

INFORME MOVILIDAD IMPACTO VIAL

EDIFICIO VIVE CENTENARIO

COMUNA LAS CONDES
(MAYO 2022)



E-Vial
Consultores en Ingeniería y Transporte



ÍNDICE

1	Introducción.....	3
2	Antecedentes del Proyecto y Determinación del tipo de Informe requerido.....	4
2.1	Declaración Tipo De Informe que se presenta.....	4
2.2	Ficha Resumen Proyecto.....	7
3	Aspectos Normativos.....	10
3.1	Zonificación.....	10
3.2	Uso de suelo Permitidos.....	11
4	Esquema Del Proyecto.....	14
4.1	Inicio de Operación del Proyecto.....	14
4.2	Superficies.....	15
4.3	Emplazamiento de las Edificaciones.....	16
4.4	Estacionamientos.....	19
4.4.1	Vehículos Livianos.....	19
4.4.2	Bicicletas.....	20
4.4.3	Minusválidos.....	20
4.4.4	Camiones.....	21
4.5	Propuesta General de Accesos.....	21
4.5.1	Detalle de Acceso.....	21
4.5.2	Simulación Acceso Vehículo Liviano.....	23
4.6	Distanciamiento Mínimo de Accesos a Intersección.....	24
4.6.1	Estimación de Parámetros de distanciamiento.....	24
4.6.2	Determinación de parámetros dq para Acceso Vehicular emplazado hacia Arturo Prat.....	26
4.6.2.1	Mediciones de Flujo Vehicular.....	26
4.6.2.2	Cálculo de Parámetro dq.....	27
4.6.2.3	Verificación de Distanciamiento.....	28
4.7	Carga de Ocupación.....	29
4.8	Accesos del proyecto.....	30
4.9	Certificado de Informe Previas.....	31
5	Definiciones Iniciales.....	32
5.1	Categorización de Tipo de IMIV.....	32
5.1.1	Tasas de Inducción de Flujos Para Vivienda Departamentos.....	32
5.1.2	Tasas de Inducción de Flujos Para Locales Comerciales.....	34
5.1.3	Tasas de Inducción de Flujos Para Oficinas.....	35
5.2	Determinación de la Categorización del IMIV.....	36
5.3	Rutas de Ingreso y Egreso.....	37
5.3.1	Vehículos Motorizados.....	37
5.3.2	Otros Modos (Transporte Publico y Caminata).....	39
5.3.3	Otros Modos (Caminata - Metro Manquehue).....	41
5.3.4	Otros Modos (Bicicletas).....	42
6	Área de Influencia.....	43
7	Caracterización De La Situación Actual.....	44
7.1	Categorías de las Vías.....	44
7.2	Sentido de Circulación de las Vías.....	44
7.3	Número de pistas en las Vías.....	45
7.4	Estado de Aceras y Veredas.....	46
7.5	Estado de Calzada.....	48
7.6	Intersecciones y Esquemas de Operación.....	50
7.6.1	Intersecciones Av. Cuarto Centenario / Los Milagros.....	51
7.6.2	Intersecciones Av. Cuarto Centenario / María Teresa.....	52
7.6.3	Intersecciones María Teresa / Los Almendros.....	53
7.7	Catastro de Elementos del Semáforo.....	54
7.8	Líneas de Transporte Público y Paradas de Transporte Público.....	55
7.8.1	Líneas de Transporte Público.....	55
7.8.2	Paradas de Transporte Público.....	55



7.9	Estadística de siniestros de tránsito.	56
8	Análisis De Accesos Y Circulación Interior	56
8.1	Estacionamientos	56
8.2	Acceso y Salida Vehicular	56
9	Proposición Medidas De Mitigación Obligatorias	57
9.1	Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Peatones.	¡Error! Marcador no definido.
9.2	Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Ciclistas.....	¡Error! Marcador no definido.
9.3	Operación del Transporte Público	¡Error! Marcador no definido.
9.4	Inserción Armónica con el Entorno Urbano	¡Error! Marcador no definido.
9.5	Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Vehículos Motorizados.	¡Error! Marcador no definido.
9.6	Interacción con el Sistema de Movilidad.....	¡Error! Marcador no definido.
9.7	Inserción Armónica con el Entorno Urbano.....	¡Error! Marcador no definido.
9.8	Otras consideraciones, Otros Modos.	¡Error! Marcador no definido.
10	Proposición Medidas De Mitigación Voluntarias	¡Error! Marcador no definido.



