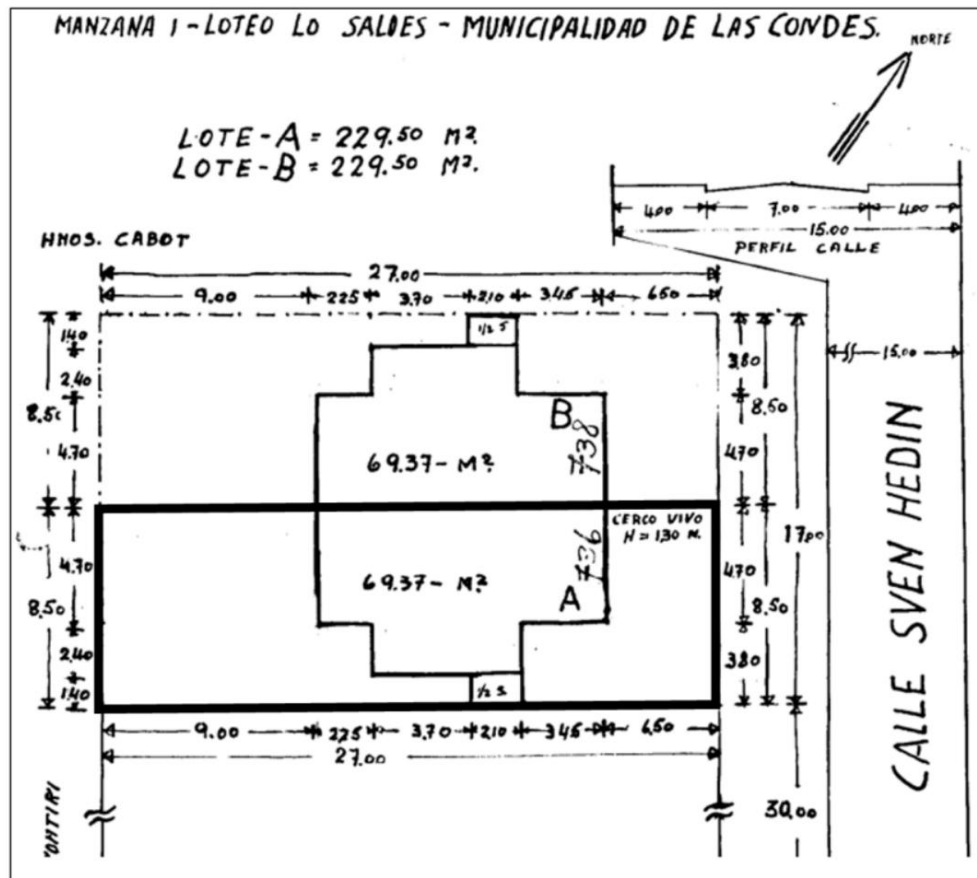
DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

FIRMA Y TIMBRE

Firmado Digitalmente



Código: 9FYkdYKlwoYda2C0yY validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>



S-2807

FORMULARIO 5.2.



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 /VPF /

CERTIFICADO Nº
2076
FECHA
14-05-2026
SOLICITUD Nº
10827
FECHA
11-05-2026

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN		SVEN HEDIN				
LOTEO	CHACRA LO SALDES	S-2807	MANZANA	I	LOTE	B
ROL S.I.L. Nº	1699-11	LE HA SIDO ASIGNADO EL Nº		738'		

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO		RES. G.R.M. 20/94, RES. G.R.M. N°12/10.			
PLAN REGULADOR COMUNAL		RES. G.R.M. N°8/95, D.A. N° 3218/03, D.A. N° 4744 AL D.A. N°4486/04, D.A. N° 729/11, D.A. N° 2952/04, D.A. N° 2974/07, D.A. N° 3193/07, D.A. N° 3904/07, D.A. N° 3905/07, D.A. N° 1071/08, D.A. N° 173/10, D.A. N° 3360/10.			
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 Nº	-----
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:	
UVI	USO DE VIVIENDA 1

INFORMACION ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:			
E-Am4	EDIFICACIÓN AISLADA MEDIA Nº 4		
SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA	DENSIDAD MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA EDIF.	SISTEMA DE AGRUPAMIENTO
(*)	(*)	(*)	(*)
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO	OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES	RASANTE
(*)	(*)	(*)	(*)
ADOSAMIENTOS	DISTANCIAMIENTOS	CIERROS	OCHAVOS
(*)	(*)	ALTURA	% TRANSPARENCIA
		2,50 m máximo	40%
		OGUC	

(*) INFORMACION AREA DE EDIFICACION EN HOJA ANEXA)

Firmado Digitalmente



Código: u8h3BsRMRUwmwVonudlf validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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

CESIONES Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 2.2.5 N° O.G.U.C.)		NO	
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS			
ESTACIONAMIENTO ZONA A			
VER ART. 32 DEL PRCLC			
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	
SVEN HEDIN			LOCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDÍN	S/TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	CALZADA	7,000 m
POR CALLE			TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	
POR CALLE			TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	
POR CALLE			TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA	

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PÚBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (ART. 59)			☐ 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



Código: u8h3BsRMRUwmwVonudlf validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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

PERFIL DEL ÁREA AFECTA A OBLIGACIÓN DE URBANIZAR (Art. 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 CATASTRO	☐ PERFIL DE CALLES	☒ ANEXO NORMAS URBANÍSTICAS DEL I.P.T.
---	---	--

EXTRACTO PLANO LOTE/SUBDIVISION/FUSION

USO DE SUELO

NOTA: LOS ARTICULOS DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LAS CONDES INDICADOS, PUEDEN SER REVISADOS EN EL SITIO WEB WWW.LASCONDES.CL

EN RELACION CON EL DECRETO ALCALDICO SECCION 1° N° 966 DE 2014, APLICA DECRETO ALCALDICO SECCION 1° N° 1022 DEL 14/02/2017.

OBS: 1.- VER LEY N° 20.398 DE FECHA 12.11.2020 QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO.
2.- AREA DE RESGUARDO DEL AERODROMO MUNICIPAL DE VITACURA, SEGUN ARTICULO 8.4.1.3 DEL PRMS.
3.- PARA SVEN HEDIN EL ANTEJARDIN ES 5.00 m VER ART. 9 DEC. ALC. N° 729/2011, SOBRE ANTEJARDINES ENTRE LINEAS OFICIALES; ANTEJARDIN PARA DENSIFICACION VER TABLAS.

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

8.- PAGO DE DERECHOS		\$ 10.409	
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (ART. 130 N° 9 L.G.U.C)	N°	-----	FECHA
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL	N°	20506939	FECHA 11/5/2026

[Firma manuscrita]

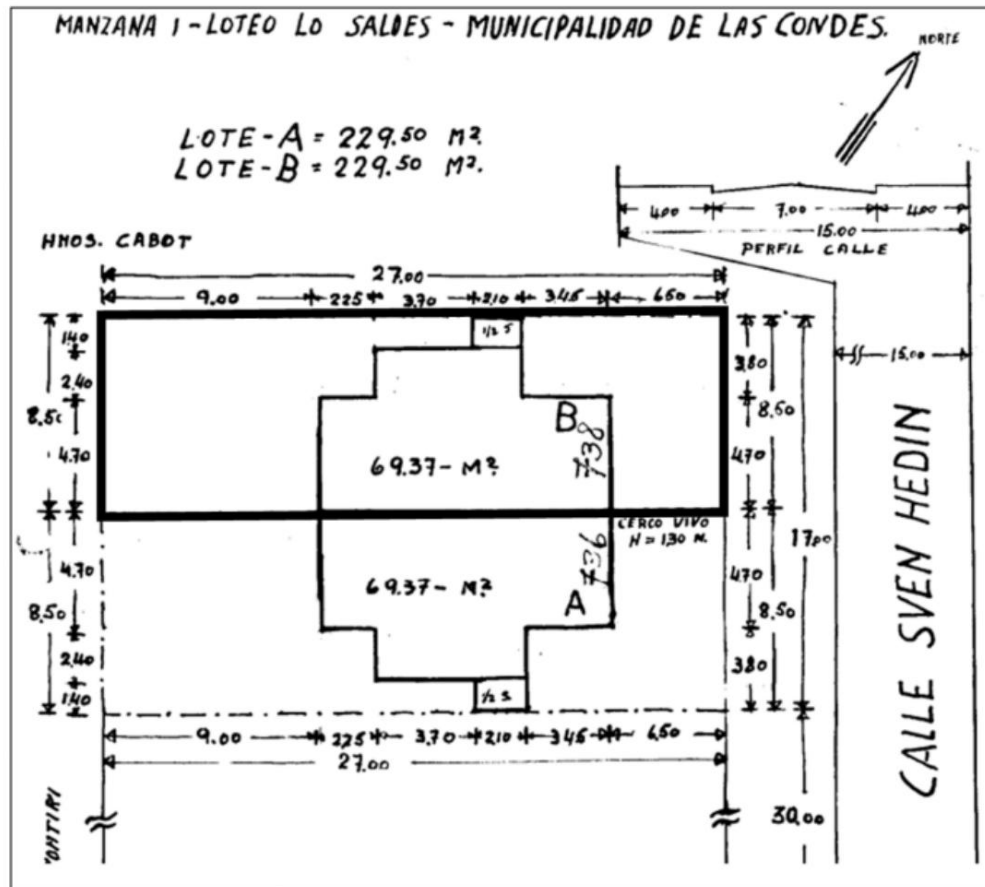
DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES
FIRMA Y TIMBRE



Firmado Digitalmente



Código: u8h3BsRMRUwmwVonudlf validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>



S-2807

FORMULARIO 5.2.



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 /VPF /

CERTIFICADO Nº
2077
FECHA
14-05-2026
SOLICITUD Nº
10828
FECHA
11-05-2026

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN	KONTIKI				
LOTEO	CHACRA LO SALDES	L-300	MANZANA	I	LOTE 14
ROL S.I.L. Nº	1699-19	LE HA SIDO ASIGNADO EL Nº	739		

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	RES. G.R.M. 20/94, RES. G.R.M. N°12/10.		
PLAN REGULADOR COMUNAL	RES. G.R.M. N°8/95, D.A. N° 3218/03, D.A. N° 4744 AL D.A. N°4486/04, D.A. N° 729/11, D.A. N° 2952/04, D.A. N° 2974/07, D.A. N° 3193/07, D.A. N° 3904/07, D.A. N° 3905/07, D.A. N° 1071/08, D.A. N° 173/10, D.A. N° 3360/10.		
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 Nº	-----
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	

INFORMACION ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:			
E-Am4	EDIFICACIÓN AISLADA MEDIA Nº 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	CIERROS	OCHAVOS
(*)	(*)	ALTURA 2,50 m máximo	% TRANSPARENCIA 40%
			OGUC

(* INFORMACION AREA DE EDIFICACION EN HOJA ANEXA)

Firmado Digitalmente



Código: M3LHgsJtY4wZun7BIYoF validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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

CESIONES Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 2.2.5 N° O.G.U.C.)		NO	
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS			
ESTACIONAMIENTO ZONA A			
VER ART. 32 DEL PRCLC			
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	
KONTIKI		LOCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	CAJZADA
			7,000 m

POR CALLE		TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CAJZADA

POR CALLE		TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CAJZADA

POR CALLE		TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDÍN
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CAJZADA

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (ART. 59)		☐ 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



Código: M3LHgsJTY4wZun7BIYoF validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

FORMULARIO 5.2.

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

PERFIL DEL ÁREA AFECTA A OBLIGACIÓN DE URBANIZAR (Art. 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 CATASTRO	☐ PERFIL DE CALLES	☒ ANEXO NORMAS URBANÍSTICAS DEL I.P.T.
---	---	--

EXTRACTO PLANO LOTEO/SUBDIVISION/FUSION

USO DE SUELO

ÁREA DE EDIFICACIÓN

NOTA: LOS ARTICULOS DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LAS CONDES INDICADOS, PUEDEN SER REVISADOS EN EL SITIO WEB WWW.LASCONDES.CL

EN RELACION CON EL DECRETO ALCALDICO SECCION 1ª N° 966 DE 2014, APLICA DECRETO ALCALDICO SECCION 1ª N° 1022 DEL 14/02/2017.

OBS: 1.- VER LEY N° 20.998 DE FECHA 12.11.2020 QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO.
2.- ÁREA DE RESGUARDO DEL AERODROMO MUNICIPAL DE VITACURA, SEGÚN ARTICULO 8.4.13 DEL PRMS -
3.- PARA KONIKI, EL ANTEJARDIN ES 5.00 m VER ART. 9 DEC. ALC. N° 729/2011, SOBRE ANTEJARDINES ENTRE LINEAS OFICIALES, ANTEJARDIN PARA DENSIFICACION VER TABLAS.

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				\$ 10.409
TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (ART. 130 N° 9 L.G.U.C)	N°	-----	FECHA	-----
GIRO DE INGRESO MUNICIPAL	N°	20506950	FECHA	11/5/2026

[Firma manuscrita]



DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

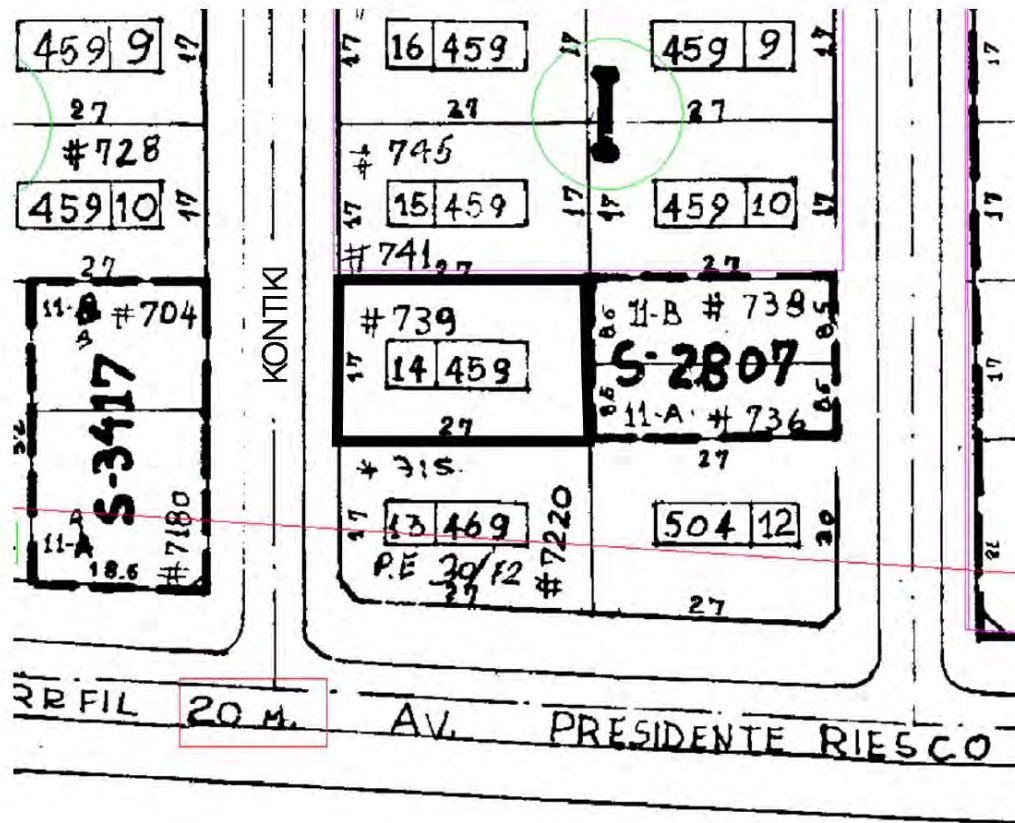
FIRMA Y TIMBRE

Firmado Digitalmente



Código: M3LHgsJtY4wZun7BIYoF validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

N° CIP 2077



2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

2.1. Aspectos Generales

El proyecto “Edificio Riesco”, que se emplaza en Av. Pdte. Riesco N° 7220 – 7284, Sven Hiden N° 736 - 738 y Kontiki N° 739, comuna de Las Condes, Región Metropolitana de Santiago, contempla la construcción de un edificio habitacional de 9 pisos con piso retirado, y con 2 pisos subterráneos, con un total de 45 departamentos, el cual se desarrolla en un terreno de 1.858,9 m², con un total edificado de 7.785,5 m². Se proyecta que en el año 2029 entre en operación.

El diseño incorpora un total de 93 estacionamientos para vehículos livianos, de los cuales 3 están destinados a personas con discapacidad, además de 49 estacionamientos para bicicletas.

El edificio de viviendas presenta accesos vehiculares por calle Sven Hiden y por calle Kontiki, los que permiten ingresar y salir del proyecto, mientras que el acceso peatonal es por Av. Pdte. Riesco.

2.2. Ubicación

El proyecto estará ubicado en Av. Pdte. Riesco N° 7220 – 7284, Sven Hiden N° 736 - 738 y Kontiki N° 739, comuna de Las Condes, Región Metropolitana de Santiago. En la figura N° 2.1 se presenta la ubicación del proyecto georreferenciada. En enlace de anexos (1 Proyecto) se adjunta la ubicación del proyecto georreferenciado.

Figura N° 2.1: Ubicación del Proyecto



Fuente: Elaboración Propia

2.3. Superficies

El proyecto posee una superficie total edificada de 7.785,5 m², y se emplazará en un terreno de 1.858,9 m². En el cuadro N° 2.1 se presenta resumen de las superficies del proyecto.

Cuadro N° 2.1: Resumen de la Superficie del Proyecto

	UTIL	COMUN	TOTAL
S EDIF BAJO TERRENO	1.269,76	1.368,19	2.637,95
S EDIF SOBRE TERRENO	4.347,89	799,66	5.147,55
S EDIF TOTAL	5.617,65	2.167,85	7.785,50

Fuente: Arquitectura

En enlace de anexos (2 Arquitectura) se adjunta la arquitectura del proyecto con el detalle de las superficies declaradas.

2.4. Carga de Ocupación

Respecto a la carga de ocupación, el proyecto, el cual corresponde íntegramente al tipo residencial, posee un total de 291 personas.

Cuadro Nº 2.2: Carga de Ocupación

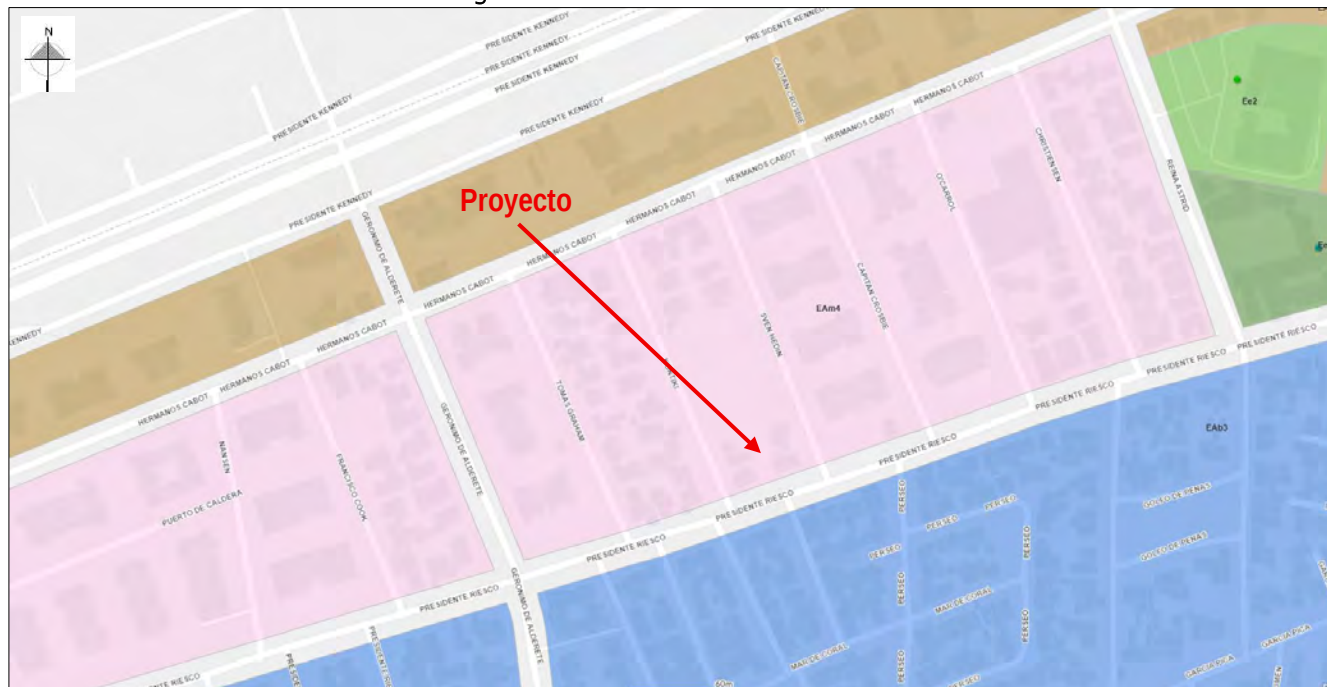
- CARGA DE OCUPACION				
(CARGA DE OCUPACION SEGÚN ART. 4.2.2 O.G.U.C. Y C.)				
VIVIENDA				
SUPERFICIE UTIL (VIVIENDAS SOBRE A 60 M2)	4.347,89 : 20	217,39 PERSONAS	>	217,39 PERSONAS
BODEGAS				
SUPERFICIE UTIL	153,16 : 40	3,83 PERSONAS	>	3,83 PERSONAS
ESTACIONAMIENTOS				
EST. VENDIBLES Y COMUNES	1.116,60 : 16	69,79 PERSONAS	>	69,79 PERSONAS
			TOTAL =	291,01 PERSONAS
TOTAL CARGA DE OCUPACION =	291,01 PERSONAS			

Fuente: Arquitectura

2.5. Zona de Emplazamiento

De acuerdo con lo indicado en el PRC de la comuna de Las Condes y a la información contenida en Certificado de Informes Previas, el proyecto se ubica en la zona de uso de suelo Uv1 y en el área de edificación EAm4. En la figura Nº 2.2 se presenta la zona donde se emplaza el proyecto.

Figura N° 2.2: Zonificación del IPT



Fuente: PRC Las Condes

Conforme a lo indicado en la Ordenanza del PRC, la Zona E-Am4 presenta la siguiente información:

Cuadro N° 2.3: Condiciones Uso de Suelo Zona E-Am4

E-Am4									
N° CIP 2637									
Área E-Am4: edificación aislada media N° 4.									
A) Proyecto de una nueva vivienda o ampliación de la existente.									
Las edificaciones de viviendas que se emplacen en el área E-Am4 deberán cumplir con las normas específicas de la siguiente tabla:									
Tabla A)									
Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Coefficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
Existente	Existente	0.6	0.4	No se exige.	60°	3 pisos con altura máxima de 10.5m	Plano de loteo	O.G.U.C	Aislado.
B) Proyectos de densificación de vivienda y equipamiento.									
Las edificaciones de viviendas en densidad y equipamientos que se emplacen en las áreas E-Am4 podrán optar a la tabla B) con las normas específicas de edificación siguiente:									
Tabla B)									
Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Coefficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
240 viv/ha	1.500 m2	1.8	0.4	0.4	70°	9 pisos con un máximo de 31,5m	7 m	8 m	Aislado. No permite el adosamiento

Los proyectos que opten por la tabla B), no podrán disponer el uso de vivienda, en el nivel de primer piso.

El área libre de la tabla B) deberá disponerse en el nivel natural del terreno.

En el área de edificación E-Am4 "Cerro San Luis", los proyectos de densificación deben cumplir un coeficiente de ocupación de suelo de 0,1, y una altura máxima que no sobrepase los 690,50 m.s.n.m., cota de cumbre del "Cerro San Luis".

En el área de edificación E-Am4 "Sector Visviri", definido por los siguientes límites: Avda. Cristóbal Colón y calle Manuel Claro Vial al norte, Avda. Francisco Bilbao por el sur, Avda. Padre Hurtado por el oriente y calle Visviri y línea imaginaria a 25,0 metros al oriente, paralela al eje de pasaje Enrique Bunster por el poniente, los proyectos de densificación deberán respetar las siguientes alturas máximas:

En los predios que enfrenten la calle Visviri, los proyectos no podrán superar la altura máxima de 7 pisos o 25,0 metros. En los predios que enfrenten la Avda. Padre Hurtado, entre límite sur del área Ee5 "Casas Santa Rosa de Apoquindo" hasta calle Manuel Claro Vial, no podrán superar la altura máxima de 12 pisos o 42,0 metros. En el caso de predios fusionados, que enfrenten ambas calles, para definir la porción del predio a la que corresponde la aplicación de las distintas alturas máximas de construcción, se establece una línea imaginaria trazada en la mitad de la distancia entre líneas oficiales de Avda. Padre Hurtado y calle Visviri.

Los proyectos de densificación que se emplacen en terrenos con frente a las calles Visviri y Manuel Claro Vial, deberán contemplar adicionalmente una franja privada destinada exclusivamente a jardines y parques excluyendo cualquier otro uso de 4,0 metros en todo su frente a esa calle.