1 Introducción

Inmobiliaria Centenario SpA., ha construido y comercializado exitosamente proyectos inmobiliarios en diferentes regiones de Chile, y hoy centra sus esfuerzos en un nuevo proyecto denominado “Edificio Vive Centenario”, el cual se emplazará en Av. Cuarto Centenario N°185 / María Teresa N°6412, comuna de Las Condes.

Edificio Vive Centenario, es un edificio de 7 pisos de altura y 3 subterráneo, destinado principalmente a vivienda con 32 departamentos, 4 Locales comerciales y 76 Oficina. Además, considera 100 estacionamientos para vehículos livianos y 64 estacionamientos para bicicletas.

El Edificio Vive Centenario cuenta con dos Anteproyecto de Obras de Edificación N°12 de fecha 10/04/2021 y AP. N°9 de fecha 28/03/2022. Ambos emitidos por la Dirección de Obras Municipales de la Municipalidad de Las Condes. Pero se aclara que el presente IMIV se elabora en base a superficies, características y antecedentes contenidos en la Resolución de Aprobación de Anteproyecto de Obra de Edificación N°9 de fecha 28/03/2022.

De acuerdo a lo dispuesto en los Artículos 1.5.1 de la OGUC; Artículos 170 al 174 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y el Decreto N° 30 “Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano”. El proyecto Edificio Vive Centenario, debe contar de un Informe de Mitigación de Impacto Vial aprobado, y es en este contexto que el Sr. Cristian Anddy Barrios Castro, en su calidad de Representantes Legales de Inmobiliaria Centenario, somete a revisión el presente estudio.

Sobre la base de las características del Proyecto Edificio Vive Centenario, y de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano, se procedió a categorizar el Proyecto, estableciendo que corresponde someter a evaluación un Informe de Mitigación de Impacto Vial, de tipo Básico. El cual se elaboró de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Título II Informe de Mitigaciones de Impacto Vial Básico, del Decreto N° 30 “Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano”



2 Antecedentes del Proyecto y Determinación del tipo de Informe requerido

2.1 Declaración Tipo De Informe que se presenta

De conformidad a lo dispuesto en el numeral a) del Artículo 2.1.2 del Decreto N° 30 “Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano”. Se procedió a Categorizar el proyecto Edificio Vive Centenario, en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM). A partir de la información ingresada al SEIM, el sistema determinó el flujo total inducido en transporte privado motorizado, como de otros modos, la Categoría de IMIV a elaborar y el número de intersecciones a considerar en la definición del área de influencia del proyecto.

Imagen N° 2.1: Características del Proyecto



OFICIO SEIM N° 0000012598/2022

ANT: Ingreso de características de Proyecto de Crecimiento Urbano en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, N° ID 13038209.

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, 18 DE MARZO DE 2022.

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

A: CRISTIAN ANDDY BERRÍOS CASTRO

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 13038209:

Nombre Proyecto:	Vive Centenario
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva

Rol	Región	Comuna	Dirección
00565-022	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Av. Cuarto Centenario # 135

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto
Equipamiento	Comercio	Local comercial
Equipamiento	Servicios	Oficina de servicios públicos o privados
Residencial	Vivienda	Departamento

Total terreno	Total edificado	Útil construido
2056.48 m2	9427.52 m2	6159.64 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	44	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	56	Viajes/h	BASICO	1

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

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

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

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

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

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

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



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

Sin otro particular, le saluda atentamente,



Sergio Stephan Orellana
Secretario Regional Ministerial de Transportes y
Telecomunicaciones
Región Metropolitana de Santiago
18/03/2022 09:54



2.2 Ficha Resumen Proyecto

De conformidad a lo dispuesto en el numeral b) del Artículo 2.1.2 del Decreto N° 30 “Reglamento Sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano”. Se adjunta Ficha Resumen del Proyecto.