En los predios que enfrentan la calle Manuel Claro Vial, los proyectos no podrán superar la altura de 7 pisos o 24,5 metros. Para predios fusionados, que enfrenten ambas calles, para definir la porción del predio a la que corresponde la aplicación de las distintas alturas máximas de construcción, se establece una línea imaginaria trazada en la mitad de la distancia entre líneas oficiales de calle Manuel Claro Vial y la Avda. Bilbao.

En el área delimitada EAm4 "Sector Visviri", aquellos proyectos de uso no residencial que se emplacen en zona UC1 podrán incrementar su coeficiente de ocupación de suelo hasta un 60% con una altura máxima de 14,0 metros. Aquellos proyectos que se emplacen en la zona UC2 podrán incrementar su coeficiente de ocupación de suelo hasta un 60% con una altura máxima de 14,0 metros medidos en su punto más favorable. En esta área los proyectos podrán aumentar su altura hasta 18,0 metros siempre y cuando reduzcan su ocupación de suelo al 45%. El proyecto que se desarrolle con menor ocupación de suelo y mayor altura deberá respetar un porcentaje único de ocupación de suelo. En ningún caso, el cuerpo edificado resultante producto de la aplicación de esta norma especial, podrá escalonarse.

Para los proyectos ubicados en las zonas UC1 y UC2, la norma contenida en el inciso anterior se aplicará sólo si el proyecto cumple copulativamente con las condiciones siguientes:

- Genere todos sus accesos por Avda. Padre Hurtado, Alexander Fleming, Bilbao y Cuarto Centenario según corresponda.
- Contemple adicionalmente una franja privada destinada exclusivamente a jardines y parques, excluyendo cualquier otro uso, de 15,0 metros por calle Visviri o calle Manuel Claro Vial. Esta franja podrá destinarse exclusivamente a jardines y parque excluyéndose cualquier otro uso. En todo caso dicha franja se considerará para efecto de los coeficientes señalados en la tabla B). El uso de área verde de esta franja de 15,00 metros persistirá sólo en tanto se mantenga el uso comercial u otro diferente a vivienda, pero si el uso pasara a ser residencial se verá reducida a 4,0 metros en la forma más arriba prevista.

Las áreas de servicio de estos proyectos, patios de maniobra, de carga y descarga no podrán ser desarrolladas en el perímetro del terreno, salvo que ellas se desarrollen en subterráneo. En el área de edificación EAm4, "Sector Los Militares", delimitada por la Avda. Los Militares por el norte, Avda. Nuestra Señora del Rosario por el oriente; el área Ee5 "Instituto Cultural de Las Condes", calle Linneo, área EAa1 y área EAa + cm por el sur y Avda. Manquehue por el poniente y sector "Cerro El Plomo" delimitado por calle Cerro El Plomo por el norte, Avda. Nuestra Señora del Rosario por el oriente; Avda. Los Militares por el sur y calle Estocolmo por el poniente, los proyectos de densificación para vivienda y equipamiento podrán optar a una altura máxima de 12 pisos con un máximo de 42,0 metros.

En el área de edificación EAm4 "Sector Hermanos Cabot" delimitada por calle Hermanos Cabot por el norte; calle Reina Astrid por el oriente; Avda. Presidente Riesco por el sur y calle Benito Juárez por el poniente se aplicará la tabla A). Los proyectos de densificación para vivienda que se emplazan en una manzana existente y consideren la totalidad de los predios que la conforman, podrán optar a las condiciones de densificación señaladas en la tabla C).

Tabla C)

Densidad Máxima Neta	Coeficiente de Constructibilidad	Coeficiente de Ocupación de suelo	Coeficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
200 viv/hab	2.0	0.25	0.5.	70°	13 pisos para predios con frente a calle Hnos. Cabot y 7 pisos para predios con frente a Avda. Presidente Riesco. (*)	7m 10m para predios con frente calle Hermanos Cabot 25m por Avda. Presidente Riesco	—	Aislado.

(*) Para efecto de definir la altura máxima aplicable a cada porción del predio se considerará una línea imaginaria trazada a 60 metros de la Línea Oficial de la Avda. Presidente Riesco.

Fuente: PRC Las Condes

2.6. Afectaciones

De acuerdo con lo indicado en los CIP N° 2079 y 2080, ambos del 11 de mayo de 2026, las propiedades se encuentran afecta a declaración de utilidad pública según Art. 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, específicamente al ensanche de 1 metro de Av. Pdte. Riesco. Los certificados se adjuntan en el Anexo 2 Arquitectura.

2.7. Estacionamientos

De acuerdo con IPT y a los artículos de la OGUC, la exigencia de estacionamientos de acuerdo con las características del proyecto es la siguiente:

Cuadro N° 2.4: Estacionamientos Exigidos y Propuestos

- CÁLCULO DE ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS				
VIVIENDA				
(1,5 EST. PARA VIVIENDAS DESDE 70 HASTA 110 M2)				
28 DEPARTAMENTOS	=	28 X 1,5 =	42,00 >	42 ESTACIONAMIENTOS
(2 EST. PARA VIVIENDAS DESDE 110 HASTA 140 M2)				
17 DEPARTAMENTOS	=	17 X 2 =	34,00 >	34 ESTACIONAMIENTOS
VISITAS (15%)	=	76 X 15%=	11,40 >	11 ESTACIONAMIENTOS
				87 ESTACIONAMIENTOS
EST. VENDIBLES VIVIENDA PROPUESTOS	=	82	ESTACIONAMIENTOS	
EST. VISITAS PROPUESTOS	=	11	ESTACIONAMIENTOS	
TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS	=	93	ESTACIONAMIENTOS	
ESTACIONAMIENTOS BICILETAS PROPUESTOS	=	49	ESTACIONAMIENTOS	

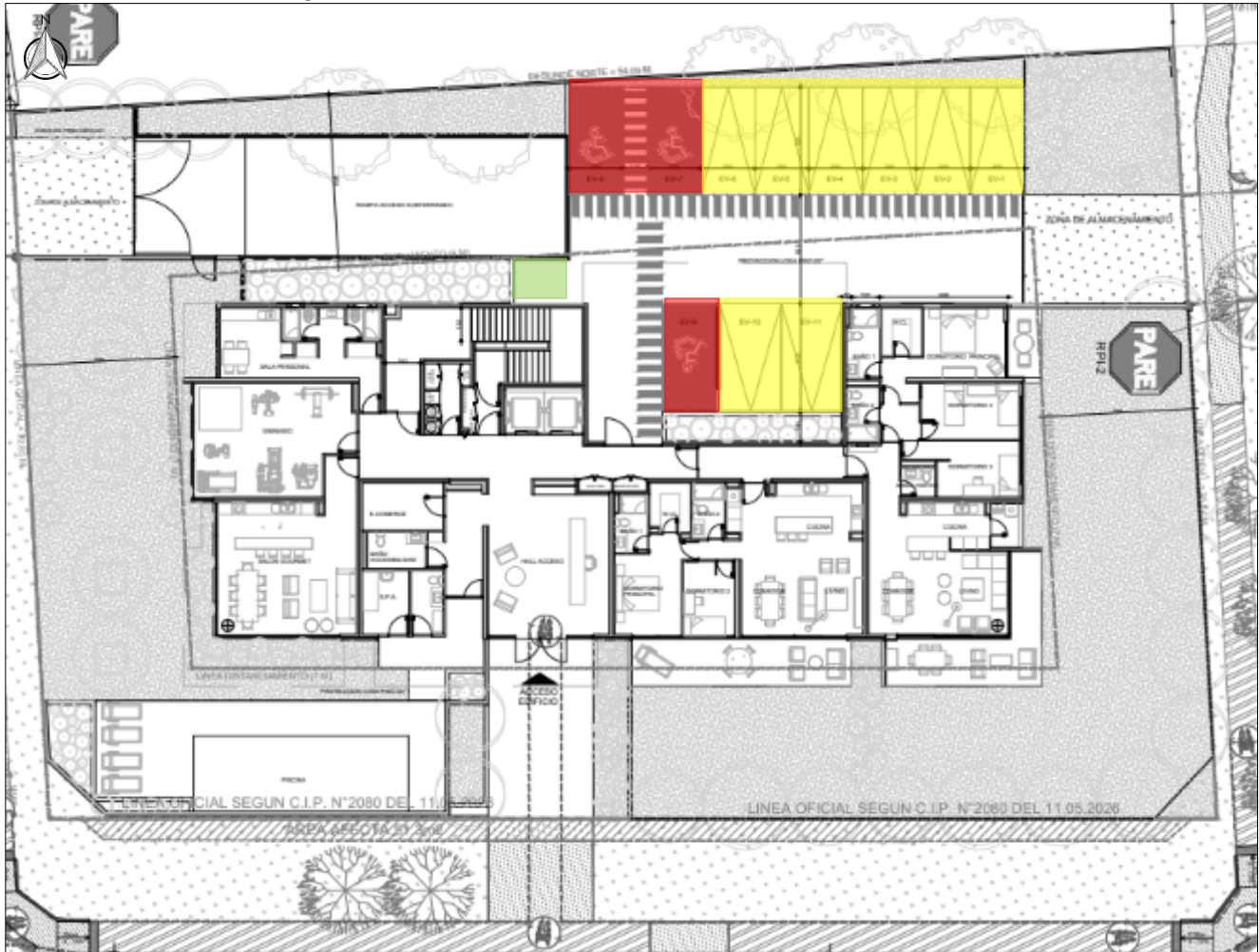
- CÁLCULO DE ESTACIONAMIENTOS PARA DISCAPACITADOS	
SEGÚN ARTICULO 2.4.2. DE LA O.G.U. Y C.	
ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS	= 87 ESTACIONAMIENTOS
SEGÚN ARTICULO 2.4.2. DE LA O.G.U. Y C.	
ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS DESDE 50 HASTA 200	= 3 ESTACIONAMIENTOS
ESTACIONAMIENTOS PARA DISCAPACITADOS PROPUESTOS	= <u>3 ESTACIONAMIENTOS (VISITAS)</u>
SUBTOTAL ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS	= 3 ESTACIONAMIENTOS
TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS	= 3 ESTACIONAMIENTOS
TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS	= 3 ESTACIONAMIENTOS

- CÁLCULO DE ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS (1 EST. DE BICICLETAS CADA 2 EST. DE AUTOS PROPUESTOS)	
SEGÚN ARTICULO 2.4.1. BIS DE LA O.G.U. Y C.	
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS	
EST. PARA AUTOS PROPUESTOS = 93 / 2	= 46,5
ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS	= 49

Fuente: Arquitectura

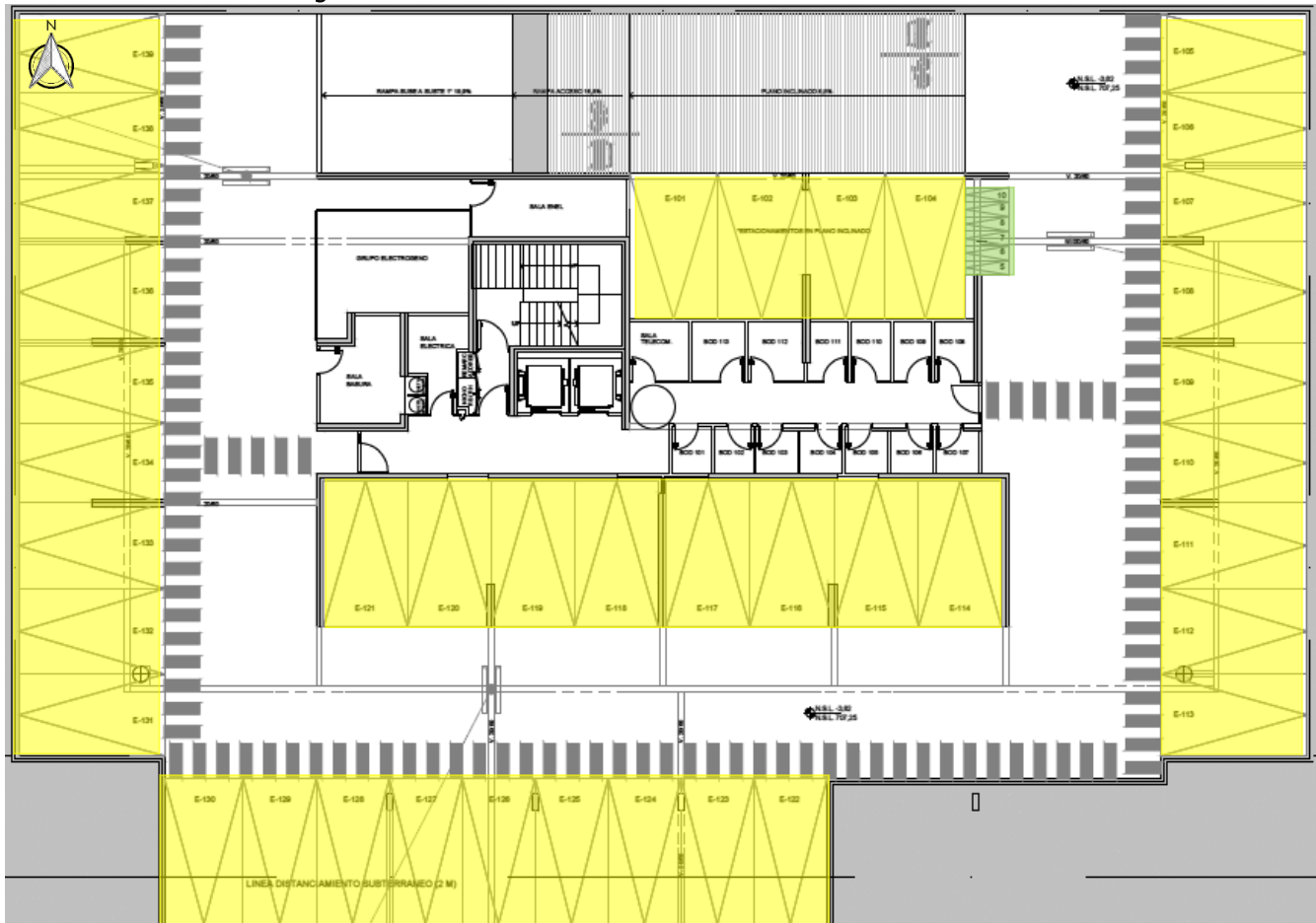
En resumen, el proyecto considera un total de 93 sitios de estacionamientos vehiculares, incluyendo 3 para personas con discapacidad, y 49 estacionamientos de bicicletas. La figura siguiente presenta las ubicaciones de los estacionamientos, en donde se aprecia en amarillo el estacionamiento vehicular, en rojo para personas con discapacidad y en verde para bicicletas.

Figura N° 2.3: Planta Distribución Estacionamientos Piso 1



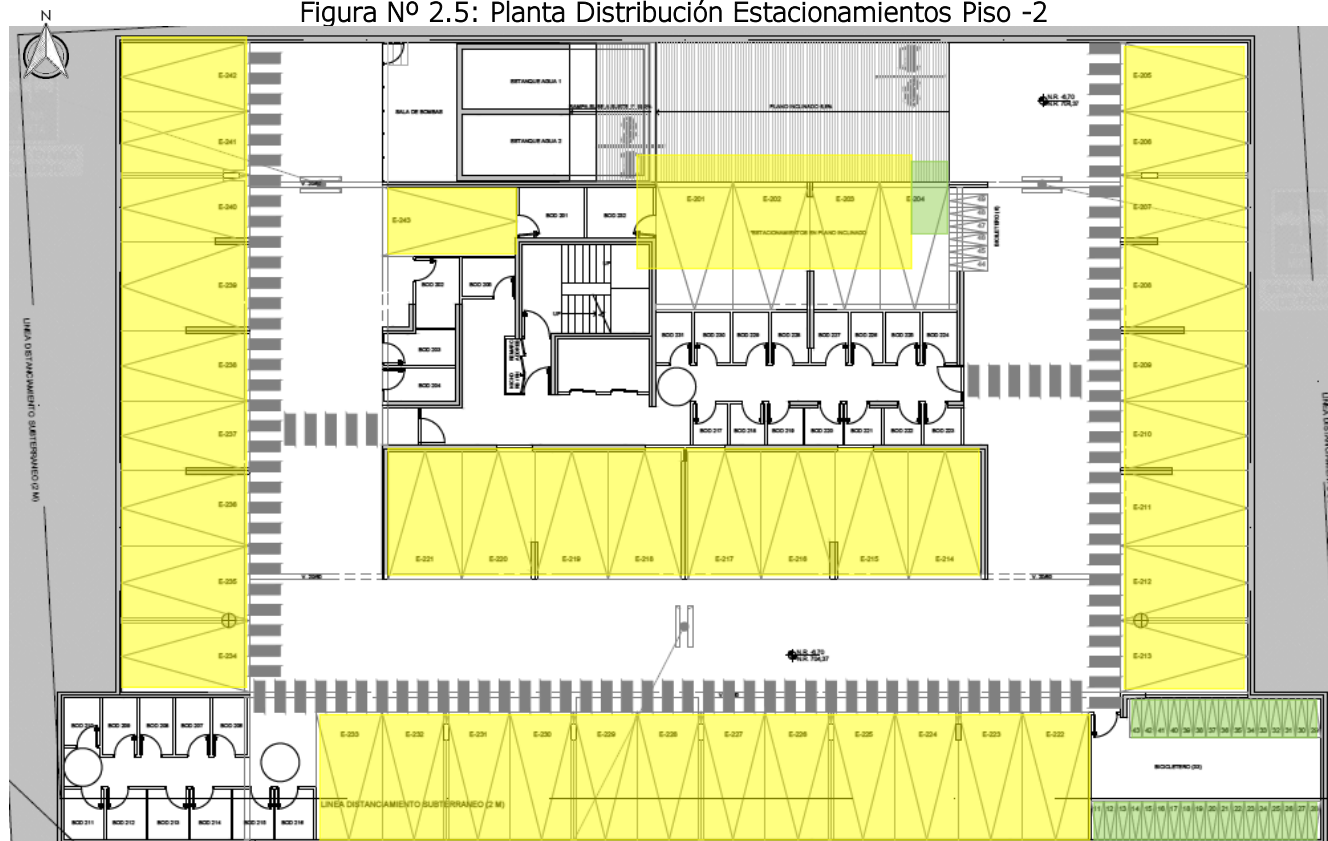
Fuente: Arquitectura

Figura N° 2.4: Planta Distribución Estacionamientos Piso -1



Fuente: Arquitectura

Figura N° 2.5: Planta Distribución Estacionamientos Piso -2



Fuente: Arquitectura

2.8. Accesibilidad

El proyecto se emplaza en la calzada norte de Av. Pdte. Riesco, entre Sven Hedin y Kontiki. Av. Pdte. Riesco funciona como vía reversible y constituye el acceso peatonal al proyecto, mientras que las dos calles transversales son vías bidireccionales que permiten el acceso vehicular. A continuación, se presenta en la figura N° 2.6 la localización del proyecto georreferenciada, junto con el punto de conexión a la vialidad existente.

Figura Nº 2.6: Conexión Vialidad Existente

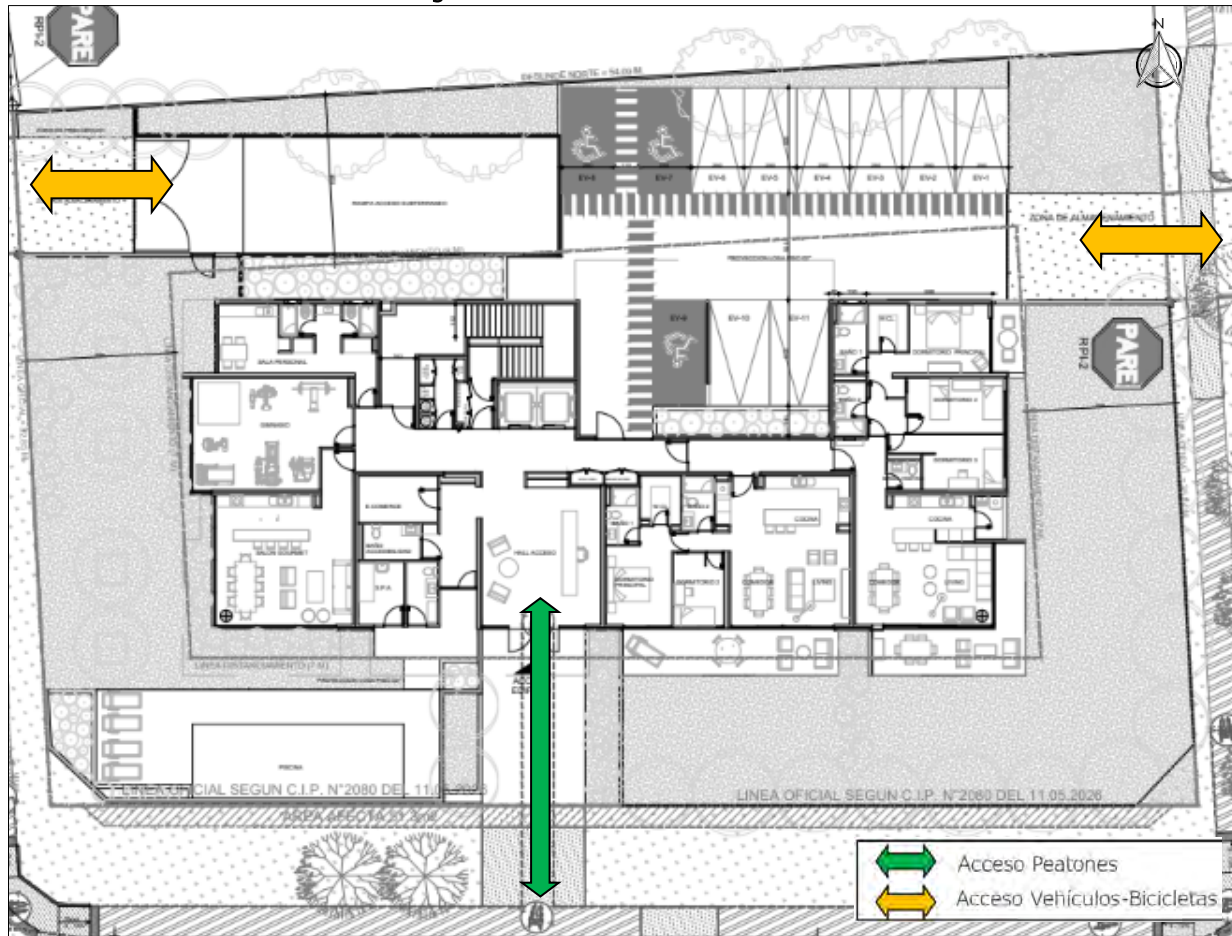


Fuente: Elaboración Propia

2.8.1 Accesos Vehiculares y Peatonales

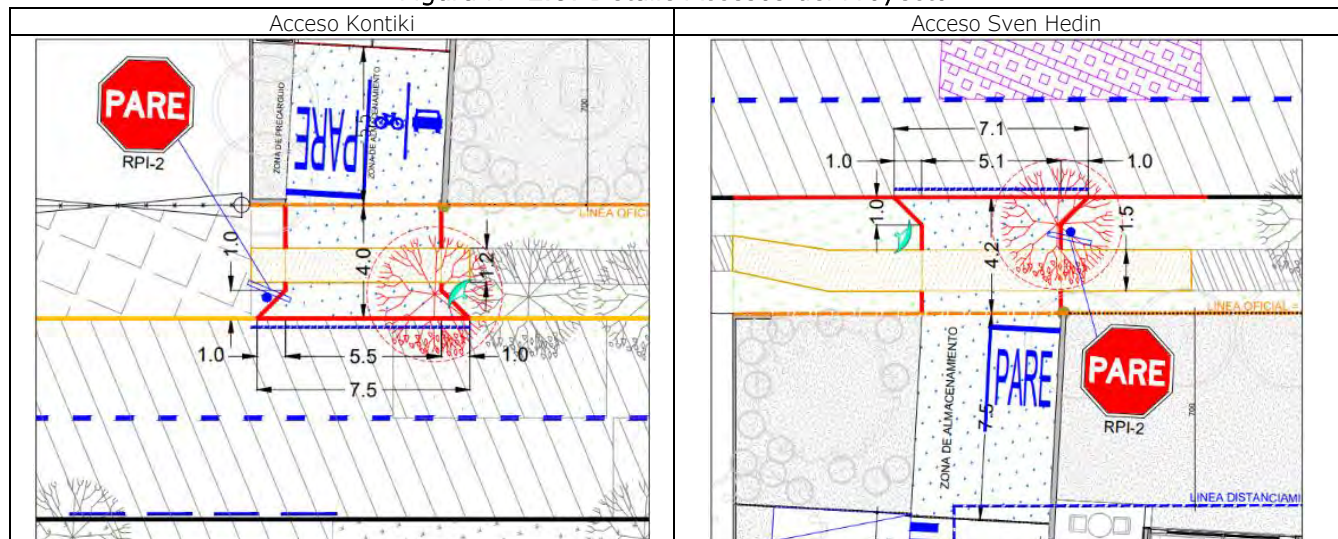
El proyecto considera dos accesos vehiculares, uno por calle Kontiki, de uso exclusivo para los usuarios del proyecto, y el otro por calle Sven Hedin, por donde se accede a los estacionamientos de visitas. El acceso peatonal está proyectado en la parte central del predio por Av. Pdt. Riesco. Los accesos están ubicados de forma separada, operarán de manera independiente y estarán claramente demarcados y señalizados. El diseño del proyecto cumple con la exigencia de segregación entre peatones y vehículos en sus accesos.