Imagen N° 2.2: Características del Proyecto



CATEGORIZACIÓN DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Ficha Resumen

1. Representante del Proyecto

1.1 Datos del Titular

Nombre / Razón Social		Cristian Anddy	
Primer Apellido	Berrios	Segundo Apellido	Castro
RUN/RUT	██████████	Teléfono	██████████
Dirección:	██████████	Número	████
Región:	██████████	Comuna	██████████
Correo Electrónico	██████████		

2. Proyecto de crecimiento urbano

2.1 Datos de Creación

Fecha de Creación	18/03/2022 09:53
Usuario Creador	Rodrigo Alberto Neira Garrido

2.2 Datos del Proyecto

Nombre del Proyecto		Vive Centenario	
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Descripción	Edificio Vive Centenario, es un edificio de 7 pisos de altura y 3 subterráneo, destinado principalmente a vivienda con 32 departamentos, 4 Locales comerciales y 76 Oficina. Además, considera 100 estacionamientos para vehículos livianos y 64 estacionamientos para bicicletas.		
Latitud	-32.410377	Longitud	-70.564467
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto	Colinda camino público Colinda red vial básica Colinda con vía urbana		

1 de 3



2.3 Superficies (m2)

Total Terreno	2056,48		
Útil Edificada Subterránea	2254,35	Útil Edificada Sobre Terreno	3905,29
Útil Construida	6159,64		
Común Edificada Subterránea	2552,5	Común Edificada Sobre Terreno	715,38
Edificada	9427,52		

2.4 Datos de la Propiedad

Número de Rol	00565-022		
Dirección Rol	Av. Cuarto Centenario	Es Principal	Si
Número	135	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Troncal
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

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

3 Características del Proyecto

Tipo de Uso de Suelo		Equipamiento	
Clase	Comercio	Destino	-
Tipo de Proyecto		Local comercial	
Unidades de Referencia			
Superficie Edificada (m2)/100		112,55	
Escala		BASICO	

Tipo de Uso de Suelo		Equipamiento	
Clase	Servicios	Destino	-
Tipo de Proyecto		Oficina de servicios públicos o privados	
Unidades de Referencia			
Superficie Edificada (m2)/100		1795,04	



Tipo de Uso de Suelo		Residencial	
Clase	-	Destino	Vivienda
Tipo de Proyecto		Departamento	
Unidades de Referencia			
Superficie Útil (m2)/100		1992,31	
Numero de Viviendas		32	

4. Propósito de la Ficha

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



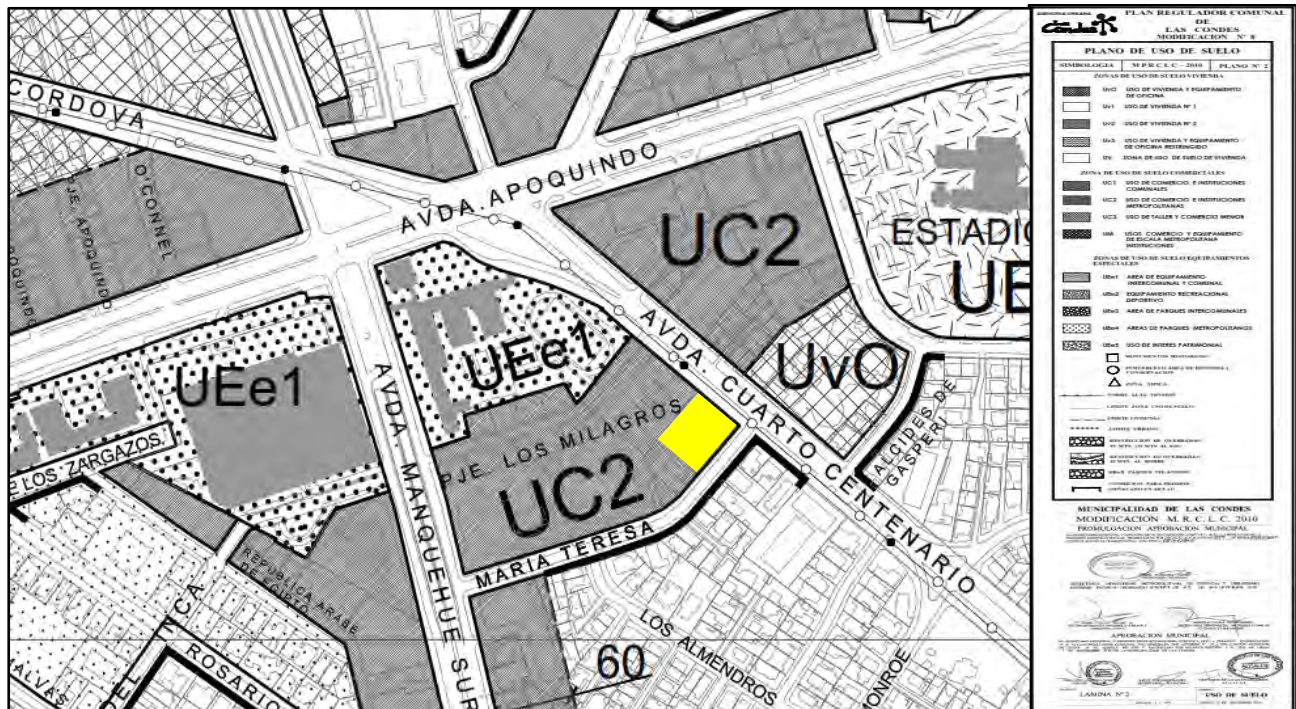
3 Aspectos Normativos

En este capítulo se presenta y analiza el cumplimiento de la normativa que debe cumplir el proyecto Edificio Vive Centenario, en relación a la planificación territorial del Plan Regulador Comuna de Las Condes.

3.1 Zonificación

De acuerdo a lo establecido en la Ordenanza de Plan Regulador Comunal de Las Condes, el Edificio Vive Centenario se emplazará en la Zona UC2.

Imagen N° 3.1: Zonificación Plan del PRC de Las Condes



Fuente: Plano del Plan Regulador Comunal de Santiago



3.2 Uso de suelo Permitidos

De acuerdo a la Ordenanza del Plan Regulador Comunal de Las Condes. En la Zona UC2, se permiten las actividades que se detallan en la siguiente imagen

Imagen N° 3.2: Uso de Suelos Permitidos en la Zona UC2

Área E-Am2: edificación aislada media N° 2.

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

Las edificaciones de viviendas que se emplacen en el área E-Am2 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 viviendas y equipamiento.

Los proyectos de densificación que se emplacen en las áreas E-Am2 podrán optar a las normas específicas de la siguiente tabla:

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
160 viv/ha	1500m ²	1.6	0.3	0.4	70°	7 pisos con altura máxima de 20m	7m	7m.	Aislado. No se permite adosamiento.

Los proyectos de densificación destinados a equipamiento de la clase Servicios Profesionales que se acojan a la tabla B) precedente y se emplacen en un predio de a lo menos 2.000 m² deberán tener una altura máxima de 7 pisos o 25,0 m y un antejardín mínimo de 10,00 metros.

Toda edificación producto de un proyecto de densificación acogido a la Tabla B), en el deslinde de contrafrente deberá respetar un distanciamiento de 12,0 metros con los predios que pertenezcan parcialmente a las áreas de edificación E-Ab2 o E-Ab3. Para efectos de calificar si el predio pertenece a las áreas de edificación E-Ab2, E-Ab3 se considerará cualquier predio que contenga total o parcialmente algunas de estas áreas.

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

Con todo, los proyectos de densificación para vivienda o equipamiento que se acojan a la tabla B), y que se ubiquen en el polígono definido por Av. Cuarto Centenario por el nor-orienté, calle La Goleta por el poniente, y calle Los Pozos por el sur, deberán considerar un tamaño predial mínimo de 2500 m², un antejardín de 15,0 m por calle La Goleta, y contar con acceso a lo menos por dos calles del respectivo polígono

C) Proyecto de densificación de viviendas.