Figura Nº 2.7: Ubicación Accesos



Fuente: Arquitectura

Figura Nº 2.8: Detalle Accesos del Proyecto



Fuente: Elaboración Propia

La habilitación de los accesos requiere de la tala de árboles que se aprecian en rojo en la figura anterior. Esta intervención será considerada dentro del Tratamiento de Espacios

Públicos y gestionada con la Dirección de Parques y Jardines de la Municipalidad de Las Condes.

2.8.2 Distancias a la Intersección

2.8.2.1 Metodología

La metodología utilizada para validar el distanciamiento mínimo exigido para los accesos de un proyecto a la intersección más próxima se basa en la establecida el Art. 2.4.4 de la OGUC y por el reglamento DS30/2017 para un IMIV Básico.

La metodología establece que, para un IMIV Básico, un acceso vehicular deberá ubicarse a una distancia mínima de 6 metros respecto de la línea de detención de vehículos ni a menos de 10 metros de una esquina. Esta distancia se mide desde el punto del rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiéndose esta última como la intersección virtual entre las soleras de las vías que convergen.

2.8.2.2 Validación de Distancias Mínimas

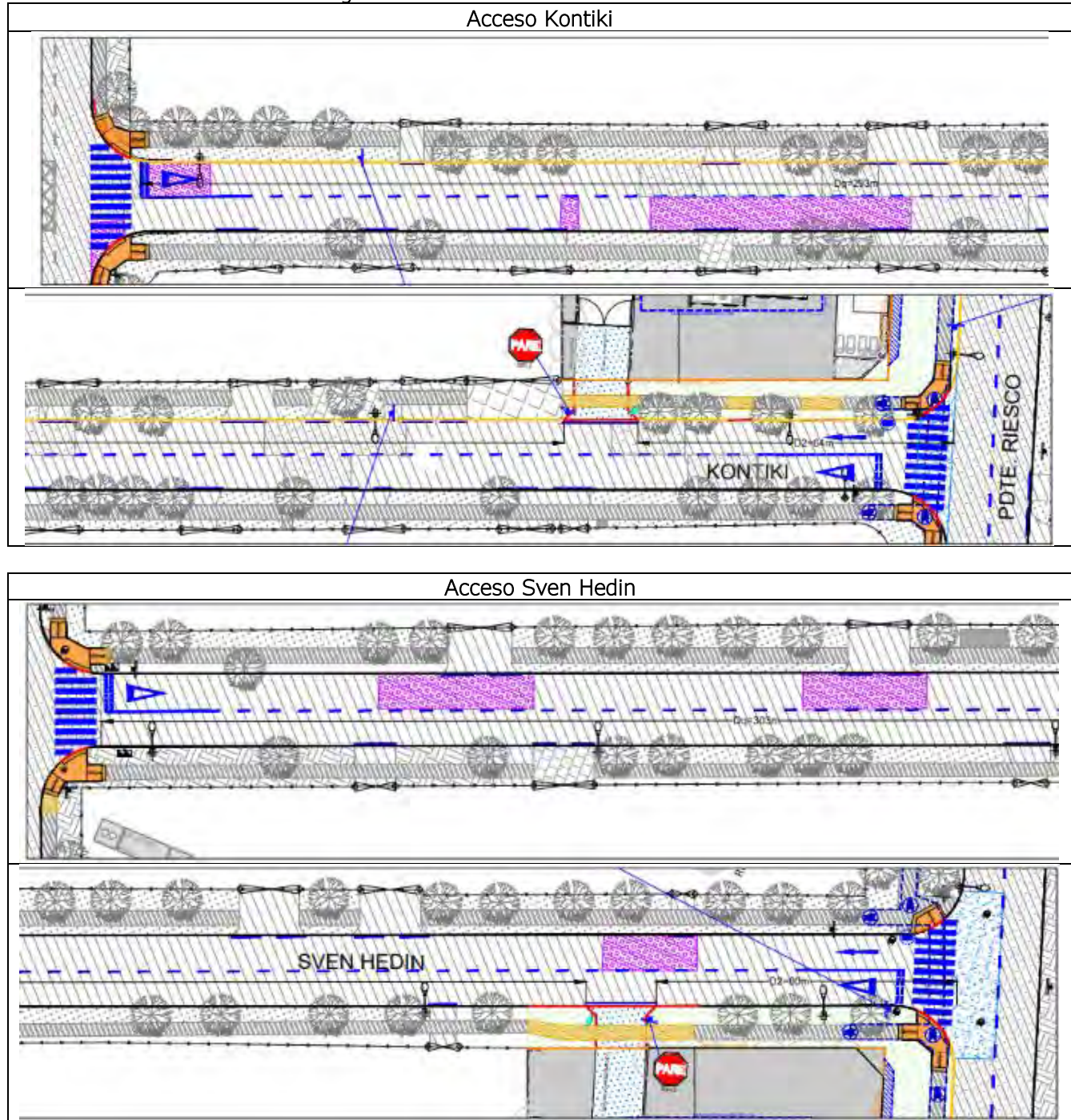
Para validar las distancias mínimas exigidas en el Art. 2.4.4. de la OGUC, se calcula la distancia de los accesos vehiculares a la intersección más próxima a éste. Las intersecciones más próximas a los accesos corresponden al cruce de Av. Pdte. Riesco con Sven Hedin y con Kontiki. Desde este punto de vista el proyecto cumple con los valores mínimos exigidos para estos tipos de estudio, es decir, presenta un valor para el parámetro **dq** mayor a 6 m hasta la línea de detención y un valor mayor a 10 m hasta la intersección. En el cuadro N° 2.5 se presentan las distancias desde los accesos hasta la línea de parada, mientras que en la figura N° 2.9 se aprecian dichas distancias gráficamente:

Cuadro N° 2.5: Verificación de Distancias Mínimas Accesos

ACCESO	DISTANCIA (m)		NORMA (Art. 2.4.4 OGUC)		OBSERVACION
	dq	D2	Línea de Detención	Intersección Virtual	
Acceso Sven Hedin	303	60	6	10	Cumple Norma
Acceso Kontiki	293	64	6	10	Cumple Norma

Fuente: Elaboración Propia

Figura Nº 2.9: Distancias Mínimas Accesos

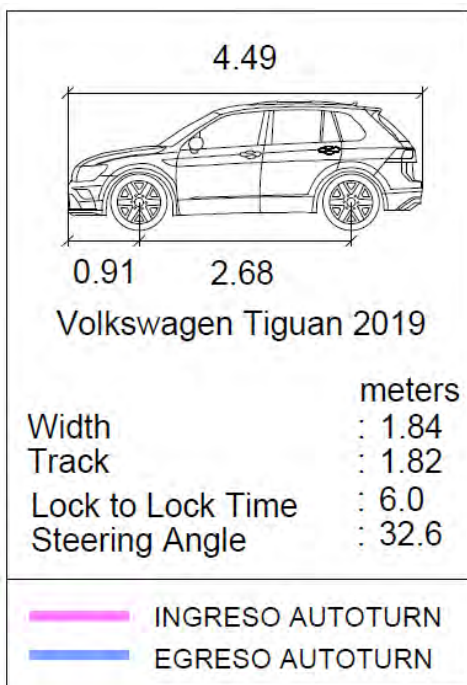


Dado que las distancias son superiores a las mínimas exigidas para el acceso, se cumple la norma.

2.8.3 Operación de Accesos

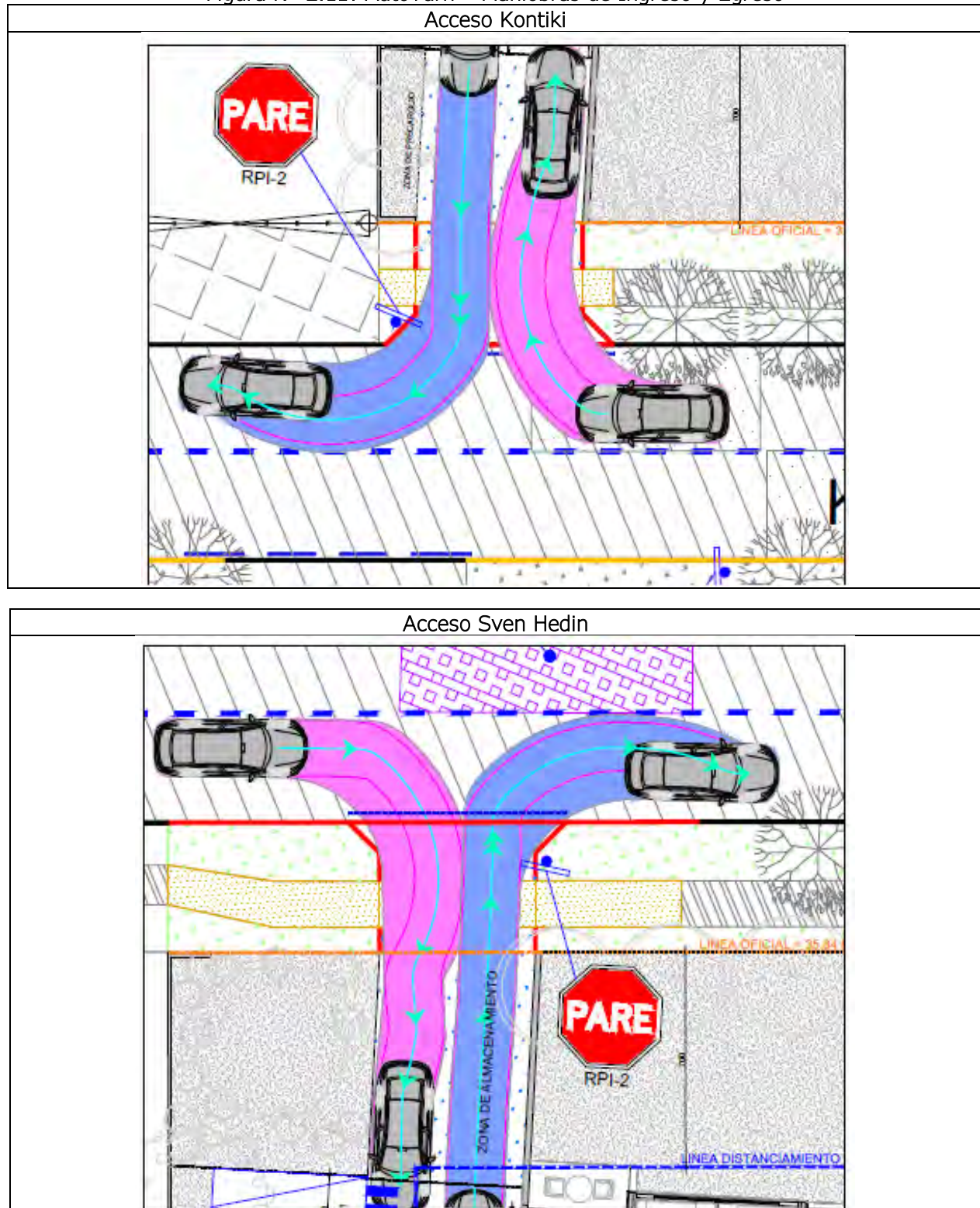
A fin de comprobar la funcionalidad del acceso vehicular existente, a partir de las características geométricas, se realizaron simulaciones de las maniobras de ingreso y salida utilizando el programa AutoTurn. Para tal efecto, se utilizó el tipo de vehículo indicado en la figura N° 2.10, y en la figura N° 2.11 se presenta la simulación Autoturn para las maniobras de ingreso y egreso de los vehículos simulados.

Figura N° 2.10: AutoTurn – Características de Vehículo Simulado



Fuente: AutoTurn

Figura Nº 2.11: AutoTurn – Maniobras de Ingreso y Egreso



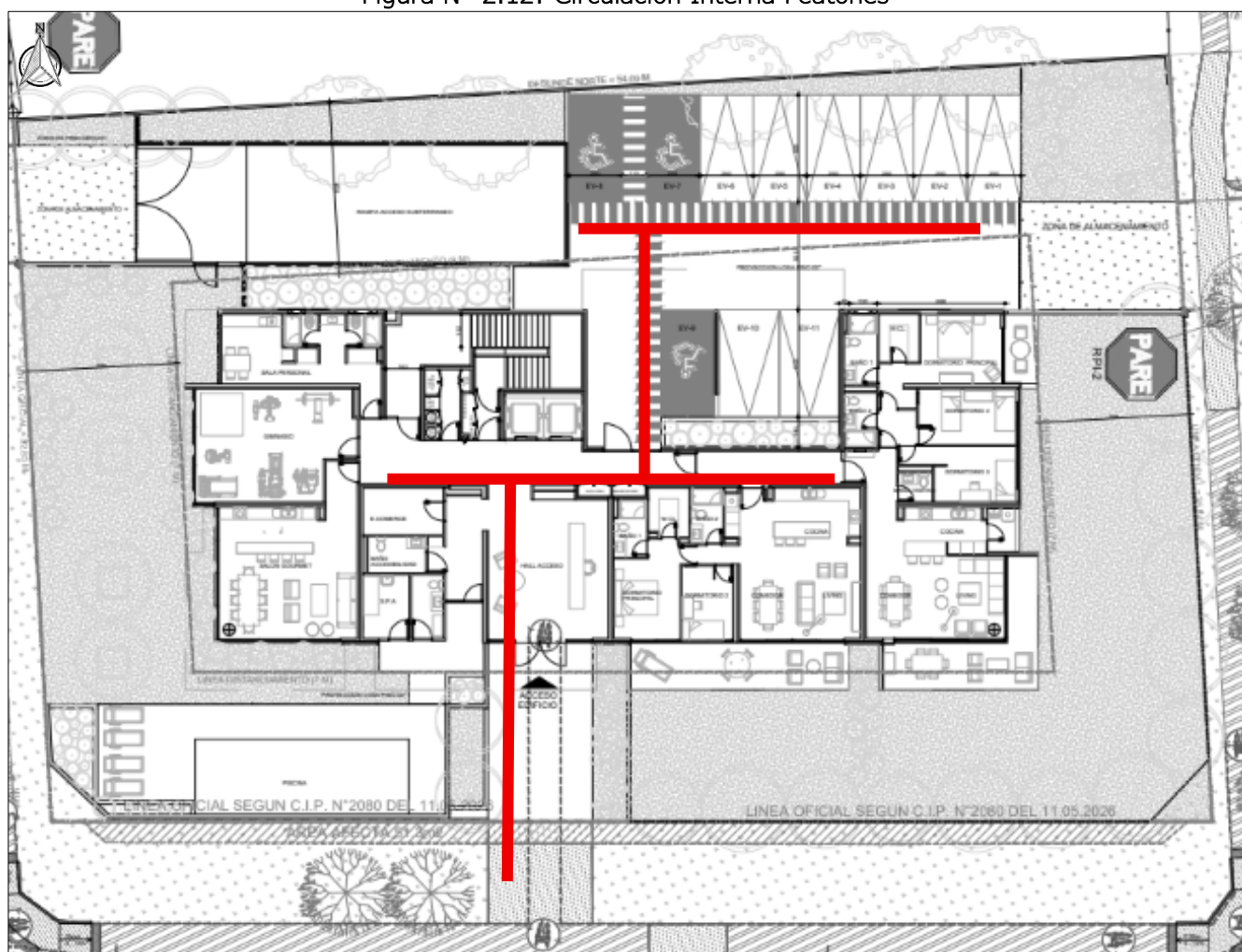
Fuente: Elaboración Propia

Respecto a las simulaciones realizadas para el ingreso y salida simultánea en el acceso vehicular, se puede observar que no se presentan conflictos en los virajes y los vehículos no sobrepasan el eje.

2.9. Vías de Circulación Interna

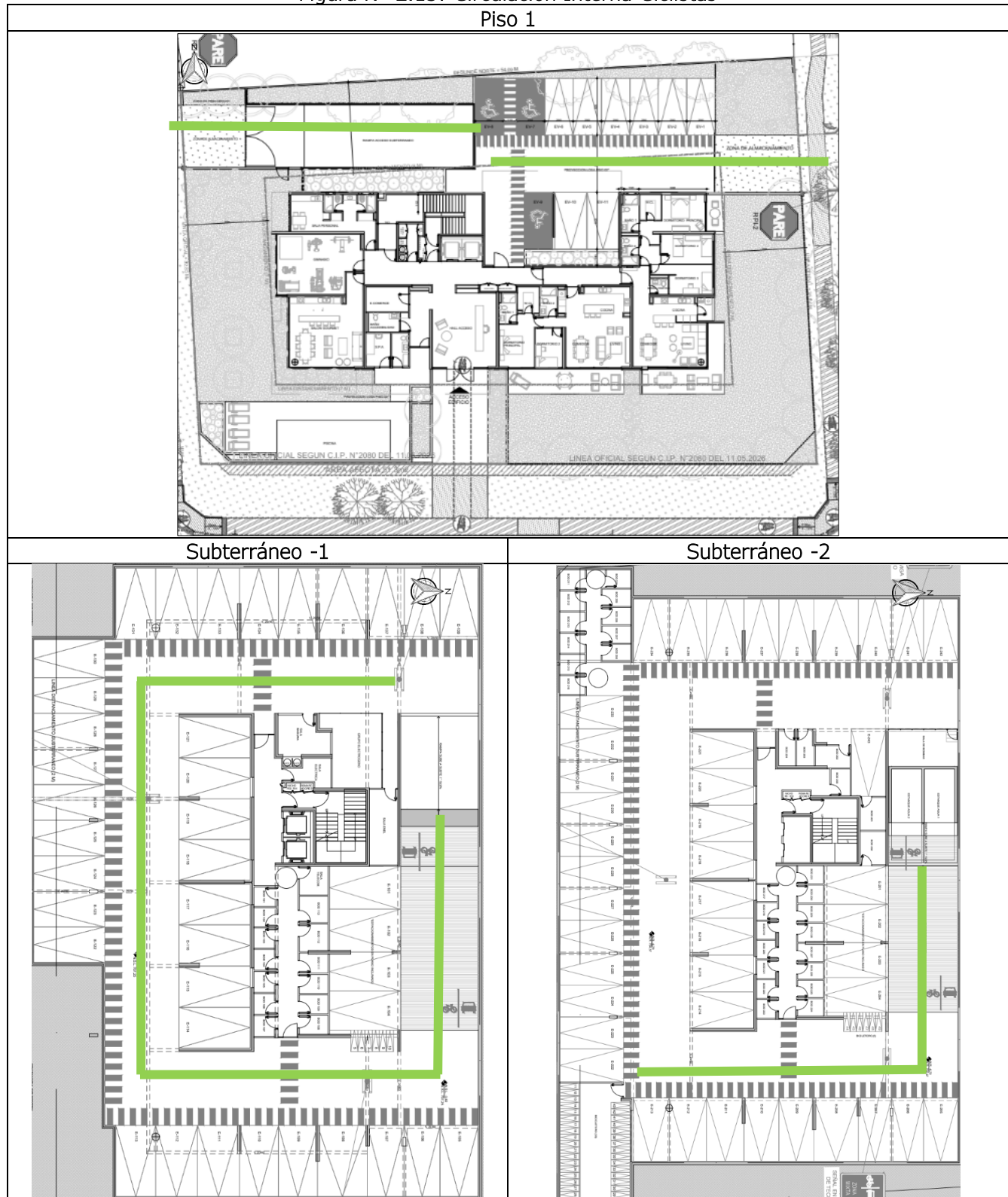
La circulación interna de los peatones y personas con discapacidad se realiza por las áreas internas del proyecto destinadas para la circulación de este modo, desde el acceso hacia las distintas zonas interiores del proyecto, estos espacios se encuentran pavimentadas y libres de obstáculos, por lo tanto, cumplen con la normativa de accesibilidad universal. Por otra parte, los ciclos circulan por la calle interior del proyecto hasta el punto donde se encuentran lo cicleros. En las siguientes figuras se aprecia lo indicado:

Figura N° 2.12: Circulación Interna Peatones



Fuente: Elaboración Propia

Figura Nº 2.13: Circulación Interna Ciclistas



Fuente: Elaboración Propia

3. DEFINICIONES INICIALES

3.1. Introducción

Se analizará el caso del *Transporte Privado*, de acuerdo con la metodología para un IMIV Básico, la cual indica que el área de influencia con respecto al flujo vehicular en transporte privado motorizado se definirá a partir de la dispersión de los flujos vehiculares inducido por el proyecto en la vialidad circundante, considerando las principales rutas.

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

Por su parte, en el caso de los flujos de viajes en *Otros Modos*, la metodología para un IMIV Básico indica que el área de influencia con respecto al flujo inducido por estos usuarios se definirá a partir de la dispersión de dichos flujos de viajes en la vialidad circundante, considerando la principal ruta de entrada al proyecto y de salida del mismo respecto de cada uno de los cuatro puntos cardinales, desde o hacia cada uno de los accesos y hasta el número de intersecciones con otras vías que corresponda.

En el caso de los flujos de viajes peatonales y en transporte público, las principales rutas de entrada y de salida que se estima utilizarán mayoritariamente los usuarios asociados al proyecto, se determinarán teniendo en cuenta factores como la longitud de la ruta, la ubicación de paraderos de transporte público, la jerarquía de las vías, la iluminación y seguridad del entorno, entre otros, así como el tipo de proyecto y la localización del público objetivo, usuarios o clientes.

En ambos casos (transporte privado y otros modos) las rutas de entrada y salida referidas solo pueden estar conformadas por vías definidas como expresas, troncales, colectoras, de servicio o locales, y para el caso de las rutas peatonales, también por las vías definidas como pasajes, conforme a lo establecido en el respectivo instrumento de planificación territorial y en el Capítulo 3 del Título 2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. También pueden estar conformadas por caminos públicos, sean carreteras del tipo autopistas, autorrutas o primarias, caminos colectores, locales o de desarrollo, conforme a las categorías establecidas en el Manual de Carreteras.

3.2. Número de Intersecciones

Respecto del número de intersecciones a considerar en cada una de las rutas, el artículo 3.2.2 del DS. N° 30/2017 señala que “la cantidad de intersecciones desde o hasta las cuales deben extenderse las rutas, se determina en función de los flujos en transporte privado motorizado y en función de los flujos de viajes en otros modos”.

Los flujos inducidos que arroja el proyecto se pueden observar en cuadro N° 3.1 donde se presenta un resumen de la simulación realizada en el sistema.

Cuadro N° 3.1: Flujo Inducido Transporte Privado y Otros Modos

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	34	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	44	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: SEIM

De acuerdo con los valores máximos de flujos inducidos, el proyecto induce para Transporte Privado, 34 veh/h y, para Otros Modos 44 viajes/h; esto determina el número de intersecciones que conformaran las rutas de ingreso/egreso del proyecto y con ello, se define el área de influencia.

Por lo anterior, el proyecto debe presentar un IMIV de categoría Básico para “Transporte Privado” y de categoría Básico para “Otros Modos”. Las rutas que definirán el área de influencia, tanto para el análisis del “Transporte Privado” (veh/h) y para “Otros Modos” (viajes/h), quedarán determinadas por una (1) intersección para cada uno.

3.3. Rutas de Ingreso y Egreso

3.3.1 Rutas de Ingreso y Egreso Transporte Motorizado

Con relación a las rutas de ingreso y egreso del proyecto para los usuarios de transporte motorizado, se definirá a partir de la dispersión de los flujos vehiculares inducido por el proyecto en la vialidad circulante, considerando las principales rutas de entrada al proyecto y salida del mismo respecto de cada uno de los cuatro puntos cardinales, desde o hacia cada uno de los accesos.

A continuación, se detalla las rutas de ingreso y egreso del proyecto para los usuarios de transporte motorizado para cada uno de los accesos, presentándose gráficamente en las figuras N° 3.1, 3.2, 3.3 y 3.4.

Acceso calle Sven Hedin

a. Rutas de Ingreso

- Norte:
 - Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Sven Hedin – Proyecto
- Oriente:
 - Av. Presidente Riesco – Sven Hedin – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
 - Hermanos Cabot – Sven Hedin – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Sur:
 - Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Sven Hedin – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
 - Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Sven Hedin – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Poniente:
 - Av. Presidente Riesco – Sven Hedin – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
 - Hermanos Cabot – Sven Hedin – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

b. Rutas de Egreso

- Norte:
 - Proyecto – Sven Hedin – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete
- Oriente:
 - Proyecto – Sven Hedin – Av. Presidente Riesco (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
 - Proyecto – Sven Hedin – Hermanos Cabot (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
- Sur:

- Proyecto – Sven Hedin – Av. Presidente Riesco – Gerónimo de Alderete (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
 - Proyecto – Sven Hedin – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
- Poniente:
- Proyecto – Sven Hedin – Av. Presidente Riesco (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
 - Proyecto – Sven Hedin – Hermanos Cabot (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

Figura Nº 3.1: Rutas Vehiculares de Ingreso Acceso Sven Hedin



Fuente: Elaboración Propia

Figura N° 3.2: Rutas Vehiculares de Egreso Acceso Sven Hedin



Fuente: Elaboración Propia

Acceso calle Kontiki

a. Rutas de Ingreso

➤ Norte:

- Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto

➤ Oriente:

- Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
- Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

➤ Sur:

- Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

- Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

➤ Poniente:

- Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

b. Rutas de Egreso

➤ Norte:

- Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete

➤ Oriente:

- Proyecto – Kontiki – Av. Presidente Riesco (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

➤ Sur:

- Proyecto – Kontiki – Av. Presidente Riesco – Gerónimo de Alderete (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

➤ Poniente:

- Proyecto – Kontiki – Av. Presidente Riesco (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
- Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

Figura Nº 3.3: Rutas Vehiculares de Ingreso Acceso Kontiki



Fuente: Elaboración Propia

Figura Nº 3.4: Rutas Vehiculares de Egreso Acceso Kontiki



Fuente: Elaboración Propia

3.3.2 Rutas de Ingreso y Egreso Otros Modos

La metodología señala que para un IMIV Básico la dispersión de los flujos de viajes generados por el proyecto por los usuarios de otros modos, deben considerar las principales rutas de entrada y salida al proyecto respecto de cada uno de los cuatro puntos cardinales, desde o hacia cada uno de los accesos.

Cabe destacar que, para llegar al proyecto independiente del sector de origen, todos los usuarios deberán utilizar Av. Pdte. Riesco. De esta forma es posible analizar las principales rutas de ingreso y egreso, desde/hacia los paraderos de buses de transporte público localizados en Av. Vespucio, así como a otras zonas del sector. A continuación, se presenta las principales rutas para otros modos.

Peatones:

a. Rutas de Ingreso

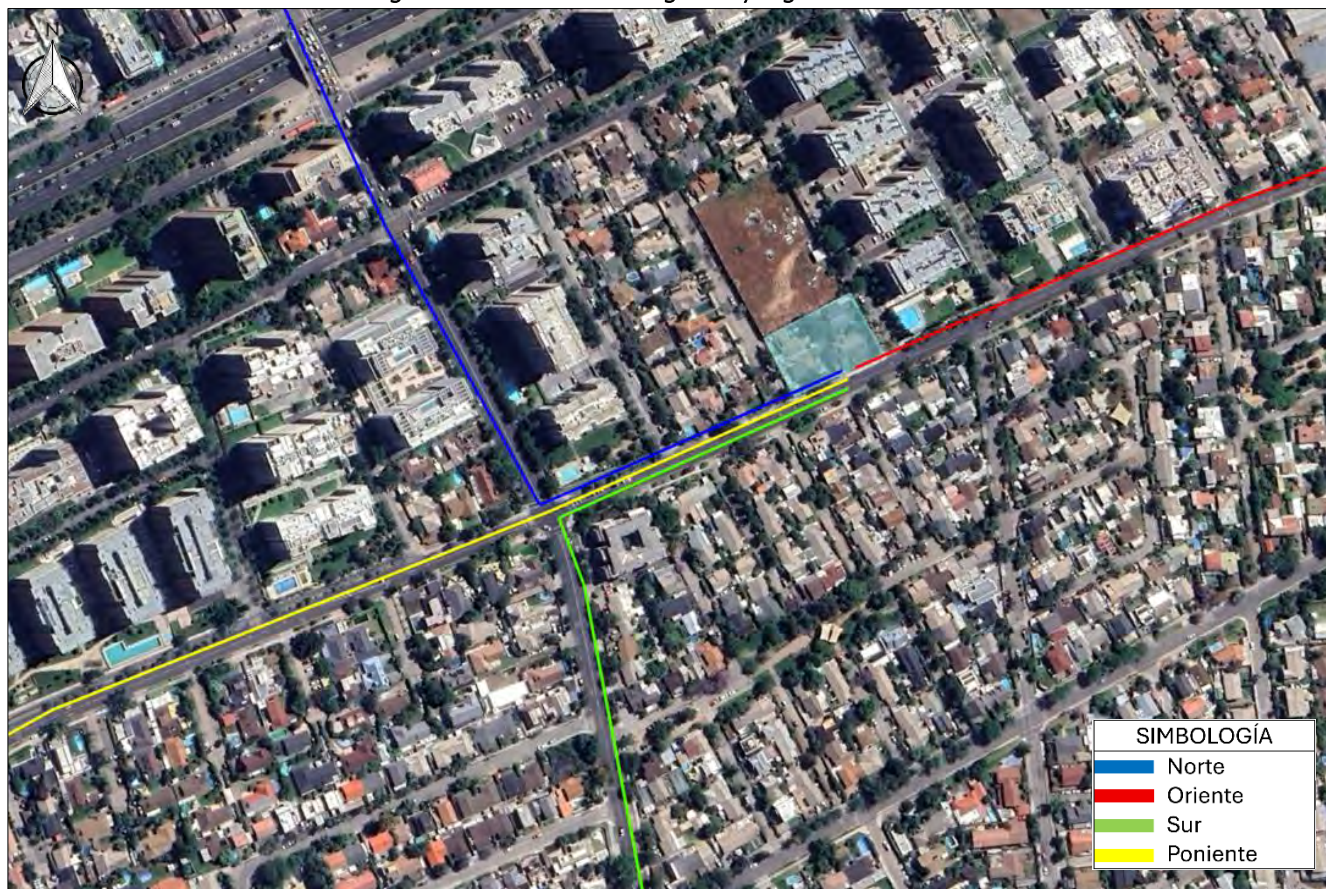
- Norte:
 - Gerónimo de Alderete – Av. Pdte. Riesco – Proyecto
- Oriente:
 - Av. Pdte. Riesco – Proyecto
- Sur:
 - Gerónimo de Alderete – Av. Pdte. Riesco – Proyecto
- Poniente:
 - Av. Pdte. Riesco – Proyecto

b. Rutas de Egreso

- Norte:
 - Proyecto – Av. Pdte. Riesco – Gerónimo de Alderete
- Oriente:
 - Proyecto – Av. Pdte. Riesco
- Sur:

- Proyecto – Av. Pdte. Riesco – Gerónimo de Alderete
- Poniente:
- Proyecto – Av. Pdte. Riesco

Figura Nº 3.5: Rutas Ingreso y Egreso Peatones



Fuente: Elaboración Propia

Transporte Público:

a. Rutas de Ingreso

- PC326:
- Av. Pdte. Kennedy Lateral Sur – Gerónimo de Alderete – Av. Pdte. Riesco – Proyecto
- PC334:
- Av. Pdte. Kennedy Lateral Norte – Gerónimo de Alderete – Av. Pdte. Riesco – Proyecto

b. Rutas de Egreso

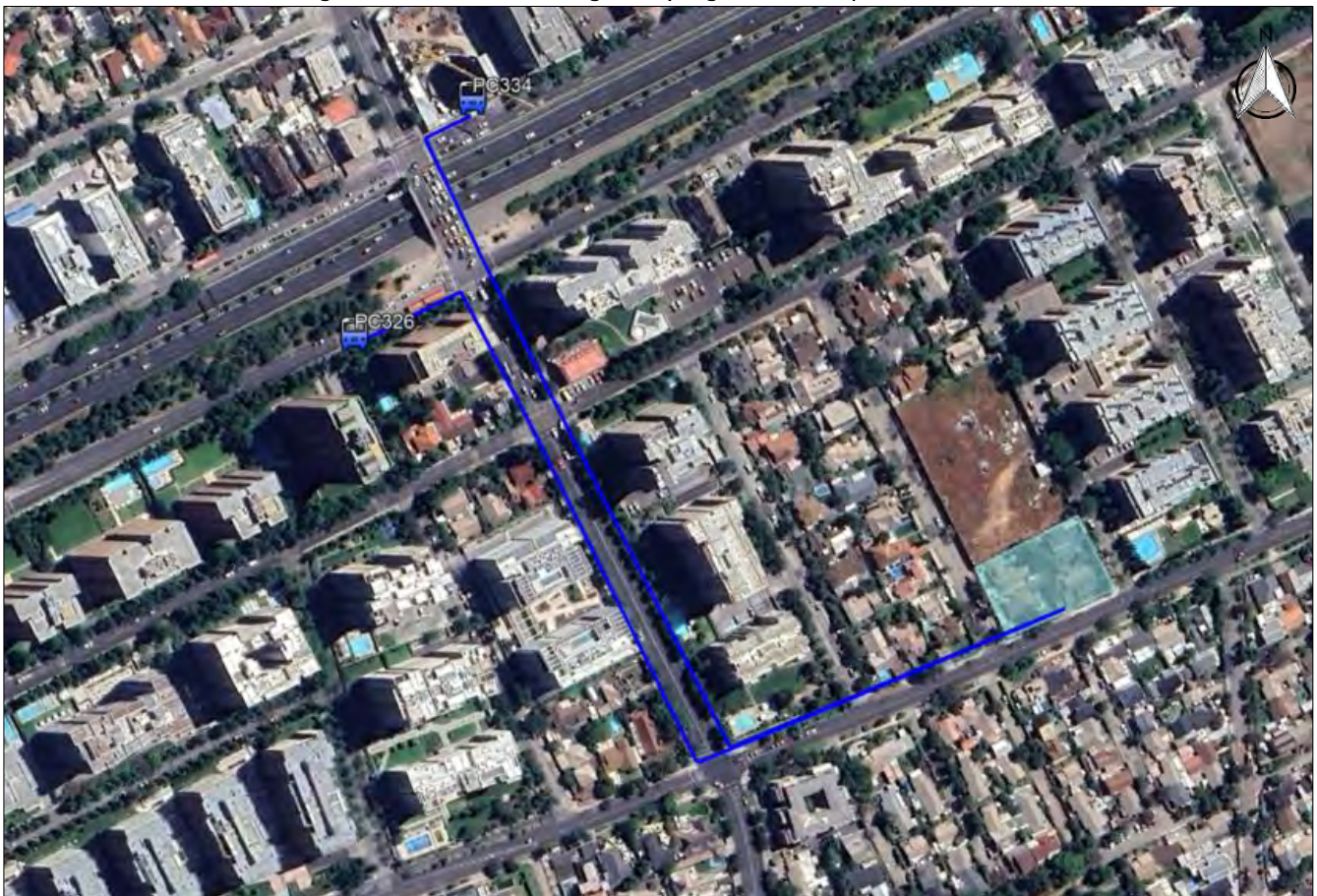
➤ PC326:

- Proyecto – Av. Pdte. Riesco – Gerónimo de Alderete – Av. Pdte. Kennedy Lateral Sur

➤ PC334:

- Proyecto – Av. Pdte. Riesco – Gerónimo de Alderete – Av. Pdte. Kennedy Lateral Norte

Figura Nº 3.6: Rutas Ingreso y Egreso Transporte Público



Fuente: Elaboración Propia

Ciclos:

Acceso calle Sven Hedin

a. Rutas de Ingreso

➤ Norte:

- Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Sven Hedin – Proyecto

➤ Oriente:

- Av. Presidente Riesco – Sven Hedin – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
- Hermanos Cabot – Sven Hedin – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

➤ Sur:

- Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Sven Hedin – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
- Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Sven Hedin – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

➤ Poniente:

- Av. Presidente Riesco – Sven Hedin – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Hermanos Cabot – Sven Hedin – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

b. Rutas de Egreso

➤ Norte:

- Proyecto – Sven Hedin – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete

➤ Oriente:

- Proyecto – Sven Hedin – Av. Presidente Riesco (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Proyecto – Sven Hedin – Hermanos Cabot (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

➤ Sur:

- Proyecto – Sven Hedin – Av. Presidente Riesco – Gerónimo de Alderete (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
 - Proyecto – Sven Hedin – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
- Poniente:
- Proyecto – Sven Hedin – Av. Presidente Riesco (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
 - Proyecto – Sven Hedin – Hermanos Cabot (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

Figura Nº 3.7: Rutas Ciclos de Ingreso Acceso Sven Hedin



Fuente: Elaboración Propia

Figura Nº 3.8: Rutas Ciclos de Egreso Acceso Sven Hedin



Fuente: Elaboración Propia

Acceso calle Kontiki

a. Rutas de Ingreso

- Norte:
 - Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto
- Oriente:
 - Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
 - Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Sur:
 - Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
 - Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

➤ Poniente:

- Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

b. Rutas de Egreso

➤ Norte:

- Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete

➤ Oriente:

- Proyecto – Kontiki – Av. Presidente Riesco (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

➤ Sur:

- Proyecto – Kontiki – Av. Presidente Riesco – Gerónimo de Alderete (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)
- Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)

➤ Poniente:

- Proyecto – Kontiki – Av. Presidente Riesco (21:00 hrs. a 12:00 hrs.)
- Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot (12:00 hrs. a 21:00 hrs.)

Figura Nº 3.9: Rutas Ciclos de Ingreso Acceso Kontiki



Fuente: Elaboración Propia

Figura Nº 3.10: Rutas Ciclos de Egreso Acceso Kontiki

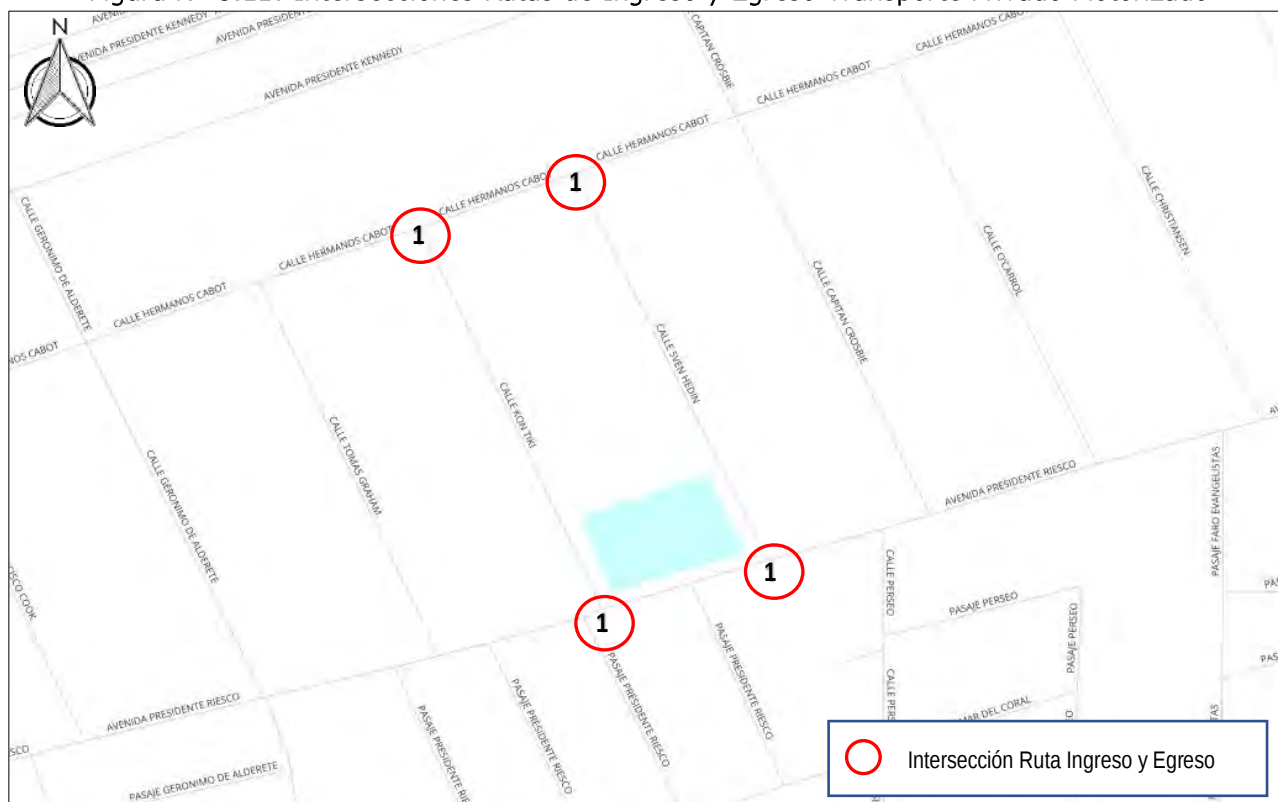


Fuente: Elaboración Propia

3.4. Área de Influencia

Teniendo en cuenta los antecedentes anteriores, el proyecto presentará un IMIV de categoría Básico para “Transporte Privado” y para “Otros Modos”. De acuerdo con el flujo inducido el área de influencia, tanto para el análisis del “Transporte Privado” (veh/h) y para “Otros Modos” (viajes/h), quedarán determinadas por una intersección, respectivamente. A continuación, en la figura N° 3.11 se presenta las intersecciones que componen el área de influencia para transporte privado y en la figura N° 3.12 las intersecciones que componen el área de influencia para Otros Modos. Luego en la figura N° 3.13 se presentan las áreas de influencia respectivas.

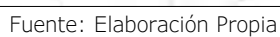
Figura N° 3.11: Intersecciones Rutas de Ingreso y Egreso Transporte Privado Motorizado



Fuente: Elaboración Propia

[illegible]

Figura N° 3.13: Área de Influencia Transporte Privado Motorizado y Otros Modos



Luego, las intersecciones que conforman el área de influencia para transporte privado se presentan a continuación en el cuadro N° 3.2.

Cuadro N° 3.2: Intersecciones del Área de Influencia Transporte Privado

Nº	VIA 1	VIA 2
1	AV. PDTE. RIESCO	SVEN HEDIN
1	HERMANOS CABOT	SVEN HEDIN
1	AV. PDTE. RIESCO	KONTIKI
	HERMANOS CABOT	KONTIKI

Fuente: Elaboración Propia

Para definir el área de influencia de otros modos, y conforme a lo establecido en los puntos 3.2 y 3.3, se tienen las siguientes intersecciones que componen el área de análisis:

Cuadro N° 3.3: Intersecciones del Área de Influencia Otros Modos

Nº	VIA 1	VIA 2
1	AV. PDTE. RIESCO	SVEN HEDIN
1	AV. PDTE. RIESCO	KONTIKI

Fuente: Elaboración Propia

4. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El presente punto tiene por objetivo realizar un catastro de la situación actual del sistema de movilidad local, caracterizando física y operacionalmente el área de estudio. Como base para este análisis, se realizó una ortofoto del área de influencia y se recopiló información en terreno mediante registros fotográficos, videos y otras fuentes complementarias, con el fin de disponer con antecedentes que permitan verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación asociadas al proyecto.

Como complemento se incorpora en anexos (4. Planos/4.1 Catastro) un plano a escala del área de influencia, en el cual se identifican elementos relevantes como calzadas, veredas, paradas, mobiliarios públicos, servicios, y otros componentes del entorno.

4.1. Transporte Privado Motorizado

4.1.1 Vialidad Adyacente

La vialidad estructurante del sector que forma parte del área de influencia del proyecto está conformada por Av. Pdte. Riesco, más las calles Sven Hedin y Kontiki.

En el cuadro N° 4.1 se presenta las características de las vías que conforman el área de influencia.

Cuadro N° 4.1: Vías Principales de Acceso al Proyecto y sus características

POR CALLE			TIPO VÍA	
PRESIDENTE RIESCO			TRONCAL	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	22,000 m	ANTEJARDIN	S/TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	11,000 m	CALZADA	4 PISTAS
KONTIKI			LOCAL	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDIN	S/TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	CALZADA	7,000 m
SVEN HEDIN			LOCAL	
LINEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDIN	S/TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	CALZADA	7,000 m

Fuente: PRC Las Condes y CIP

4.1.2 Caracterización de Ejes

Los ejes que se caracterizarán serán Av. Pdte. Riesco y calles Sven Hedin y Kontiki, por ser las vías correspondientes al área de influencia.

a) Av. Pdte. Riesco

Según se indica en el CIP y el PRC, este eje está calificada como una vía troncal con una distancia entre L.O de 22 metros. Esta calle es una vía bidireccional con sentido de tránsito vehicular de oriente - poniente y viceversa, entre las 21.00 hrs. y las 07.00 hrs, ya que el resto del día presenta reversibilidad, a saber: de 7.00 hrs. a 12.00 hrs. es solo sentido oriente a poniente, mientras que de 12.00 hrs. a 21.00 hrs. es solo de poniente a oriente. En el tramo entre Francisco Cook y Las Tranqueras, está conformada por una calzada de 8 metros, con acera de 6 m y veredas de 1,5 m en ambos costados. La materialidad de la calzada es de asfalto, la cual se presenta en buenas condiciones. Así mismo, la demarcación en el eje se encuentra en buen estado. En ambas aceras existe postación con servicios eléctricos e iluminación, las que se ubican fuera de vereda.

Figura Nº 4.1: Vista Av. Pdte. Riesco



Fuente: Elaboración propia

Las intersecciones con las calles Sven Hedin y Kontiki están reguladas con Ceda el Paso, con preferencia para Av. Pdte. Riesco.

b) Sven Hedin

Es una vía bidireccional conformada por una calzada de 7 m, con acera de 4 m y veredas de 1,5 m. y cuyo sentido de tránsito vehicular es norte - sur y viceversa. En el costado poniente está permitido estacionar. La acera poniente presenta postación con servicios eléctricos, telecomunicación e iluminación, las que se ubican fuera de la vereda.

La materialidad de la calzada es de hormigón, presentándose mayoritariamente en buenas condiciones, ya que se presentan algunas fisuras. Por su parte, la demarcación en el eje se encuentra en un regular estado, siendo inexistentes en algunos tramos.

Figura Nº 4.2: Calle Sven Hedin. Vista desde Av. Pdte. Riesco



Fuente: Elaboración propia

c) Kontiki

Es una vía bidireccional conformada por una calzada de 7 m, con acera de 4 m y veredas de 2 m. y cuyo sentido de tránsito vehicular es norte - sur y viceversa. En ambos costados está permitido estacionar. La acera oriente presenta postación con servicios eléctricos, telecomunicación e iluminación, las que se ubican fuera de la vereda.

La materialidad de la calzada es de hormigón, presentándose mayoritariamente en buenas condiciones, ya que se presentan algunas fisuras. Por su parte, la demarcación en el eje se encuentra en un regular estado.

Figura Nº 4.3: Calle Kontiki. Vista desde Hermanos Cabot



Fuente: Elaboración propia

4.1.3 Regulación Intersecciones

Las intersecciones del área de influencia se encuentran reguladas por señal de prioridad Ceda el Paso. En el cuadro Nº 4.2 se indica el tipo de regulación y en la Figura Nº 4.3 se muestra gráficamente las intersecciones reguladas conforman el área de influencia.

Cuadro Nº 4.2: Regulación de Intersecciones

INTERSECCIÓN	TIPO REGULACIÓN
Av. Pdte. Riesco - Sven Hiden	Ceda el Paso
Av. Pdte. Riesco - Kontiki	Ceda el Paso
Hermanos Cabot - Sven Hiden	Ceda el Paso
Hermanos Cabot - Kontiki	Ceda el Paso

Fuente: Elaboración Propia

Figura N° 4.4: Regulación de Intersecciones



Fuente: Elaboración Propia

4.1.4 Levantamiento Planimétrico Actual

Este punto tiene por finalidad presentar un resumen de los antecedentes reportados en los puntos anteriores, en conformidad con lo establecido en el Artículo 3.3.2, respecto al levantamiento planimétrico de la situación actual. Dicha información corresponde a la caracterización física, operativa y geométrica de las vías que conforman el área de

influencia, cuyos elementos se encuentran plasmados en el plano de Catastro Operativo. A continuación, se presenta un resumen de los principales antecedentes recopilados.

a) Tipo y estado de pavimentación:

Se presenta un resumen con el estado de calzadas, aceras y veredas, incluyendo soleras, accesos vehiculares y peatonales a la propiedad, cámaras de inspección, sumideros de aguas lluvias.

Calle	Elemento	Tipo de material	Estado	Ancho
Av. Pdte. Riesco	Calzada	Asfalto	Mayoritariamente Bueno	8,0 m
	Aceras	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	6m
	Veredas	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	1,5m
	Soleras	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	-
	Accesos Vehiculares	Hormigón	Bueno	-
	Accesos Peatonales	Hormigón	Bueno	-
	Cámaras inspección	Fierro forjado	Bueno	-
	Sum. de Aguas Lluvias	-	-	-
Sven Hedin	Calzada	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	7,0 m
	Aceras	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	3,7 - 4,1m
	Veredas	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	1,5m
	Soleras	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	-
	Accesos Vehiculares	Hormigón	Bueno	-
	Accesos Peatonales	Hormigón	Bueno	-
	Cámaras inspección	Fierro forjado	Bueno	-
	Sum. de Aguas Lluvias	Fierro forjado	Bueno	-
Kon Tiki	Calzada	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	7,0 m
	Aceras	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	3,7 - 4,1m
	Veredas	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	1,5m
	Soleras	Hormigón	Mayoritariamente Bueno	-
	Accesos Vehiculares	Hormigón	Bueno	-
	Accesos Peatonales	Hormigón	Bueno	-
	Cámaras inspección	-	-	-
	Sum. de Aguas Lluvias	-	-	-

b) Líneas oficiales, líneas de edificación y perfil tipo de las vías

Se presenta conforme al PRC de Las Condes y a los CIP los perfiles de las principales vías que componen el área de influencia.

Calle	Elemento	Observación
Av. Pdte. Riesco	Distancia Línea Oficial	22,0 m
	Línea de Edificación	S/I
	Perfil Tipo de la Vía según CIP/PRC	Troncal
	Declaración de utilidad pública vigente	S/I
Kon Tiki	Distancia Línea Oficial	15,0 m
	Línea de Edificación	S/I
	Perfil Tipo de la Vía según CIP/PRC	Local
	Declaración de utilidad pública vigente	S/I
Sven Hedin	Distancia Línea Oficial	15,0 m
	Línea de Edificación	S/I
	Perfil Tipo de la Vía según CIP/PRC	Local
	Declaración de utilidad pública vigente	S/I

c) Catastro operativo

Se presenta los sentidos de tránsito, reversibilidad, número y uso de pistas, tipo de regulación de cruces, instalaciones semaforicas, diseño operativo de los semáforos, señales verticales y demarcaciones, existencia de estacionamientos, horarios de carga y descarga, entre otros elementos relacionados con la regulación, señalización y demarcación de tránsito.

Calle	Sentido del Transito	Intersecciones	Reversibilidad	Nº de pistas	Estacionamientos
Av. Pdte. Riesco	Bidireccional (oriente - poniente / poniente - oriente)	2	Si	1 p/s	No
Kon Tiki	Bidireccional (norte - sur / sur - norte)	2	No	1 p/s	Si, costado poniente
Sven Hedin	Bidireccional (norte - sur / sur - norte)	2	No	1 p/s	Si, ambos costados

Intersección	Calle	Intersección	Tipo de Regularización de Cruces	Tipo de Señal	Cantidad
1	Av. Pdte. Riesco	Kon Tiki	Prioridad	Ceda el Paso	1
2	Av. Pdte. Riesco	Sven Hedin	Prioridad	Ceda el Paso	1
1	Kon Tiki	Hermanos Cabot	Prioridad	Ceda el Paso	1
2	Kon Tiki	Av. Pdte. Riesco	Prioridad	Ceda el Paso	1
1	Sven Hedin	Hermanos Cabot	Prioridad	Ceda el Paso	1
2	Sven Hedin	Av. Pdte. Riesco	Prioridad	Ceda el Paso	1

Calle	Semaforización	Cantidad	Intersección	Diseño Operativo de los Semáforos
Av. Pdte. Riesco	No	-	-	-
Kon Tiki	No	-	-	-
Sven Hedin	No	-	-	-

Calle	Tramo	Demarcación	Tipo de Demarcación	Cantidad
Av. Pdte. Riesco	Kon Tiki - Sven Hiden	Si	Línea Continua	80m
Kon Tiki	Av. Pdte. Riesco - Hnos. Cabot	Si	Línea Segmentada	150m
			Ceda el Paso	2
Sven Hedin	Av. Pdte. Riesco - Hnos. Cabot	Si	Línea Segmentada	150m
			Ceda el Paso	2

Calle	Estacionamiento de carga	Horario de Carga	Horario de Descarga
Av. Pdte. Riesco	No observado	-	-
Kon Tiki	No observado	-	-
Sven Hedin	No observado	-	-

d) Catastro de mobiliario público

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

Calle	Quioscos	Poste de Publicidad	Poste de Alumbrado Publico	Asientos	Bolardos	Arboles
Av. Pdte. Riesco	No	No	Si, fuera de vereda	No	No	Si, en acera
Kon Tiki	No	No	Si, fuera de vereda	No	No	Si, en acera
Sven Hedin	No	No	Si, fuera de vereda	No	No	Si, en acera

e) Catastro de facilidades para peatones y personas con movilidad reducida

En este sentido es importante conocer el estado o existencia de rebajes de soleras, vallas peatonales, huellas táctiles y paneles informativos

Intersección	Rebajes de Soleras	Vallas Peat.	Tramo	Huellas táctiles	Tramo	Paneles Informativos
Av. Pdte. Riesco / Sven Hedin	Si, el nororoente fuera de norma	No	.	Si	En esquina norponiente	No
Av. Pdte. Riesco / Kon Tiki	Si, ambos en norma	No	.	Si	En ambas esquinas	No

f) Catastro de facilidades para ciclos

Respecto a este punto, se identifica ciclovía, estacionamientos para bicicletas. En el caso de identificar ciclovías se deberá especificar, al menos: ancho, sentido, conexiones, emplazamiento, etc.

Calle	Ciclovi	Estacionamiento para bicicletas	Ancho de Ciclovia	Sentido del Tránsito	Conexiones entre ellas	Emplazada en Calzada	Emplazada en Mediana	Emplazada en Banderón	Emplazada en Acera	Elemento de Segregación	Elemento de Seguridad	Elemento de Señalética	Semáforos especiales para ciclistas	Obstáculos en la vía
Av. Pdte. Riesco	No	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kon Tiki	No	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sven Hedin	No	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

g) Catastro de facilidades Transporte Público

La información respecto a estaciones o paraderos de servicios de cualquier modo de transporte público indica si existen prioridades de circulación mediante pistas solo bus, vías exclusivas o vías segregadas; estado de paraderos, la cantidad de sitios de parada, las dimensiones de los andenes y sus señales o demarcaciones, además de precisar si son utilizados por uno o más modos y/o servicios de transporte público.

Calle	Estaciones o Paraderos	Cantidad de Sitios de Paradas	Pista Exclusiva para Locomoción Pública	Pistas Segregadas	Usada por 1 o más modos (cuáles)
Av. Pdte. Riesco	No	-	-	-	-
Kon Tiki	No	-	-	-	-
Sven Hedin	No	-	-	-	-

h) Catastro de estructuras mayores

Se indica la existencia de ríos, canales, colectores, puentes, cruces ferroviarios, cámaras de servicios, pilares, muros, accesos a estacionamientos subterráneos o ventilaciones de metro, que pudieran afectar la seguridad y accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida.

Calle	Estaciones o Paraderos	Ríos	Canales	Colectores	Cruces ferroviarios	Cámaras de Servicios	Pilares	Muros	Accesos a Est subterráneos	Puentes	Pasos a desnivel
Av. Pdte. Riesco	No	No	No	No se aprecia	No	Si	No	No	No	No	No
Kon Tiki	No	No	No	No se aprecia	No	Si	No	No	No	No	No
Sven Hedin	No	No	No	No se aprecia	No	Si	No	No	No	No	No

4.1.5 Nivel de Accidentabilidad

La información relativa a los accidentes de tránsito es de suma importancia, ya que los diversos proyectos que se ejecutan apuntan a realizar mejoras en la vialidad y/o en el sistema de transporte urbano. De acuerdo con el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2023”, elaborado por la OMS, la principal causa de las muertes en personas de 5 a 29 años son los traumatismos causados por la circulación de vehículos motorizados.

Entender la espacialidad y causas de los accidentes facilita el análisis y permite realizar intervenciones en las áreas identificadas como focos de accidentabilidad, ya sea a través de mejoras en el diseño vial o incorporando los dispositivos adecuados que regulen los flujos tanto vehiculares como peatonales, los cuales pueden ser medidas de bajo costo que otorguen seguridad a los peatones y que contribuyan a reducir colisiones en las intersecciones.

Con relación a esta temática, se analizaron los accidentes ocurridos dentro del área de influencia, durante el año 2025. El análisis se efectuó en base a la tipología de accidentes, tipología de lesionados, causa de los accidentes y distribución espacial.

La información base se obtuvo a través de la página web de Carabineros de Chile y CONASET, y los antecedentes de los accidentes que formaron parte de la base de datos fueron los siguientes:

- Lugar de ocurrencia
- Fecha
- Tipo
- Causa
- Resultado

A continuación, se presenta un análisis de los niveles de accidentabilidad del área de influencia en función de los diferentes componentes presentes en la base de datos (tipología, causalidad, resultado y distribución espacial).

4.1.5.1 Tipología de Accidentes

El registro de accidentes de tránsito que posee Carabineros de Chile clasifica cada accidente como atropellos, colisiones y otros. En el siguiente cuadro se presenta la cantidad de accidentes ocurridos dentro del área de influencia durante el año 2025, siendo solo un choque en calle Sven Hedin.

Tipo de Accidente	Nº
Atropello	0
Choque	1
Colisión	0
Total	1

Fuente: Elaboración Propia

Fuente: Elaboración Propia

Con respecto al resultado de los accidentes, Carabineros de Chile realiza una clasificación con relación a la magnitud de la lesión en 4 tipos: Personas Fallecidas, Personas con lesiones Graves, Menos Graves y Leves. El accidente en cuestión no presentó lesionados ni fallecidos.

Con relación a la causa de los accidentes, CONASET establece una clasificación estándar, la cual se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro Nº 4.4: Clasificación de la causa de accidentes según CONASET

Código	Causa
1	Alcohol en Conductor
2	Alcohol en Pasajero
3	Alcohol en Peatón
4	Causas no Determinadas
5	Deficiencias Viales
6	Desobediencia a Señalización
7	Drogas y/o Fatiga en Conductor
8	Fallas mecánicas
9	Imprudencia de Conductor
10	Imprudencia de Pasajero
11	Imprudencia de Peatón
12	Otras Causas
13	Pérdida Control Vehículo
14	Velocidad Imprudente

Fuente: Elaboración Propia

El accidente ocurrió por “Imprudencia del conductor”.

4.1.6 Identificación y Análisis Cualitativo de Conflictos

De acuerdo con los antecedentes antes expuestos, se puede identificar cualitativamente los siguientes conflictos observados.

- Existencia de dispositivos de rodados fuera de norma en las intersecciones del área de influencia.
- Demarcación en regular estado, lo que genera un grado de inseguridad en las pistas de circulación.

4.2. Transporte Público

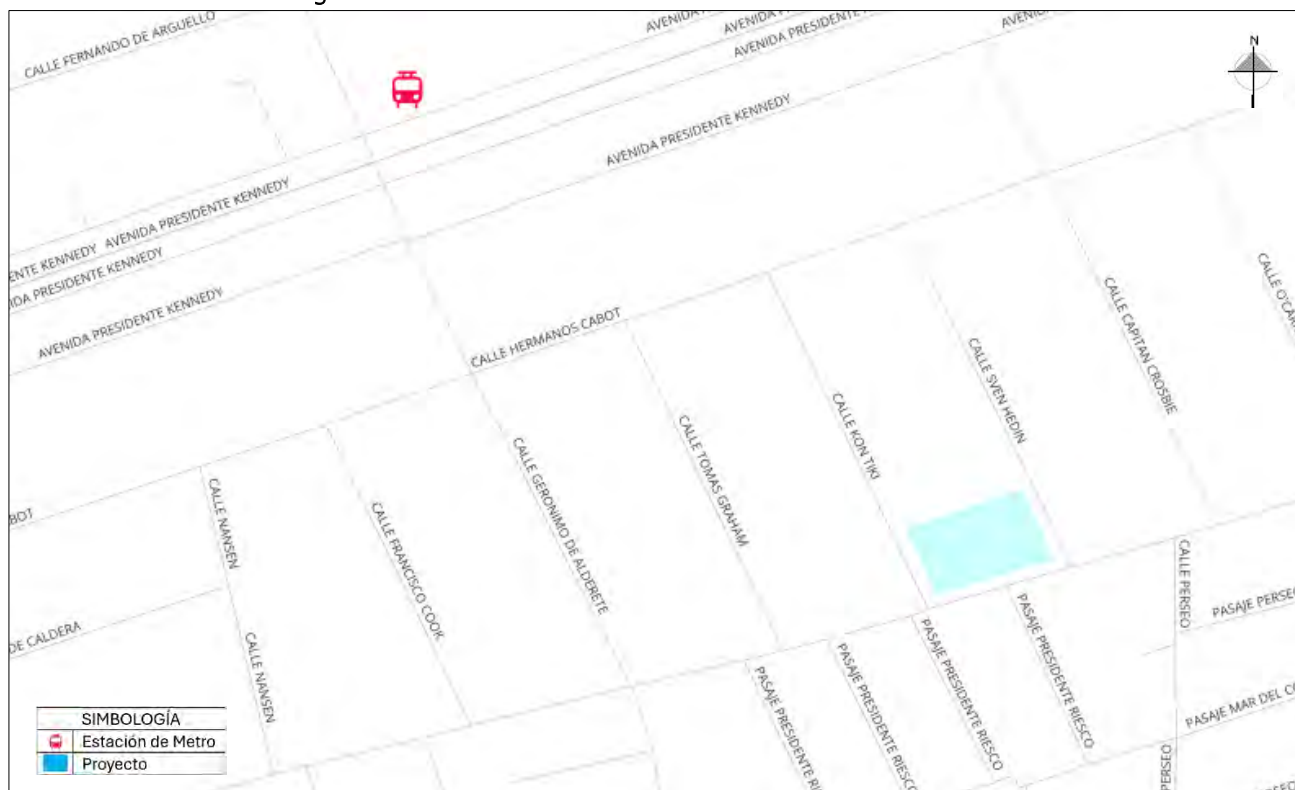
Considerando el área de influencia del flujo inducido por los usuarios del proyecto de otros modos, se analiza cada uno de los servicios de transporte público que se encuentran dentro del área de influencia, cuyos servicios se presenta en los siguientes puntos:

4.2.1 Futura Estación de Metro

A pesar de no encontrarse dentro del área de influencia, ni encontrarse construida, en la intersección de Av. Pdte. Kennedy Lateral Norte con Gerónimo de Alderete, se

localizará la futura estación de Metro Gerónimo de Alderete, perteneciente a la Línea 7 del Metro de Santiago, que conecta las comunas de Renca con Las Condes y Vitacura. Esta estación se localizará aproximadamente a 510 metros del proyecto. A continuación, en la figura N° 4.4 se presenta la ubicación de la futura estación Metro Gerónimo de Alderete.

Figura N° 4.6: Ubicación de Metro Gerónimo de Alderete



Fuente: Elaboración Propia

4.2.2 Servicios de Buses de Transporte Público Urbano

No hay presencia de servicios de transporte público urbano que circulen dentro del área de influencia. Los más cercanos lo realizan por Av. Pdte. Kennedy Lateral, en ambos sentidos, siendo estos el C15, 285, 409 y 411, mientras que por Av. Pdte. Kennedy al oriente lo hace el 414 e. En la figura N° 4.7 se presenta el eje por donde circulan los servicios de transporte público.

Figura N° 4.7: Recorridos de Buses del Transporte Público



Fuente: DTPM, MTT

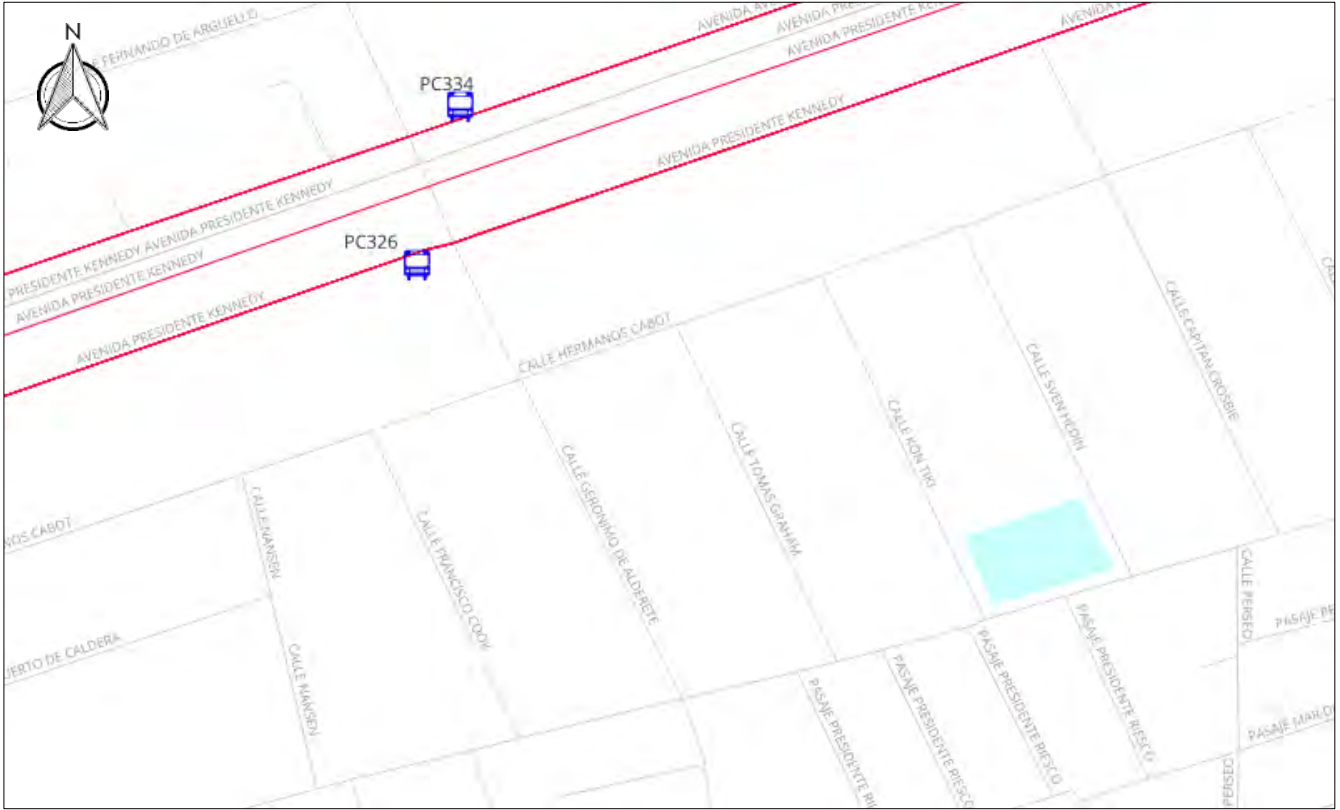
4.2.3 Taxis Colectivos

Dentro del área de influencia no circulan servicios de taxi colectivo.

4.2.4 Catastro y Facilidades de Transporte Público

Respecto al catastro y las facilidades observados en terreno, no se identificaron paradas de buses dentro del área de influencia. Se incorporan dentro del análisis, las más cercanas, que se ubican en Av. Pdte. Kennedy Lateral con Gerónimo de Alderete, las cuales podrían ser utilizado por los futuros usuarios. A continuación, se presentan los paraderos catastrados, indicando su ubicación y estado. La figura N° 4.8 presenta los paraderos identificados en terreno.

Figura N° 4.8: Paraderos de Transporte Público



Fuente: Elaboración Propia

Parada PC326 Av. Pdte. Kennedy Lateral Sur esq. Gerónimo de Alderete



Observaciones:

Esta parada corresponde al código PC326, y está conformada por refugio, asiento, señal de parada, basurero, huella podotáctil, iluminación y cámara de seguridad. Todo se encuentra en buenas condiciones. No obstruye el libre desplazamiento por vereda. La calzada no presenta demarcación de "Solo Bus". Se localiza a 490 metros aproximados del proyecto.

EQUIPAMIENTO DE PARADERO						
	SEÑAL DE PARADA	REFUGIO	RADIER		LUMINARIAS	DEMARCAACION
			HOMIGON	BALDOSA		
NO EXISTE						X
BUENO	X	X	X	X	X	
REGULAR						
MALO/A						

REFUGIO						
	ASIENTO	BASURERO	PANEL	PALETA PUBLICITARIA	CENEFA	EMPALME ELÉCTRICO
NO EXISTE				X		
BUENO	X	X	X		X	X
REGULAR						
MALO/A						

Parada PC334 Av. Pdte. Kennedy Lateral Norte esq. Gerónimo de Alderete



Observaciones:

Esta parada corresponde al código PC334, y se localiza en la comuna de Vitacura. Está conformada por refugio, asiento, señal de parada, basurero e iluminación. Todo se encuentra en buenas condiciones. No presenta huella podotáctil. No obstruye el libre desplazamiento por vereda. La calzada presenta demarcación de "Solo Bus", la que se encuentra en regulares condiciones. Se localiza a 516 metros aproximados del proyecto.

EQUIPAMIENTO DE PARADERO						
	SEÑAL DE PARADA	REFUGIO	RADIER		LUMINARIAS	DEMARCAACION
			HOMIGON	BALDOSA		
NO EXISTE			X	X		
BUENO	X	X			X	
REGULAR						X
MALO/A						

REFUGIO						
	ASIENTO	BASURERO	PANEL	PALETA PUBLICITARIA	CENEFA	EMPALME ELÉCTRICO
NO EXISTE				X	X	
BUENO	X	X	X			X
REGULAR						
MALO/A						

4.2.5 Identificación y Análisis cualitativo de conflictos

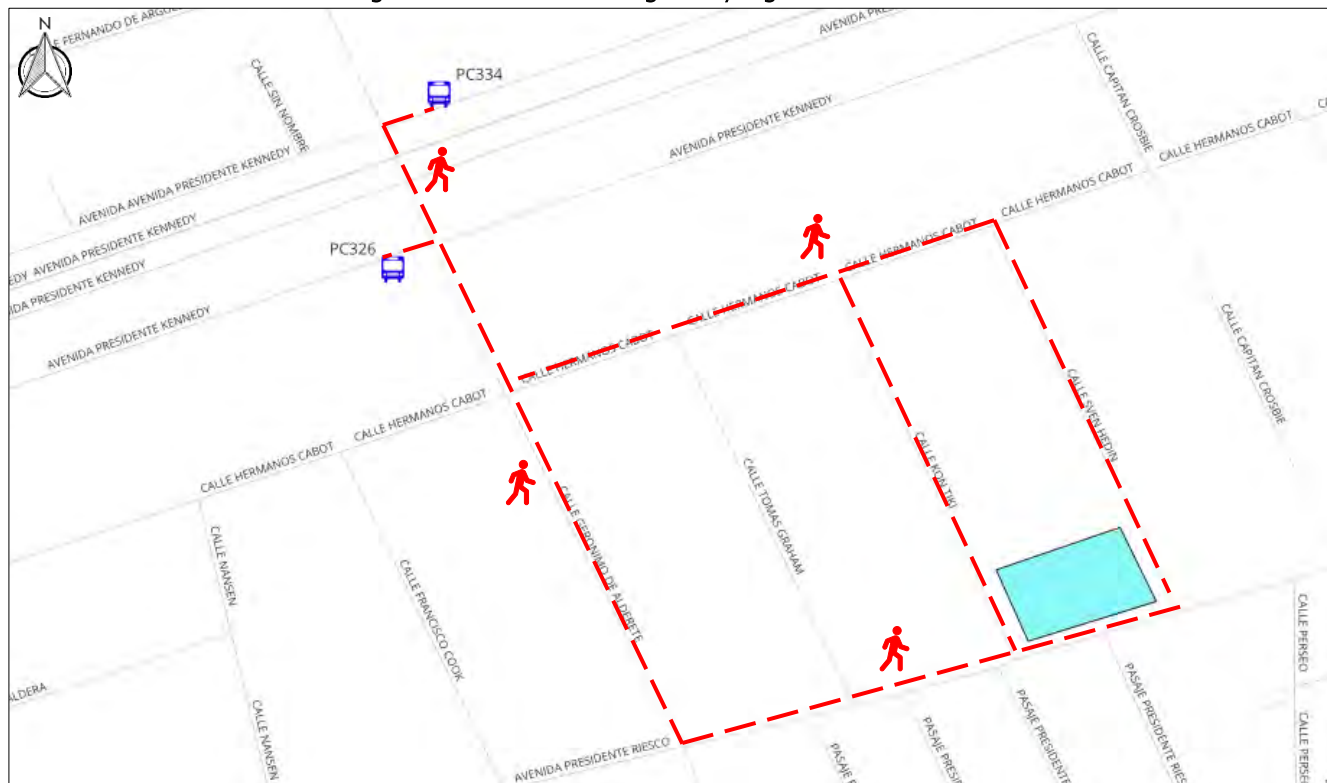
De acuerdo con los antecedentes expuestos y lo observado en terreno, se puede señalar que no se identifican conflictos asociados a las facilidades disponibles para los usuarios del transporte público, faltando solo huella podotáctil en uno de los paraderos.

Es importante mencionar que los usuarios de otros modos no generan externalidades negativas al espacio público. En este contexto y de acuerdo con el Artículo 1.3.1 del Decreto N°30/2017, para IMIV Básicos, la verificación del cumplimiento de las medidas obligatorias será suficiente para que la autoridad concluya que el proyecto se hará cargo de sus impactos relevantes en el sistema de movilidad local. Sin perjuicio de lo anterior para cada uno de los paraderos identificados en el área de influencia se propone medidas adicionales.

4.3. Peatones

De acuerdo con las rutas definidas para los usuarios de otros modos, en la siguiente figura N° 4.9 se presenta un detalle de la circulación peatonal, desde/hasta los paraderos existentes fuera del área de influencia y los accesos peatonales del proyecto.

Figura Nº 4.9: Rutas Ingreso y Egreso de Peatones

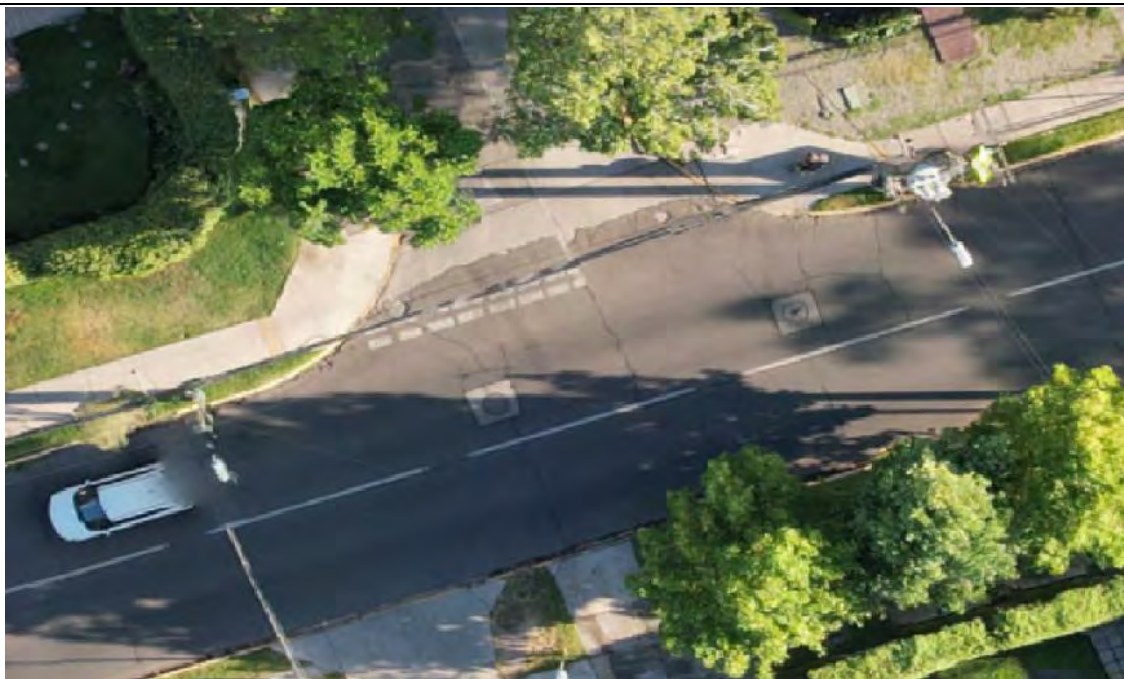


Fuente: Elaboración Propia

Las vías principales por donde circulan los peatones del proyecto son las pertenecientes al área de influencia, a saber: Av. Pdte. Riesco, Sven Hedin y Kontiki, las cuales se conectan al resto de las vías del entorno que generan conectividad, como son Gerónimo de Alderete y Hermanos Cabot. A través de todas las vías mencionadas, se logra conectar el proyecto con el transporte público más cercano.

4.3.1 Catastro y Facilidades Peatonales Existentes

A continuación, se presenta una descripción detallada del estado actual de la vereda y facilidades presentes en el área de análisis para los peatones y personas con movilidad reducida.

Av. Pdte. Riesco con Kontiki

Observaciones: Es una intersección de prioridad en T, donde la prioridad la tiene Av. Pdte. Riesco. Se permite el cruce peatonal por el acceso norte, pero no presenta paso de cebra. Presenta rebajes de solera fuera de norma, ya que no cumplen con la pendiente requerida, no disponen del espacio mínimo para maniobra de sillas de ruedas y no incorporan solera tipo C. Las veredas existentes de ambos ejes, que son de hormigón con un ancho mínimo de 1,5 m., presentan una buena conexión con el acceso al proyecto, ya que se encuentran en buenas condiciones y libre de obstáculos. La demarcación ceda el paso se aprecia en regulares condiciones.

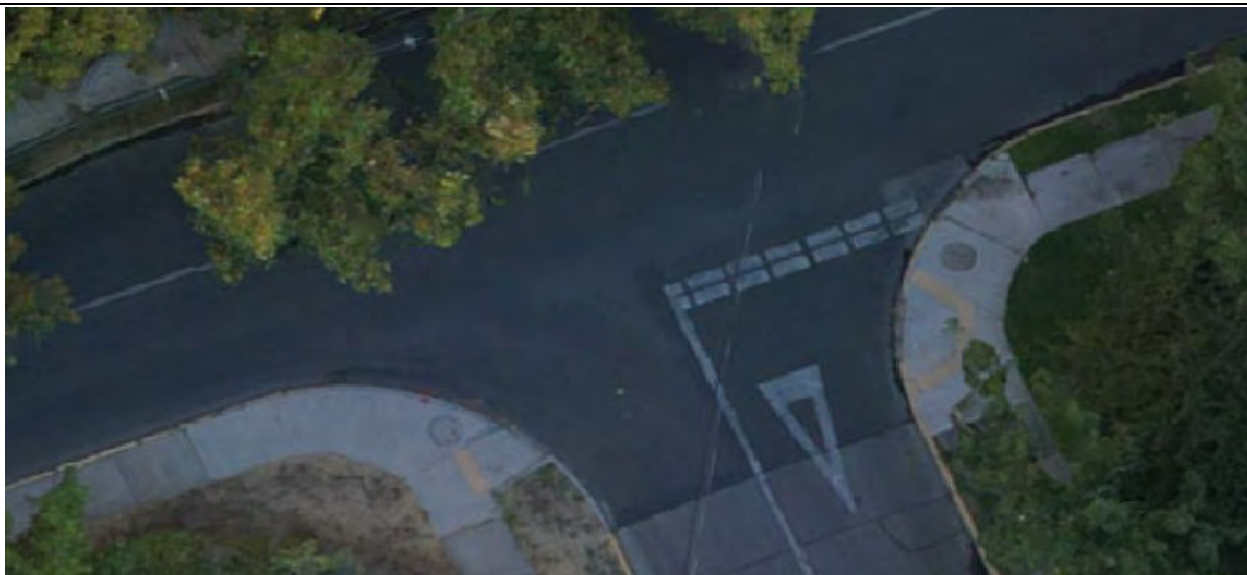
Av. Pdte. Riesco con Sven Hedin

Observaciones: Es una intersección de prioridad en T, donde la prioridad la tiene Av. Pdte. Riesco. Se permite el cruce peatonal por el acceso norte, pero no presenta paso de cebra. Presenta rebajes de solera fuera de norma, ya que no cumplen con la pendiente requerida, no disponen del espacio mínimo para maniobra de sillas de ruedas y no incorporan solera tipo C. Las veredas existentes de ambos ejes, que son de hormigón con un ancho mínimo de 1,5 m., presentan una buena conexión con el acceso al proyecto, ya que se encuentran en buenas condiciones, libre de obstáculos. La demarcación ceda el paso se aprecia en regulares condiciones.

Hermanos Cabot con Kontiki



Observaciones: Es una intersección de prioridad en T, donde la prioridad la tiene Hermanos Cabot. Se permite el cruce peatonal por el acceso sur, pero no presenta paso de cebra. Presenta rebajes de solera fuera de norma, ya que no cumplen con la pendiente requerida, no disponen del espacio mínimo para maniobra de sillas de ruedas y no incorporan solera tipo C. Las veredas existentes de ambos ejes, que son de hormigón con un ancho mínimo de 1,5 m., presentan una buena conexión con el acceso al proyecto, ya que se encuentran en buenas condiciones y libre de obstáculos. La demarcación ceda el paso se aprecia en regulares condiciones.

Hermanos Cabot con Sven Hedin

Observaciones: Es una intersección de prioridad en T, donde la prioridad la tiene Av. Hermanos Cabot. Se permite el cruce peatonal por el acceso sur, pero no presenta paso de cebra. Presenta rebajes de solera fuera de norma, ya que no cumplen con la pendiente requerida, no disponen del espacio mínimo para maniobra de sillas de ruedas y no incorporan solera tipo C. Las veredas existentes de ambos ejes, que son de hormigón con un ancho mínimo de 1,5 m., presentan una buena conexión con el acceso al proyecto, ya que se encuentran en buenas condiciones y libre de obstáculos. La demarcación ceda el paso se aprecia en regulares condiciones.

De los antecedentes expuestos, se concluye que las rutas definidas para los usuarios del proyecto cumplen con lo establecido en el Artículo 2.2.8 sobre ruta de accesibilidad. En particular estas rutas, que están conformadas por veredas de hormigón de un ancho mínimo de 1,5 metros de ancho, en buenas condiciones, permitiendo la circulación continua.

En cuanto a la accesibilidad en cruces peatonales, los atravesos peatonales cumplen con relación a los dispositivos de rodados, sin embargo, ninguno se encuentra en norma, ya que no cumplen con la pendiente requerida, no disponen del espacio mínimo para maniobra de sillas de ruedas y no incorporan solera tipo C.

4.3.2 Identificación y Análisis cualitativo de conflictos

Conforme a los antecedentes previamente expuestos, se puede señalar cualitativamente que los conflictos detectados en terreno se relacionan principalmente con la presencia de dispositivos de rodado que no cumplen con la normativa vigente. En contraste, las veredas existentes cumplen con el ancho mínimo establecido. Cabe destacar que la ruta definida para los peatones del proyecto, por Av. Pdte. Riesco, cuenta con condiciones de accesibilidad conforme a lo estipulado en el artículo 2.2.8 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (O.G.U.C.).

4.4. Ciclos

De acuerdo con las rutas definida para los usuarios de otros modos, en la siguiente figura Nº 4.10 se presenta un detalle de la circulación de bicicletas hasta los accesos del proyecto.

Figura Nº 4.10: Rutas Ingreso y Egreso de Ciclos



Fuente: Elaboración Propia

4.4.1. Catastro y Facilidades para Ciclos Existentes

De acuerdo con los antecedentes antes expuestos, y a lo observado en terreno se indica que no hay ciclovías dentro del área de influencia de otros modos, pero si hay presencia de ciclovías en las cercanías del proyecto, a saber: al poniente de Av. Pdte. Riesco, desde la calle Francisco Cook. Es por esto, que la ruta de ciclistas será por las calzadas de Av. Pdte. Riesco, Sven Hedin y Kontiki, compartiéndola con los flujos vehiculares, para luego conectarse con alguna de las ciclovías mencionadas.

En cuanto a la identificación y análisis cualitativo de conflictos se debe indicar que debido a que no hay presencia de ciclovías en el área de influencia, se apreciaron conflicto bicicleta – peatón y conflicto vehículo – bicicleta, pero en niveles bastante bajos, ya que el flujo de bicicletas es menor.

4.5. Verificación Accesibilidad Universal

4.5.1 Cumplimiento Art. 2.2.8 OGUC

Con el objeto de asegurar el uso, permanencia y desplazamiento de todas las personas en forma autónoma y sin dificultad, incluidas las personas con discapacidad, especialmente aquellas con movilidad reducida, los nuevos espacios públicos y aquellos existentes que se remodelen, deberán cumplir con las siguientes disposiciones:

N°	DISPOSICIONES	ESTADO	INDICACION	MEDIDA									
1	Deberán consultar una ruta accesible, conforme al detalle y dimensiones mínimas que se indican en la siguiente tabla: <table><tr><th>TIPO DE CIRCULACIÓN</th><th>ANCHO LIBRE MÍNIMO</th><th>ALTURA LIBRE MÍNIMA</th></tr><tr><td>VEREDAS</td><td>Ancho de la vereda, con un mínimo de 1,20 m.</td><td></td></tr><tr><td>CIRCULACIONES PEATONALES AL INTERIOR DE ESPACIOS PÚBLICOS (*)</td><td>Al menos una ruta accesible cuyo ancho corresponderá al ancho de la circulación, con un mínimo de 2,00 m.</td><td>2,10 m.</td></tr></table> (*) Plazas, parques y áreas verdes públicas. En los costados de una ruta accesible, circulación peatonal o terraza no podrán diseñarse desniveles superiores a 0,30 m sin estar protegidos por barandas y un borde resistente de una altura no inferior a 0,30 m. La altura mínima de la baranda, incluido el pasamanos, será de 0,95 m mientras que sus estándares y condiciones de diseño serán determinados por el arquitecto del proyecto debiendo en todo caso resguardarse que ésta no sea escalable. La baranda y pasamanos podrán reemplazarse por un antepecho continuo de no menos de 0,80 m de alto y no menos de 0,40 m de ancho. Excepcionalmente, en circulaciones peatonales ubicadas en bordes costeros, fluviales, lacustres, palustres y humedales, o al interior de plazas, parques y áreas verdes públicas, podrá prescindirse de la baranda, borde resistente o el antepecho mencionados en el párrafo precedente en tanto la superficie inferior producida por el desnivel corresponda a una superficie blanda tales como arena, una cubierta vegetal o vegetación arbustiva densa y en tanto el desnivel entre ambos planos no exceda los 0,30 m de altura. Asimismo, no se requerirá de barandas cuando el desnivel entre ambos planos se encuentre salvado por taludes cuya superficie contemple las mismas características de materialidad mencionadas precedentemente y cuyas pendientes no excedan el 30%. Con todo, ante la ausencia de barandas o antepechos, el diseño o remodelación de los espacios a que se refiere el párrafo precedente, deberá incorporar a lo largo de toda la extensión que no considere barandas o antepechos un pavimento podotáctil de alerta de 0,4 m y máximo de 0,6 m de ancho y al menos una señalización vertical que advierta, sobre la presencia del respectivo desnivel. Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo segundo de este numeral, relativo a la exigencia de contemplar barandas o antepechos, los andenes para el transporte de pasajeros o de carga y descarga de productos, los escenarios y graderías de anfiteatros u otros espacios de similar naturaleza, cuya función se vería impedida con la instalación de barandas, bordes inferiores o antepechos.	TIPO DE CIRCULACIÓN	ANCHO LIBRE MÍNIMO	ALTURA LIBRE MÍNIMA	VEREDAS	Ancho de la vereda, con un mínimo de 1,20 m.		CIRCULACIONES PEATONALES AL INTERIOR DE ESPACIOS PÚBLICOS (*)	Al menos una ruta accesible cuyo ancho corresponderá al ancho de la circulación, con un mínimo de 2,00 m.	2,10 m.	La vereda en el tramo analizado tiene un ancho de 1,5 m	Si cumple	No Aplica
TIPO DE CIRCULACIÓN	ANCHO LIBRE MÍNIMO	ALTURA LIBRE MÍNIMA											
VEREDAS	Ancho de la vereda, con un mínimo de 1,20 m.												
CIRCULACIONES PEATONALES AL INTERIOR DE ESPACIOS PÚBLICOS (*)	Al menos una ruta accesible cuyo ancho corresponderá al ancho de la circulación, con un mínimo de 2,00 m.	2,10 m.											

2	En los pasos para peatones, así como en los cruces de vías no demarcados, el desnivel entre la vereda y la calzada deberá ser salvado con un rebaje de la vereda mediante rampas antideslizantes, y cumpliendo las siguientes especificaciones a) La pendiente de la rampa, en toda su extensión, no podrá exceder el 12% para longitudes hasta 1,5 m. Sobre dicha longitud, la pendiente de la rampa irá disminuyendo conforme aumenta la longitud de la misma. Para verificar la pendiente proyectada se aplicará la fórmula contenida en el numeral 2 del artículo 4.1.7. de esta Ordenanza. b) El ancho libre mínimo de la rampa será continuo y corresponderá al ancho de la vereda que enfrenta con un mínimo de 1,20 m. Se entenderá por ancho libre de la rampa el ancho del plano principal por el cual se produce el desplazamiento, sin considerar los planos laterales a que se refiere el literal d) de este numeral. En la intersección de vías vehiculares con vías destinadas exclusivamente a circulación peatonal o que hayan sido convertidas en paseos peatonales, se deberá nivelar la calzada con la vereda o circulación respectiva. No obstante, si por consideraciones técnicas esto no fuere posible, el ancho de la rampa para salvar el desnivel entre acera y calzada corresponderá al ancho de las líneas demarcadoras que enfrenta o tendrá un mínimo de 4 m, si no las hubiere. En cruces cuyas líneas demarcadoras tengan un ancho igual o superior a 6 m, la rampa para conformar el rebaje de la vereda se podrá disminuir hasta en un 30% en relación al ancho de las líneas demarcadoras que enfrenta. En caso de no existir líneas demarcadoras en un cruce de vías, deberá estarse a lo señalado en el párrafo primero de este literal. c) La rampa, el espacio que la antecede y el que la sucede, deberán permanecer siempre libre de obstáculos. d) La pendiente de los planos laterales que conforman la rampa deberá ser coincidente con la pendiente de la misma. No obstante, podrá prescindirse de dichos planos laterales en aquellos casos en que la rampa se encuentre confinada por mobiliario urbano u otros elementos tales como árboles, postes de alumbrado público, telefonía, señales de tránsito, cámaras de vigilancia u otros dispositivos similares. e) El encuentro de la rampa con la calzada será continuo, sin desniveles, salvo casos fundados en los que para facilitar el escurrimiento de las aguas lluvia, dicho encuentro podrá tener hasta 1 centímetro de desnivel, presentando éste una terminación redondeada o roma, libre de aristas. El pavimento podotáctil a que se refieren los numerales 5 y 6 de este artículo, no podrá ser utilizado como pavimento de la rampa, salvo cuando ésta tenga una pendiente igual o inferior a un 6%, en cuyo caso, el pavimento de alerta se podrá ubicar sobre la misma, previo al encuentro de la rampa con la calzada. En estos casos, el pavimento guía deberá extenderse hasta el pavimento de alerta, resguardando la conformación de la huella podotáctil, siempre y cuando proceda la instalación de dicha huella de acuerdo a lo señalado en el numeral 5 de este artículo. En el nivel de la vereda, la rampa, en todo su ancho, deberá ser antecedita por un pavimento podotáctil de alerta, adosado a ésta, cuyo desarrollo tendrá un mínimo de 0,4 m y máximo de 0,6 m. f) En las medianas de ancho superior a 6 m, que sean atravesadas por pasos para peatones, deberán implementarse rebajes de vereda, mediante rampas, con las características indicadas en los literales precedentes. g) En las medianas cuyo ancho sea igual o inferior a 6 m, que sean atravesadas por pasos para peatones, deberá rebajarse la mediana hasta el nivel de la calzada, en un ancho libre mínimo que corresponderá al de las líneas demarcadoras del respectivo paso para peatones. Si el ancho de las líneas demarcadoras fuere igual o superior a 6 m, el ancho del rebaje de la mediana podrá disminuirse hasta en un 30%. Cuando no existan líneas demarcadoras, el ancho libre del rebaje será de 2 m como máximo. h) En medianas de ancho inferior a 6 m que consulten circulación peatonal en su sentido longitudinal, se deberá salvar el encuentro de la circulación peatonal con el rebaje señalado en el literal precedente, mediante rampas, las que deberán cumplir con las características indicadas en los literales precedentes y cuyo ancho corresponderá al ancho de la circulación longitudinal de la mediana. i) En las medianas que consulten pasos para peatones en su sentido longitudinal, dicho paso deberá tener un ancho libre mínimo y continuo de 1,20 m. Asimismo, si la distancia entre los bordes de dicho paso y la calzada adyacente, fuese inferior a 1 m, deberá considerarse un elemento de protección o resguardo cuya altura mínima será de 0,95 m. Dicho paso podrá efectuarse a nivel de la calzada o a nivel de la mediana. En este último caso, el desnivel que se produzca con la calzada deberá ser salvado rebajando la mediana, a través de rampas, con las características indicadas en los literales precedentes, según corresponda. El ancho de los rebajes de la mediana estará determinado por el ancho de las líneas demarcadoras del paso para peatones en la calzada. Cuando no existan líneas demarcadoras, ese ancho libre será de 2 m como máximo. j) Las medianas que consulten detención de peatones, deberán tener un ancho igual o superior a 1,20 m a fin de permitir la permanencia de personas de manera segura.	La esquina nororiente de Sven Hedin con Av. Pdte. Riesco presenta rebaje de solera fuera de norma	No cumple	Se materializa DR bajo la normativa actual
3	Cuando la vereda abarque toda la acera y su ancho sea inferior a 1,2 m, el desnivel entre ésta y la calzada deberá ser salvado rebajando la vereda mediante rampas, hasta alcanzar el nivel de la calzada, nivelándose así vereda y calzada en el ancho que corresponderá al de las líneas demarcadoras del paso peatonal que enfrenta. En caso que no existan líneas demarcadoras, dicho ancho será de 1,5 m como mínimo. En estos casos las pendientes de las rampas no podrán exceder el 10%.	Se indica que la vereda tiene un ancho mínimo de 1,5m en el área mas desfavorable	Si Cumple	No Aplica
4	Cuando se produzcan diferentes niveles en el sentido de circulación de una vereda, la transición entre éstos se resolverá por medio de rampas o planos inclinados, ocupando todo el ancho de la vereda preferentemente. En este caso las pendientes de las rampas no podrán exceder el 10%, salvo en casos justificados, en que se podrá exceder dicho porcentaje previa autorización del Director de Obras Municipales. El tramo de vereda entre desniveles deberá tener una longitud mínima de 1,50 m. Si dicho tramo de vereda enfrenta el acceso de alguno de los edificios a los que se refiere el artículo 4.1.7. de esta Ordenanza, dicha longitud corresponderá a la del acceso peatonal del edificio que enfrenta, con un mínimo de 3 m.	La vereda existente en el tramo analizado no presenta desniveles	Si Cumple	No Aplica
5	En las veredas cuyo ancho sea igual o superior a 6 m y en las circulaciones peatonales al interior de los espacios públicos cuyo ancho sea igual o superior a 4 m, se deberá consultar una huella podotáctil, la que deberá cumplir con las siguientes características: a) Deberá estar instalada en la ruta accesible. b) Estará compuesta por pavimento con texturas de alerta y de guía de acuerdo a las especificaciones que se indican en el numeral seis de este artículo. c) En pavimentos embebidos, tipo baldosas, la huella podotáctil deberá estar nivelada con el pavimento circundante. No obstante, para asegurar la detección de los elementos pododetectables, éstos podrán sobresalir hasta 5 milímetros respecto del pavimento circundante. Para el caso de pavimentos podotáctiles sobrepuestos se tolerará una altura máxima de 6 milímetros sobre el nivel del pavimento circundante.	Las veredas existentes tienen un ancho de 1,5 m.	Si Cumple	No Aplica

	d) Estará alineada preferentemente a la línea oficial o a la línea de fachadas que enfrenten la respectiva vía, o circulación peatonal, a una distancia igual o superior a 1 m medida desde esa línea hasta el eje de la huella. En el caso de fachadas que presenten discontinuidad respecto de la línea oficial, dicha distancia podrá fluctuar entre 1 m y 1,5 m medidos desde esa línea hasta el eje de la huella podotáctil. Alternativamente, la huella podotáctil podrá alinearse a la solera, en cuyo caso la distancia entre ésta con el eje de la huella no podrá ser inferior a 3 m.			
	e) En las circulaciones peatonales al interior de plazas, parques y áreas verdes públicas, se dispondrán alineadas a las solerillas u otros elementos que confinen los pavimentos de estas circulaciones y se ubicará preferentemente en el eje de la ruta accesible. Se podrá prescindir de la huella podotáctil a que se refiere este numeral, en caso que los planos de fachada de las edificaciones, así como las solerillas u otros elementos similares que confinen los pavimentos al interior de los espacios públicos, provean de continuidad y puedan actuar como guía para el desplazamiento seguro, situación que deberá quedar consignada en los respectivos planos y justificada en la respectiva memoria de accesibilidad del proyecto.			
6	El pavimento podotáctil a emplear como guía para el avance seguro tendrá textura con franjas longitudinales orientadas en la dirección del flujo peatonal, de un ancho de 0,4 m. El pavimento podotáctil a emplear como alerta tendrá textura de botones que alerten de los cambios de dirección superiores a los 45° o situaciones de peligro en la ruta accesible. En los cambios de dirección el pavimento consultará un desarrollo mínimo de 0,4 m. El ancho del pavimento de alerta será de 0,4 m como mínimo y 0,8 m como máximo, y estará ubicado perpendicular al eje de la ruta accesible, en caso que se requiera advertir peligro en el avance seguro. Ambos pavimentos sólo deberán utilizarse para servir de alerta o de guía en la huella podotáctil señalada en el numeral precedente, no pudiendo en ningún caso ser incorporados como pavimento de la rampa, a excepción de aquellos casos a que se refiere el párrafo segundo del literal e), del numeral 2 de este artículo. En el diseño y trazado de la huella podotáctil, deberá velarse siempre por el contraste entre las texturas de los pavimentos de guía y de alerta, en relación al pavimento de la ruta accesible.	Dado que la vereda es de un ancho de 1,5m no se contempla su incorporación.	No Aplica	No Aplica
7	Cuando los proyectos a que se refiere este artículo, presenten desniveles entre sus distintas áreas o recorridos, se deberá garantizar su accesibilidad mediante la utilización de rampas las que deberán cumplir con lo establecido en el numeral 2 del artículo 4.1.7. de esta Ordenanza	La vereda existente en el tramo analizado no presenta desniveles	No Aplica	No Aplica
8	En las veredas y circulaciones peatonales, los elementos tales como rejillas de ventilación, rejillas de sumideros para la recolección de aguas lluvias, tapas de registro, protecciones para alcorques, juntas de dilatación, cambios de pavimentos u otros de similar naturaleza, no podrán tener separaciones mayores a 1,5 centímetros respecto del pavimento circundante, deberán ubicarse a nivel del pavimento y, en caso de contar con barras o rejas, éstas deberán disponerse en forma perpendicular al sentido del flujo peatonal. Asimismo, tales elementos no podrán estar ubicados en la ruta accesible, en el espacio que antecede o sucede a una rampa, en la rampa misma, ni en la huella podotáctil, salvo en aquellos casos en que las dimensiones de la vereda no permitan una solución alternativa lo cual deberá demostrarse realizando los detalles respectivos en el plano de accesibilidad del proyecto. Asimismo, tales elementos no podrán estar ubicados en la ruta accesible, en el espacio que precede o antecede a la rampa, ni en la huella podotáctil	Los elementos indicados y detectados en veredas cumplen con lo establecido en cuanto a no tener separaciones mayor a 1,5cm y se encuentran a nivel del pavimento.	Si Cumple	No Aplica
9	El mobiliario urbano no podrá interrumpir la ruta accesible y su diseño deberá consultar las siguientes características:			
a)	Los bancos o escaños deberán tener un asiento a una altura no inferior a los 0,45 m medidos desde el nivel de piso terminado, con apoya brazos y un respaldo cuyo ángulo no podrá exceder los 105°. A uno o a ambos costados de éstos, deberá proveerse un espacio libre horizontal de 0,90 m por 1,20 m para que se pueda situar una persona con discapacidad en silla de ruedas, un coche de niños, o un dispositivo de ayuda técnica, tales como andadores fijos, andadores de paseo u otros similares.	No Aplica	No Aplica	No Aplica
b)	Los módulos o casetas con teléfonos públicos provistos en los proyectos, deberán instalarse a no más de 1,2 m de altura, medidos desde el nivel de piso terminado, en tanto que el largo del cable entre la unidad de teléfono y el auricular no podrá ser inferior a 0,75 m. El diseño del módulo o caseta deberá considerar las dimensiones requeridas para la aproximación frontal o lateral al teléfono de una persona con discapacidad en silla de ruedas. El área de aproximación debe estar libre de obstáculos y tener dimensiones mínimas de 0,90 m por 1,20 m para permitir una silla de ruedas. Dicha área no podrá obstaculizar la circulación peatonal. En aquellos casos de aproximación frontal al módulo o caseta, la altura libre del área bajo el teléfono no será inferior a 0,70 m, medidos desde el nivel de piso terminado, y la profundidad de dicha área no será inferior a 0,60 m.	No Aplica	No Aplica	No Aplica
c)	Los paraderos de transporte público de pasajeros deberán estar conectados con la ruta accesible y no deberán obstaculizarla. En caso que los paraderos se proyecten sobre el nivel de la vereda, o bajo éste, el desnivel que se produzca deberá salvarse mediante rampas que no sobrepasen el 10% de pendiente. La rampa de acceso a los paraderos siempre deberá estar libre de obstáculos. La señalización vertical que identifica al paradero estará ubicada de forma que no obstaculice el acceso al paradero ni el giro en 360° de una silla de ruedas. En todo el largo del paradero que enfrenta a la calzada se deberá instalar el pavimento de alerta, con una aplicación de color que contraste con el pavimento del paradero.	No Aplica	No Aplica	No Aplica
d)	Los alcorques o platos de riego de los árboles deberán contemplar una protección cuyo nivel corresponderá al nivel de la vereda. El elemento usado como protección deberá tener contraste cromático respecto del pavimento circundante.	No Aplica	No Aplica	No Aplica
e)	Los postes de alumbrado público o de telefonía, señales de tránsito verticales, cámaras de vigilancia y otros dispositivos o elementos verticales similares, así como los bolardos deberán instalarse en la acera a un costado de la ruta accesible, alineados con la solera, y su aplicación de color deberá contrastar con el color del pavimento de la vereda. Asimismo, al interior de espacios públicos, éstos deberán instalarse fuera de la circulación peatonal, y no podrán interrumpir la ruta accesible ni los rebajes de vereda. En todos los casos, la altura de los bolardos deberá ser igual o superior a 1 metro.	No Aplica	No Aplica	No Aplica
f)	Si en la remodelación de vías existentes, la vereda y la calzada se consultan a un mismo nivel y la solera es reemplazada por bolardos para delimitar el flujo vehicular, se instalará una franja continua de pavimento podotáctil de alerta, adyacente a la línea imaginaria que forman los bolardos a lo largo de la vía remodelada y por el lado que corresponde a la vereda. En este caso, los bolardos consultarán una aplicación de color que contraste con el pavimento de la vereda, y no podrán tener una altura inferior a 1 m, ni podrán colocarse en la ruta accesible o en la zona correspondiente al cruce para peatones.	No Aplica	No Aplica	No Aplica

f)	Si en la remodelación de vías existentes, la vereda y la calzada se consultan a un mismo nivel y la solera es reemplazada por bolardos para delimitar el flujo vehicular, se instalará una franja continua de pavimento podotáctil de alerta, adyacente a la línea imaginaria que forman los bolardos a lo largo de la vía remodelada y por el lado que corresponde a la vereda. En este caso, los bolardos consultarán una aplicación de color que contraste con el pavimento de la vereda, y no podrán tener una altura inferior a 1 m, ni podrán colocarse en la ruta accesible o en la zona correspondiente al cruce para peatones.	No Aplica	No Aplica	No Aplica
10	Los parques, plazas y áreas verdes públicas emplazadas dentro de los límites urbanos, cuya superficie sea igual o superior a 2 hectáreas, deberán contar con servicios higiénicos de uso público, los que deberán considerar diseño universal conforme a lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 4.1.7. de esta Ordenanza, además de dar cumplimiento a los requisitos que se indican a continuación: - Deberán proyectarse a una distancia máxima de 50 metros medidos desde cualquier punto de los estacionamientos dispuestos para personas con discapacidad, si los hubiere, hasta el acceso a los recintos destinados a los servicios higiénicos. - Deberán proyectarse a una distancia máxima de 50 metros medidos desde cualquier punto de al menos uno de los paraderos de transporte público que sirva al proyecto, si los hubiere, hasta el acceso a los recintos destinados a los servicios higiénicos. - Deberán proyectarse a una distancia máxima de 100 metros medidos desde cualquier punto de las áreas que consideren juegos no mecanizados, si las hubiere, hasta el acceso a los recintos destinados a los servicios higiénicos. - Los baños para las personas con discapacidad deberán estar al interior de los recintos destinados a los baños generales, evitando concebir recintos con accesos segregados que pongan en riesgo el adecuado funcionamiento o mantención de los mismos. - Los recintos destinados a servicios higiénicos, deberán considerar un área destinada a mudadores para niños, con diseño universal, sin distinción de sexos de los usuarios, y deberá contar con un mesón o espacio para la muda de dos niños a la vez y al menos dos lavamanos. Los servicios higiénicos a que se refiere este literal deberán estar conectados a través de la ruta accesible, con todas aquellas áreas o sectores que considere el proyecto. En aquellos parques, plazas y áreas verdes públicas cuya superficie sea igual o superior a 5 hectáreas, las distancias antes indicadas podrán aumentarse al doble. Los parques, plazas y áreas verdes públicas cuya superficie sea inferior a 2 hectáreas, que consideren servicios higiénicos de uso público, deberán igualmente dar cumplimiento a las disposiciones de este numeral.	No Aplica	No aplica	No Aplica
11	Los proyectos a que se refiere este artículo y que consideren estacionamientos, deberán destinar a lo menos el 1% de éstos a personas con discapacidad, con un mínimo de dos. Estos estacionamientos estarán agrupados en una misma zona y dispuestos de tal manera que permitan acceder o salir del vehículo en forma libre y segura a personas con discapacidad, especialmente aquellas en silla de ruedas. En ningún caso, la calzada podrá considerarse como un área segura para acceder o salir del vehículo. Sus dimensiones mínimas serán de 5 m de largo por 2,5 m de ancho, más una franja de circulación segura de 1,10 m de ancho, dispuesta a uno de sus costados longitudinales, la que podrá ser compartida con otro estacionamiento para personas con discapacidad, y se conectará a la ruta accesible existente, o a la que proponga el respectivo proyecto. La pendiente del terreno sobre el cual se dispongan estos estacionamientos, incluida la franja de circulación segura, no podrá ser superior al 2%, tanto en el sentido transversal como longitudinal. Estos estacionamientos deberán estar señalizados con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA), y su demarcación sobre el pavimento y señalización vertical será conforme lo establece el Manual de Señalización de Tránsito, aprobado por decreto N° 78 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 2012, o el que lo reemplace. La señalización vertical no podrá obstruir la ruta accesible, el área destinada a estos estacionamientos, la apertura de las puertas de los respectivos vehículos, ni la franja de circulación segura.	Existen estacionamientos para personas con discapacidad, los que cumplen con la ubicación y dimensiones indicada en normativa	No aplica	No Aplica
12	Los parques, plazas o áreas verdes públicas y privadas de uso público, que contemplen juegos infantiles no mecanizados, deberán construirse a partir de un diseño universal que permita su utilización de forma autónoma por todos los niños, incluidos aquellos con discapacidad. En su diseño, los juegos infantiles convencionales como aquellos que cuenten con un diseño universal, así como también todos aquellos dispositivos de carácter recreativo o educativo destinados al esparcimiento, deberán ir dispuestos en el espacio de manera tal, que su utilización permita la plena integración e interacción de todos los niños, niñas y adolescentes, así como también la posibilidad que ellos puedan estar acompañados por sus padres o tutores, si éstos tuvieran algún tipo de discapacidad. Asimismo, por medio de la ruta accesible, estas zonas deberán estar conectadas con todas aquellas áreas consideradas en el respectivo proyecto tales como las destinadas al descanso, a la observación, a actividades recreativas y/o deportivas, estacionamientos para personas con discapacidad y servicios higiénicos si los hubiere, paraderos de transporte público u	No Aplica	No aplica	No Aplica

4.5.2 Cumplimiento Art. 2.4.4 OGUC

Los edificios o instalaciones que originen el paso frecuente de vehículos por la acera desde o hacia la calzada adyacente, deberán cumplir los siguientes requisitos:

Nº	Requisitos	Estado	Indicación	Medida
1	Sus accesos y salidas no podrán interrumpir ni disminuir el ancho de la ruta accesible, ni aumentar la pendiente transversal de ésta. Tampoco podrán interrumpir las soleras, debiendo ser éstas rebajadas	Los accesos vehiculares del proyecto se materializan a nivel de acera	Si cumple	No Aplica
2	La longitud de cada rebaje de soleras no podrá ser superior a 14 m y el cruce con la vereda tendrá un ancho máximo de 7,5 m. Tratándose de establecimientos de equipamiento destinados a las clases salud y seguridad, el Servicio de Vivienda y Urbanización respectivo podrá, excepcionalmente y por razones fundadas, autorizar la ampliación de estas medidas tendientes a facilitar el ingreso y salida de los vehículos que pertenezcan a dichos establecimientos	Los rebajes de solera para cada acceso no superan los 14m	Si cumple	No Aplica
3	Entre los accesos o salidas sucesivas, correspondientes a un mismo predio, deberá existir un refugio peatonal de una longitud mínima de 2 m, en el sentido de la circulación peatonal	El proyecto no posee accesos o salidas sucesivas	No Aplica	No Aplica
4	El punto de inicio más próximo a la esquina del rebaje de solera o salida vehicular no podrá distar menos de 6 m de la línea de detención de los vehículos, ni menos de 10 m de la intersección virtual entre las líneas de solera de dicha esquina	El acceso de Sven Hedin se ubica a 303 m de la línea de detención y a 60 m de la intersección virtual, mientras que el de Kontiki se localiza a 293 m de la línea de detención y a 64 m de la intersección virtual.	Si cumple	No Aplica

5. MEDIDAS DE MITIGACION

5.1. Medidas de Mitigación Obligatorias

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 30, respecto a las medidas de mitigación obligatorias aplicables, conforme a lo establecido en el artículo 1.3.2, el que indica lo siguiente:

1. Circulación segura y condiciones de accesibilidad para peatones

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
1.1	Espacio de almacenamiento	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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.

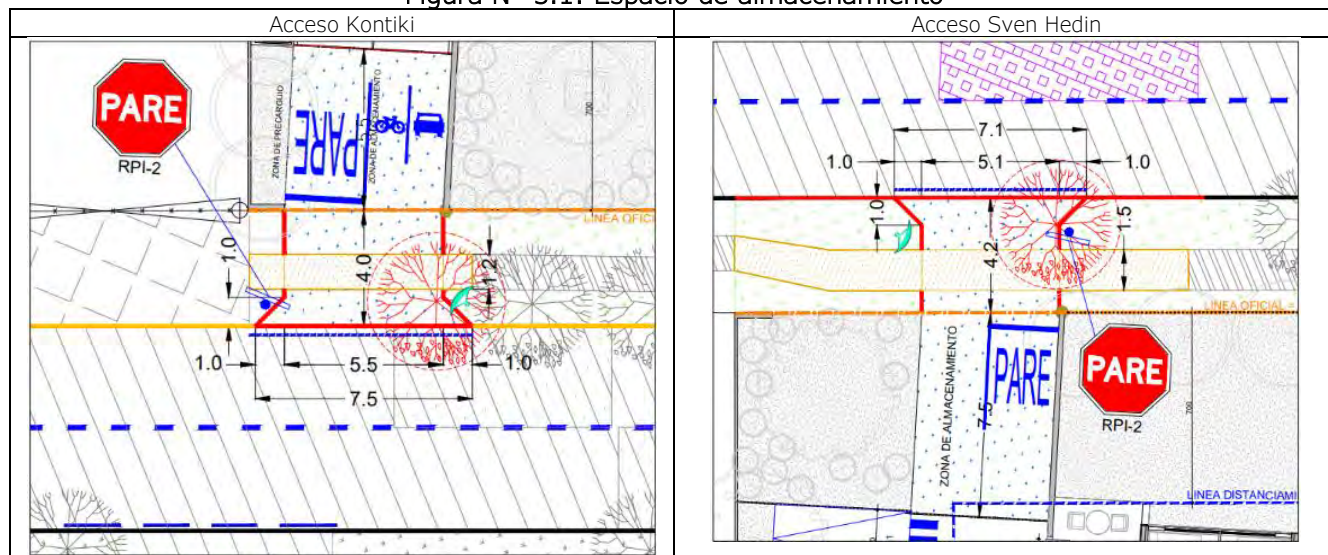
Cumplimiento:

El acceso al proyecto por Kontiki presenta un espacio de almacenamiento de 5,5m entre vereda y proyecto, mientras que el acceso por Sven Hedin presenta un espacio de almacenamiento de 7,5m entre vereda y proyecto, ambos encontrándose dentro del terreno del proyecto

Forma de demostrar.

En la siguiente figura obtenida del plano de medidas de mitigación se aprecian los accesos vehiculares, en donde se muestra el espacio de almacenamiento.

Figura Nº 5.1. Espacio de almacenamiento



Fuente: Elaboración Propia

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
1.2	Elemento de segregación entre peatones y vehículos en accesos	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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.

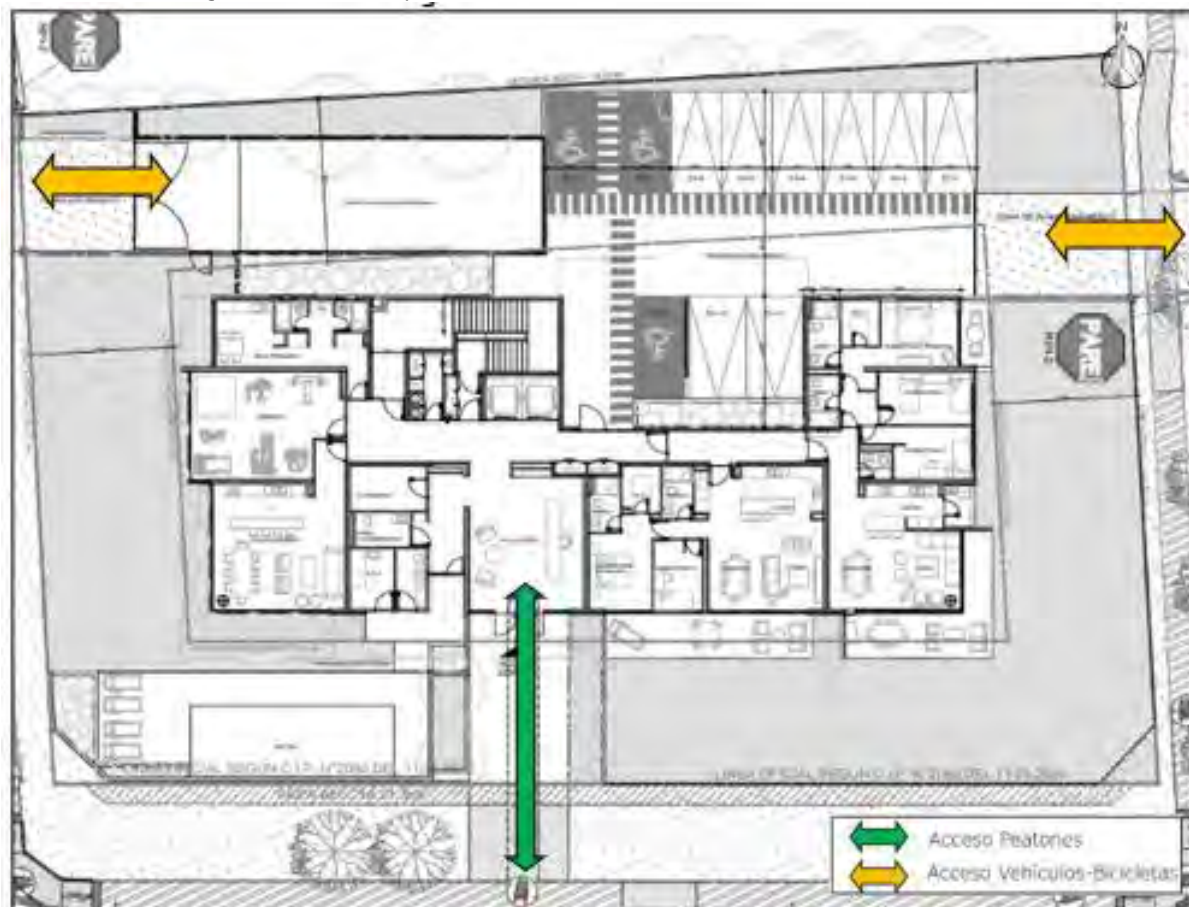
Cumplimiento:

El acceso peatonal del proyecto, por Av. Pdte. Riesco, está completamente separado de los accesos vehiculares, los que se localizan en calle Kontiki y en calle Sven Hedin.

Forma de demostrar.

La figura obtenida del plano de situación con proyecto mitigado muestra el acceso peatonal separado de los accesos vehiculares.

Figura Nº 5.2. Separación Acceso Peatonal de accesos vehiculares



Fuente: Elaboración Propia

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
1.3	Elementos de visibilidad en accesos	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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.

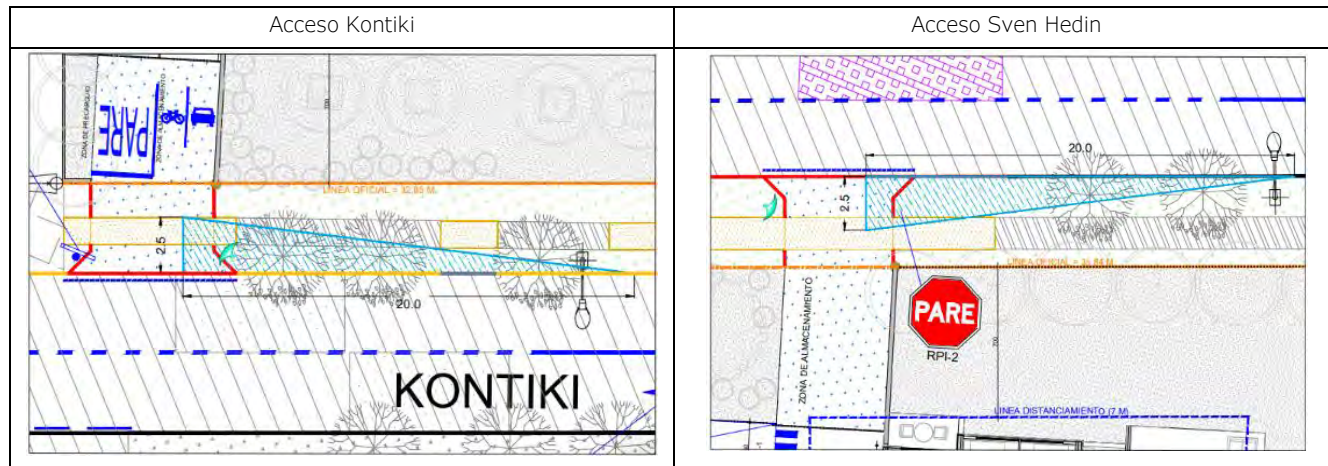
Cumplimiento:

El diseño del acceso vehicular garantiza una visibilidad adecuada del flujo peatonal. De igual forma, se considera la instalación de espejos panorámicos y una baliza para reforzar la seguridad.

Forma de demostrar.

La figura obtenida del plano de situación con proyecto mitigado muestra que las salidas vehiculares están libres de obstáculos para ver al flujo peatonal.

Figura Nº 5.3. Visibilidad en acceso



Fuente: Elaboración Propia

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
1.4	Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para el cruce de peatones	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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:

En el caso de IMIV Intermedio o Mayor, el cruce seguro en las intersecciones, tramos o sectores del área de influencia se deberá constatar evaluando si aquellas facilidades de la situación base que vayan a recibir un impacto relevante en la situación con proyecto, son las adecuadas para esta última situación, o si requieren ser modificadas y/o proveerse nuevas. Ello, mediante el análisis de la relación Peatón/Vehículo motorizado, PV^2 , a la que hacen referencia los artículos 3.3.7, 3.6.4 y 3.6.5 de este reglamento y siguiendo los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización de Tránsito o en la norma que lo modifique o reemplace. En ambos casos, se debe analizar la pertinencia de complementar la facilidad explícita con vallas peatonales u otro elemento canalizador.

Con todo, respecto de aquellas intersecciones o tramos con impacto relevante en la circulación peatonal, pero que no requieran la instalación de una facilidad peatonal explícita en atención a su relación PV^2 , se deberá acreditar que en la situación con proyecto mitigado se garantizan condiciones de seguridad de tránsito mediante medidas, tales como tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes.

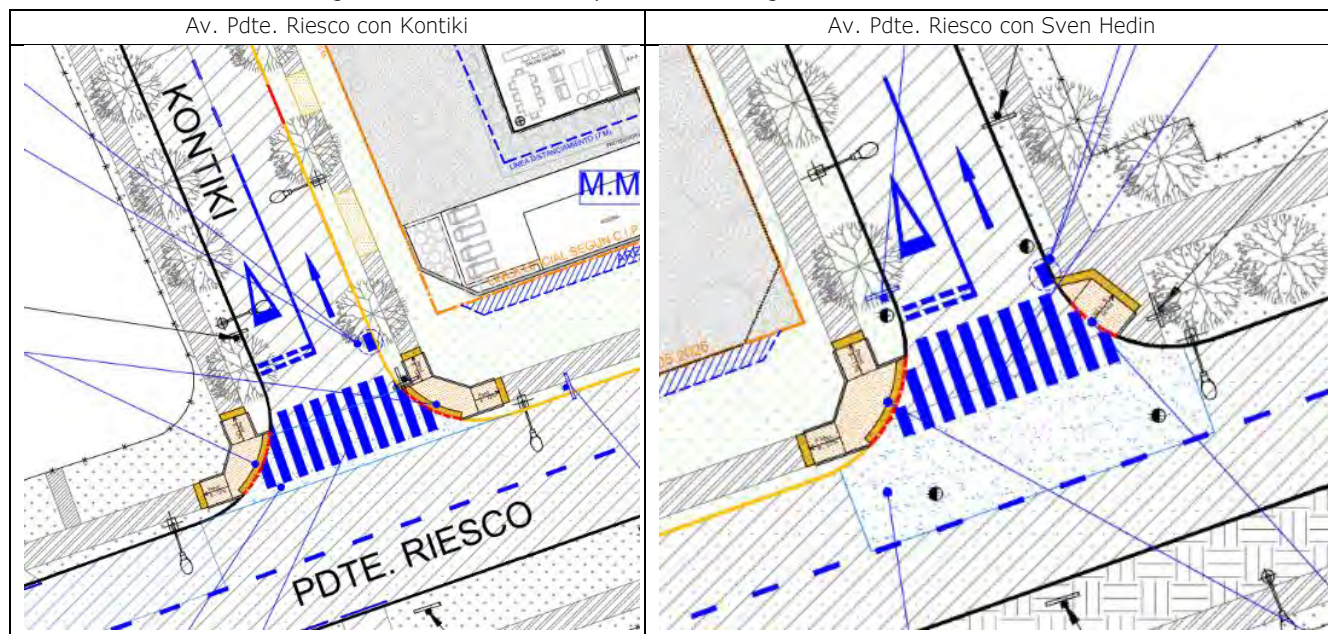
Cumplimiento.

En terreno se verifica que las intersecciones corresponden a intersecciones de prioridad. Todos los atraviesos peatonales presentan dispositivos de rodado fuera de norma. No obstante, en la ruta accesible definida, se normalizan dispositivos, además de generar demarcación paso de cebra en Kontiki con Av. Pdte. Riesco, Sven Hedin con Av. Pdte. Riesco, Kontiki con Hermanos Cabot y Sven Hedin con Hermanos Cabot.

Forma de demostrar.

La figura siguiente obtenida del plano de situación con proyecto mitigado muestra la intersección de Av. Pdte. Riesco con Kontiki y con Sven Hedin.

Figura Nº 5.4. Cruces peatonales seguros en Pdte. Riesco



Fuente: Elaboración Propia

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
1.5	Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educativos.	Básico Intermedio Mayor	NO

Definición:

Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizados frente a los accesos peatonales. En las vías que circundan un establecimiento educacional o que son utilizadas por los estudiantes al acceder y/o salir de éste, se debe instalar una facilidad peatonal explícita, apropiada a la relación PV^2 y conforme a los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización de 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.

Cumplimiento.

No Aplica

Forma de demostrar.

No Aplica

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
1.6	Franja para circulación peatonal en estacionamientos	Básico Intermedio Mayor	SI

Definición:

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

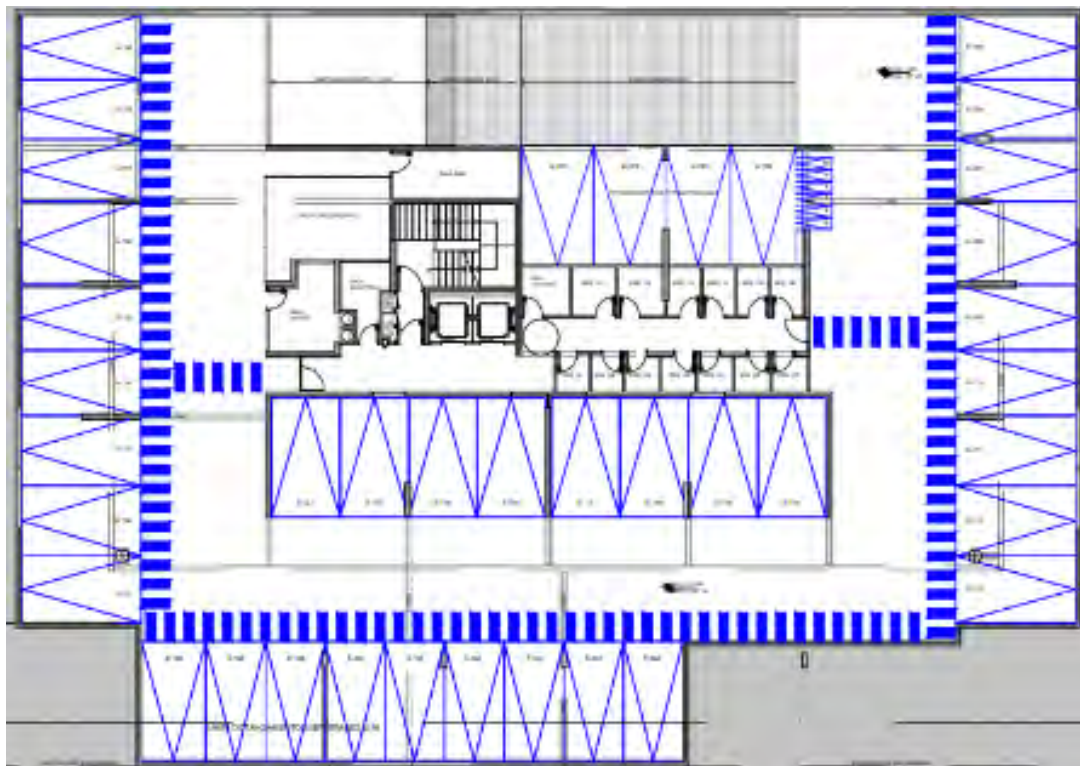
Cumplimiento.

Se indican las franjas de circulación peatonal al interior del proyecto en el sector de estacionamientos, tanto para visitas como para propietarios.

Forma de demostrar.

En la siguiente figura obtenida del plano de situación con proyecto mitigado se aprecia la franja de circulación peatonal en los estacionamientos.

Figura Nº 5.5. Franjas de Circulación



Fuente: Elaboración Propia

2. Circulación segura y condiciones de accesibilidad para ciclistas

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
2.1	Continuidad de ciclovías	Básico Intermedio Mayor	SI

Definición:

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 establecimientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.

Cumplimiento.

Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto no alteran alguna de las ciclovías existentes en el entorno, ya que la localizada en Av. Pdte. Riesco se ubica a 250 metros al poniente del proyecto.

Forma de demostrar.

No Aplica

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
2.2	Elementos de visibilidad en accesos	Básico Intermedio Mayor	SI

Definición:

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.

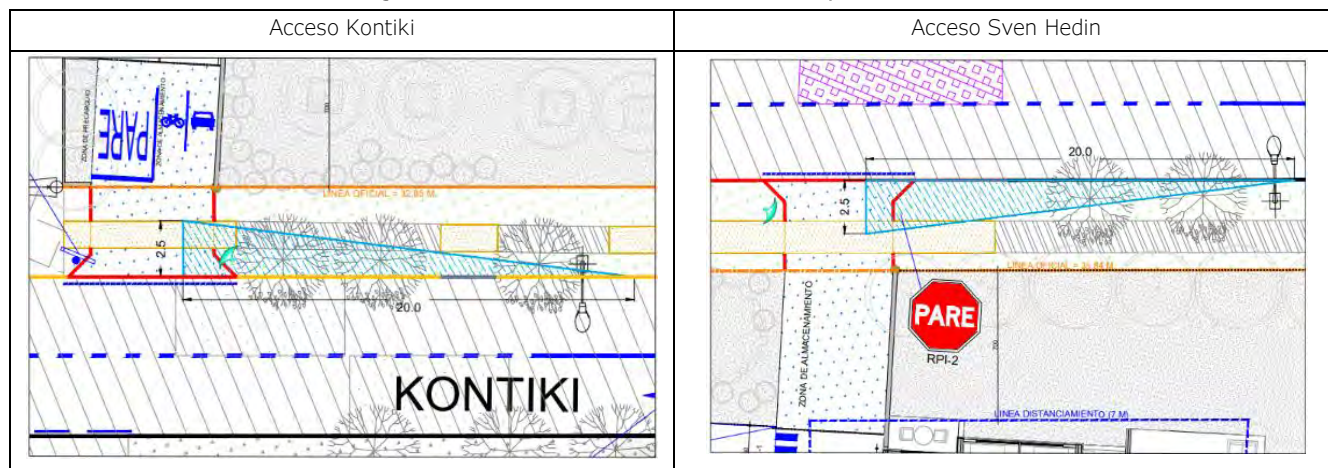
Cumplimiento.

El diseño de los accesos permite una adecuada visibilidad y minimizar los conflictos y riesgos de accidentes. Como medida para reforzar la seguridad de los accesos, se proyecta la instalación de espejos panorámicos y una baliza.

Forma de demostrar.

La figura obtenida del plano de situación con proyecto mitigado muestra que las salidas vehiculares están libres de obstáculos para ver al flujo de ciclistas

Figura N° 5.6. Visibilidad en accesos para ciclistas



Fuente: Elaboración Propia

3. Operación del Transporte Público.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
3.1	Medidas para asegurar operación segura y eficiente	Básico Intermedio Mayor	SI

Definición:

Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no interfieran en la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios, dichos accesos no deben enfrentar una infraestructura especializada para transporte público, tales como, estaciones, paraderos, zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otras. En caso de que se proponga, como medida de mitigación, el traslado de alguna de estas infraestructuras se deberá contar con el informe previo favorable de la autoridad regional de transporte.

Cumplimiento.

El proyecto no afecta la operación del transporte público, debido a que no hay presencia de éste dentro del área de influencia.

Forma de demostrar.

No Aplica

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
3.2	Facilidades para la intermodalidad	Básico Intermedio Mayor	NO

Definición:

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.

Cumplimiento:

No aplica, este proyecto no corresponde a un terminal de servicio de transporte público.

Forma de demostrar.

Ver oficio de categorización y ficha resumen del proyecto.

4. Circulación segura y condiciones de accesibilidad para vehículos motorizados.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.1	Asegurar Ingreso seguro de buses y camiones.	Básico Intermedio Mayor	NO

Definición:

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

Cumplimiento:

No aplica, este proyecto no presenta ingresos de buses ni camiones.

Forma de demostrar:

No aplica.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.2	Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia de accesos	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran 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.

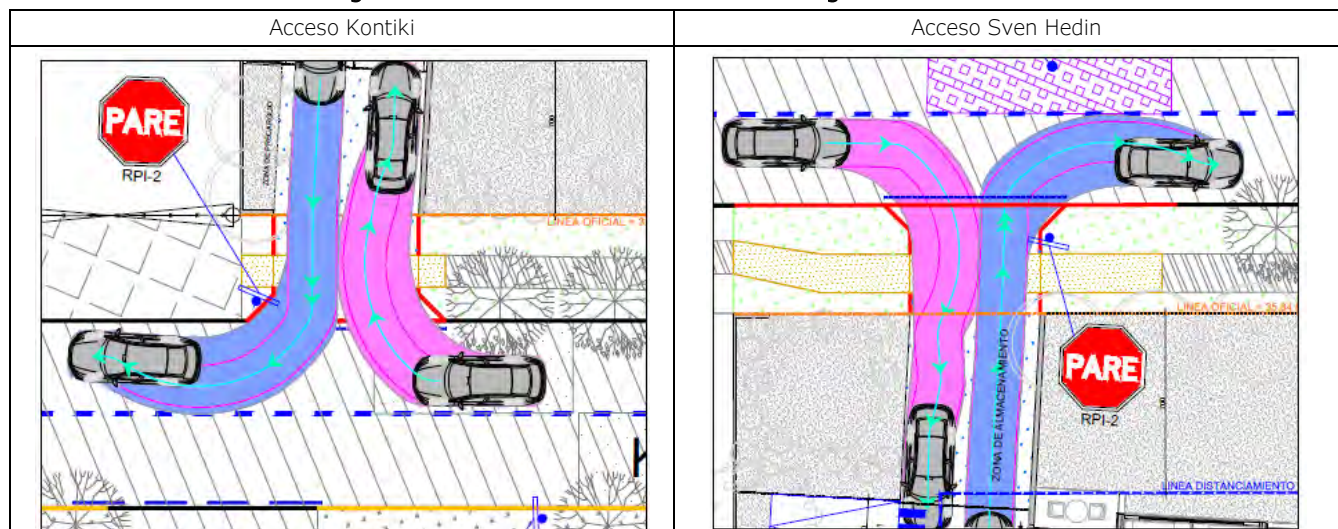
Cumplimiento:

Tanto el diseño de acceso como los de radios de giros se encuentra diseñados de acuerdo con el art. 2.4.4 de OGUC y permiten las maniobras vehiculares. En el plano de situación con proyecto mitigado se presentan los accesos hacia Kontiki y Sven Hedin, incluidas las cotas, radio de giro y ángulo de incidencia.

Forma de demostrar.

En la siguiente figura obtenida del plano de situación con proyecto mitigado se muestra la simulación en Autoturn para el ingreso y egreso de los accesos, además del tipo de vehículo simulado.

Figura Nº 5.7. Simulación de radios de giro en accesos



Fuente: Elaboración Propia

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.3	Habilitación de sentidos de tránsito en accesos.	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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

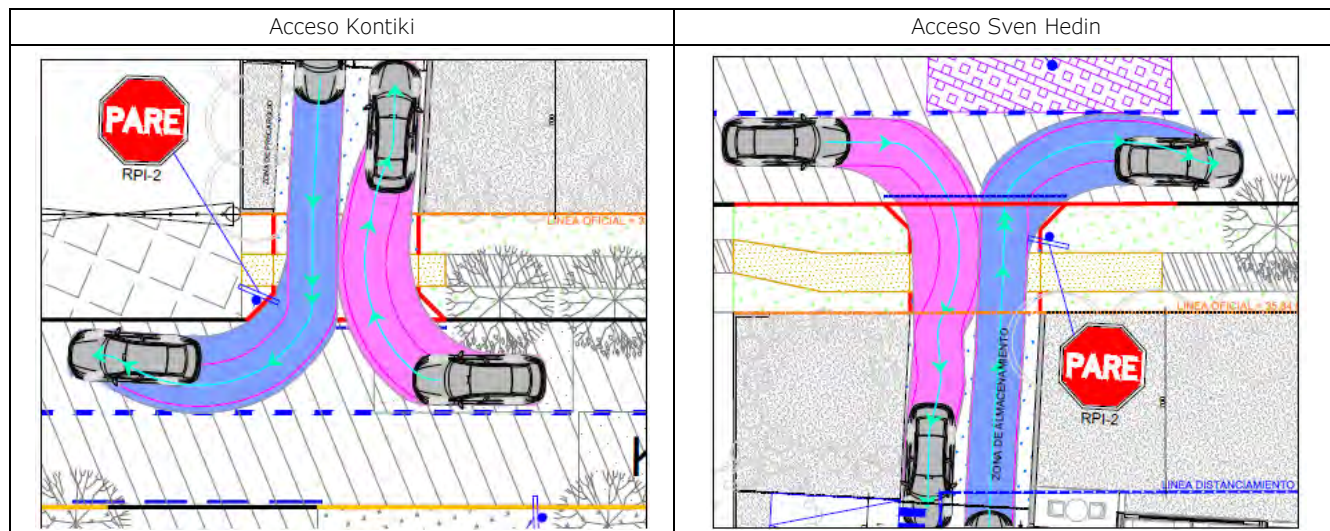
Cumplimiento:

La disposición de los accesos está de acuerdo con el sentido de tránsito de la vía que enfrenta.

Forma de demostrar.

En la siguiente figura obtenida del plano de situación con proyecto mitigado se aprecia que la salida de los accesos es en el sentido de la vía, y no generan entrecruzamiento.

Figura Nº 5.8. Sentido de tránsito de accesos



Fuente: Elaboración Propia

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.4	Adecuada visibilidad en accesos	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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.

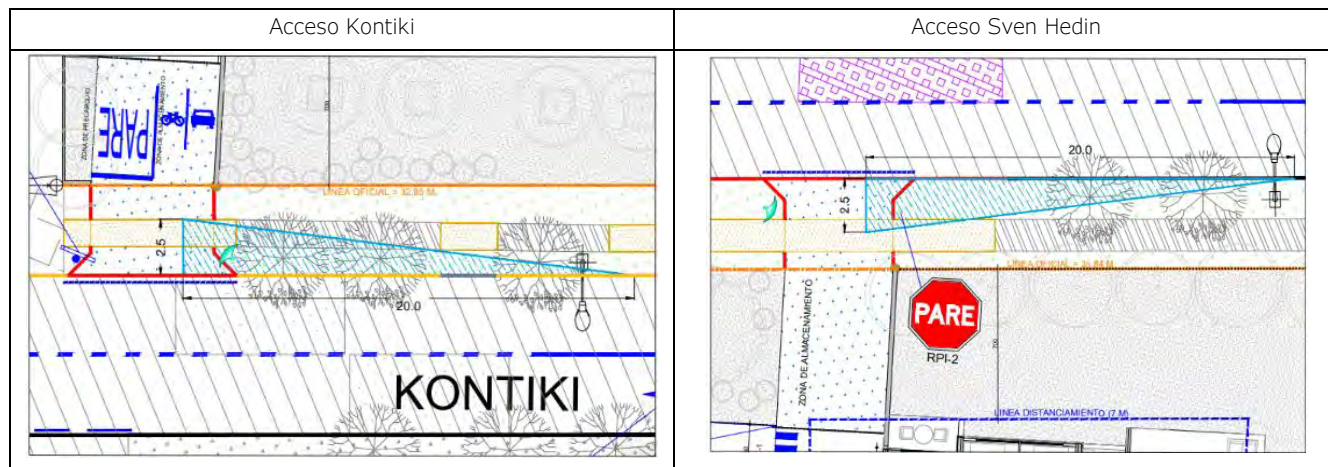
Cumplimiento.

El diseño de los accesos permite una adecuada visibilidad y minimizar los conflictos y riesgos de accidentes. Como medida para reforzar la seguridad de los accesos, se proyecta la instalación de espejos panorámicos y una baliza.

Forma de demostrar.

La figura obtenida del plano de situación con proyecto mitigado muestra que las salidas vehiculares están libres de obstáculos para ver al flujo de vehicular.

Figura Nº 5.9. Visibilidad en accesos para flujo vehicular



Fuente: Elaboración Propia

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.5	Adecuada visibilidad en accesos en curvas	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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.

Cumplimiento:

El proyecto se emplaza en tramos de Kontiki y Sven Hedin, los cuales poseen un perfil continuo y recto, donde no existen curvas horizontales ni verticales, por lo que no se generan problemas de visibilidad.

Forma de demostrar.

Ver plano de situación con proyecto mitigado.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.6	Prohibición de virajes	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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.

Cumplimiento:

No aplica para este proyecto, ya que las vías sobre la cual se emplazan los accesos de Kontiki y Sven Hedin corresponden a vías de tipo local

Forma de demostrar:

No aplica

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.7	Facilidades para tomar y dejar pasajeros.	Básico Intermedio Mayor	NO

Definición:

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 ocupación que tenga el proyecto y que garantice que los usuarios de tales establecimientos o infraestructuras puedan bajar y subir en forma segura a los vehículos que los trasladan, sin interferir la circulación vehicular en las vías adyacentes. La solución debe ser consistente con la jerarquía y el perfil vial definido para la respectiva vía.

Cumplimiento:

No aplica

Forma de demostrar.

No aplica.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.8	Provisión de área de carga/descarga y de señalización	Básico Intermedio Mayor	NO

Definición:

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

Cumplimiento:

No Aplica

Forma de demostrar.

No Aplica

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.9	Distanciamientos mínimos de accesos a intersección	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

IMIV Intermedio o Mayor: Los accesos vehiculares deben cumplir con el distanciamiento a la intersección más cercana, según los flujos vehiculares que pasan frente a los accesos, acorde al siguiente cuadro.

Flujo vehicular (Veg/h/pista)	D1 (m)	D2 (m)
0 – 100	6	10
101 – 200	10	10
201 – 300	16	10
301 – 400	21	16
401 – 500	26	16
501 – 600	31	16
601 – 700	36	21
701 – 750	41	21
751 – 800	51	21
800	No recomendable	

D1: distancia en vía con tránsito hacia la intersección

D2: distancia en vía con tránsito desde la intersección

Cumplimiento:

El proyecto tiene acceso y salida por Kontiki y Sven Hedin, siendo la intersección con Av. Pdte. Riesco la más cercana el cruce de ambas vías. El proyecto cumple con las distancias mínimas. Se realiza el cálculo del indicador Dq-D2, según lo indicado en el REDEVU. Las mediciones se adjuntan en anexo.

Forma de demostrar.

Cuadro Nº 5.1. Demostración de Verificación de Distancias Mínimas Acceso

ACCESO	DISTANCIA (m)		NORMA (Art. 2.4.4 OGUC)		OBSERVACION
	dq	D2	Línea de Detención	Intersección Virtual	
Acceso Sven Hedin	303	60	6	10	Cumple Norma
Acceso Kontiki	293	64	6	10	Cumple Norma

Fuente: Elaboración Propia

Dado que las distancias son superiores a las mínimas exigidas, **se cumple la norma.**

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.10	Medidas de Tráfico Calmado	Intermedio Mayor	NO

Definición:

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.

Cumplimiento:

No Aplica

Forma de demostrar.

No Aplica

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
4.11	Diseño adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado	Intermedio Mayor	NO

Definición:

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.

Cumplimiento

No aplica.

Forma de demostrar.

No aplica.

5. Interacción con el sistema de movilidad.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
5.1	Señalización de Tránsito	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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

Cumplimiento:

El proyecto considera proyectos de demarcación y señalización en el área de influencia, el cual está compuesta por Kontiki y Sven Hedin.

Forma de demostrar.

Para cumplir con este punto, se presentará proyecto a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Las Condes, para su revisión y aprobación.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
5.2	Señales informativas en área de influencia	Mayor	No

Definición:

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 los vehículos motorizados, de ciclistas y de peatones.

Cumplimiento:

No Aplica

Forma de demostrar.

No Aplica

6. Inserción Armónica con el Entorno Urbano.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
6.1	Protección del espacio publico	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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.

Cumplimiento:

Los accesos no proyectan estructuras u obras que dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos.

Forma de demostrar.

Ver plano de situación con proyecto mitigado.

Numeral	Medida de mitigación obligatoria	Categoría de IMIV	¿Aplica para este IMIV?
6.2	Facilidades para personas con movilidad reducida	Básico Intermedio Mayor	Si

Definición:

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

Cumplimiento:

El proyecto no afecta la continuidad de facilidades para la circulación peatonal o de ciclistas. La construcción del proyecto en su frente predial cumplirá con la normativa de accesibilidad universal y el resto de las características propias existentes en el área de influencia.

Forma de demostrar.

Ver plano de situación con proyecto mitigado.

5.2. Medidas de Mitigación Adicionales

A. Medidas de Mitigación para Peatones

1. Elaborar y ejecutar un proyecto ingeniería de detalle para la normalización de los dispositivos de rodados, incorporando huella podotáctil, ubicados en:

- Esquina nororiente de Sven Hedin con Av. Pdte. Riesco
- Esquina norponiente de Sven Hedin con Av. Pdte. Riesco
- Esquina nororiente de Kontiki con Av. Pdte. Riesco
- Esquina norponiente de Kontiki con Av. Pdte. Riesco
- Esquina suroriente de Sven Hedin con Hermanos Cabot
- Esquina surponiente de Sven Hedin con Hermanos Cabot
- Esquina suroriente de Kontiki con Hermanos Cabot
- Esquina surponiente de Kontiki con Hermanos Cabot

Este proyecto deberá presentarse para su revisión y aprobación al SERVIU Metropolitano.

B. Medidas de Mitigación para Ciclos

2. Reemplazar las tapas de sumideros que se encuentran en las siguientes ubicaciones:

- Av. Pdte. Riesco con Kontiki (1)
- Av. Pdte. Riesco con Sven Hedin (1)

Las nuevas tapas serán cicloinclusivas, con patrones perpendiculares o diagonales respecto de las trayectorias de circulación de bicicletas, y con superficie texturada.

C. Medidas de Mitigación para Vehículos Motorizados

3. Mejoramiento de 129,5 m² aproximados de calzada de hormigón de calle Sven Hedin y de 98,35 m² aproximados de calzada de hormigón de calle Kontiki, a través de sellado de las fisuras existentes.
4. Elaborar y ejecutar proyecto de rotura y reposición de pavimento en:
 - Av. Pdte. Riesco con Sven Hedin (39 m² aprox.)
 - Av. Pdte. Riesco con Kontiki (61 m² aprox.)
 - Av. Pdte. Riesco, frente a acceso peatonal (90 m² aprox.)

Este proyecto deberá presentarse para su revisión y aprobación al SERVIU Metropolitano.

5. Elaborar y ejecutar un proyecto de demarcación y señalización en Sven Hedin, entre Av. Pdte. Riesco y Hermanos Cabot, en Kontiki, entre Av. Pdte. Riesco y Hermanos Cabot y en Av. Pdte. Riesco, entre Sven Hedin y Kontiki, el cual podrá considerar entre otros elementos:
 - Demarcación de paso de cebra en las intersecciones de Sven Hedin con Av. Pdte. Riesco, Kontiki con Av. Pdte. Riesco, Sven Hedin con Hermanos Cabot y Kontiki con Hermanos Cabot.
 - Demarcación de solera con color amarillo, en el costado oriente de Kontiki, entre Av. Pdte. Riesco y Hermanos Cabot, con la finalidad de prohibir el estacionamiento vehicular. Junto a ello, instalar 2 señales RPO-13 "Prohibido Estacionar".

El proyecto será ingresado a la Dirección de Tránsito de la I. Municipalidad de Las Condes para su revisión y aprobación.

6. Instalación de espejo convexo y baliza en cada uno de los accesos de salida del proyecto, con el fin de solucionar los posibles conflictos con los peatones.

7. Elaborar y ejecutar un proyecto correspondiente a la totalidad de los frentes prediales intervenidos por el proyecto, incluyendo Av. Pdte. Riesco, Sven Hedin y Kontiki. Dicho proyecto deberá contemplar, a lo menos:
- a. Obras de urbanización asociadas a la afectación a Bien Nacional de Uso Público (BNUP).
 - b. Adecuación a perfiles viales y anchos de faja establecidos por el municipio.
 - c. Normalización de veredas.
 - d. Mejoramiento de accesibilidad universal.
 - e. Intervenciones asociadas a accesos vehiculares y peatonales.
 - f. Tratamiento de especies arbóreas y reposición del espacio público intervenido.

El proyecto deberá ser aprobado por la Dirección de Obras Municipales y ejecutado íntegramente previo a la entrada en operación del edificio.

6. CONCLUSIONES

De acuerdo con el catastro realizado en terreno el área de influencia cuenta con facilidades para los usuarios, en su mayoría, en buen estado de conservación y cumple con la normativa de accesibilidad universal, exceptuando los rebajes de soleras, que se incluyen dentro de las medidas de mitigación.

De acuerdo con la verificación del cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias, las cuales son suficientes para resguardar adecuadamente 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, se valida el cumplimiento de las exigencias normativas aplicables al proyecto. Esto implica que la autoridad respectiva, en el marco del proceso de evaluación del IMIV, concluya que el proyecto se hará cargo de sus impactos relevantes en el sistema de movilidad local y que no se requiera la presentación, evaluación y ejecución de obras o medidas de mitigación adicionales. A pesar de ello, se proponen medidas para el mejoramiento del entorno.