Los proyectos de construcción de Viviendas Sociales en el área delimitada por calle Santa Zita al nor-poniente; prolongación de Avda. Paul Harris hasta Avda. Nueva Bilbao al nor-orienté; Avda. Nueva Bilbao; línea imaginaria a 110 metros paralela al eje de la Avda. Alexander Fleming y Avda. Alexander Fleming entre Vital Apoquindo y Santa Zita, todos al sur, se regirán por las siguientes condiciones de la tabla C):

Tabla C)

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coefficiente de Constructibilidad	Coefficiente de Ocupación de suelo	Coefficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
300 viv/ha	2500m ²	1.6	0.4	0.4	70°	4 pisos con altura máxima de 14m	7m	O.G.U.C.	Aislado. No se permite adosamiento.



CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-C2 (1 de 6)											
USO DE SUELO		VÍA LOCAL		VÍA DE SERVICIO		VÍA COLECTORA		VÍA TRONCAL		VÍA EXPRESA	
TIPO	CLASE	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES
Residencial	SR	Vivienda Hogares de acogida.	SR.	Vivienda Hogares de acogida.	SR.	Vivienda Hogares de acogida.	SR.	Vivienda Hogares de acogida.	SR.	Vivienda Hogares de acogida.	SR.
		Hotels, Apart Hotel.	En locales de escala básica y zonas, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior, se podrá desarrollar actividades complementarias como parte del principal.	Hotels, Apart Hotel.	SR.	Hotels, Apart Hotel.	SR.	Hotels, Apart Hotel.	SR.	Hotels, Apart Hotel.	SR.
Áreas Verdes	SR	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.	Parques, Plazas, Áreas libres.	SR.
Espacio Público	SR	Plazas, Plazas, Áreas verdes.	SR.	Plazas, Plazas, Áreas verdes.	SR.	Plazas, Plazas, Áreas verdes.	SR.	Plazas, Plazas, Áreas verdes.	SR.	Plazas, Plazas, Áreas verdes.	SR.
Equipamiento	Salud	Consultorios	Sólo en locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior.	Consultorios	SR.	Consultorios	SR.	Consultorios	SR.	Consultorios	SR.
		Hospitales, Clínicas	Sólo en locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior.	Hospitales, Clínicas	SR.	Hospitales, Clínicas	SR.	Hospitales, Clínicas	SR.	Hospitales, Clínicas	SR.
	Educación	Parvularios, Jardines infantiles.	En locales de escala básica	Parvularios, Jardines infantiles	En locales de escala básica	Parvularios, Jardines infantiles	En locales de escala básica	Parvularios, Jardines infantiles	En locales de escala básica	Parvularios, Jardines infantiles	En locales de escala básica
		Pre - Básica Básica.	Sólo en locales existentes o nuevos, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior	Pre - Básica Básica.	SR	Pre - Básica Básica.	SR	Pre - Básica Básica.	SR	Pre - Básica Básica.	SR

CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-C2 (2 de 6)											
USO DE SUELO		VÍA LOCAL		VÍA DE SERVICIO		VÍA COLECTORA		VÍA TRONCAL		VÍA EXPRESA	
TIPO	CLASE	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES
Equipamiento	Educación	Educación Superior, Institutos, Academias	Sólo en locales existentes, ampliables solo en pedios que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior, condicionados a desarrollarse en calles con una calzada mínima de dos pistas por sentido de tránsito, entre vías colectoras o superiores.	Educación Superior, Institutos, Academias	Sólo en locales existentes o nuevos, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior, condicionados a desarrollarse en calles con una calzada mínima de dos pistas por sentido de tránsito, entre vías colectoras o superiores.	Educación Superior, Institutos, Academias	Estas actividades están condicionadas a desarrollarse en calles con una calzada mínima de dos pistas por sentido de tránsito, entre vías colectoras o superiores.	Educación Superior, Institutos, Academias	Estas actividades están condicionadas a desarrollarse en calles con una calzada mínima de dos pistas por sentido de tránsito, entre vías colectoras o superiores.	Educación Superior, Institutos, Academias	Estas actividades están condicionadas a desarrollarse en calles con una calzada mínima de dos pistas por sentido de tránsito, entre vías colectoras o superiores.
		Retenes.	En locales de escala básica	Retenes.	En locales de escala básica	Retenes.	En locales de escala básica	Retenes.	En locales de escala básica	Retenes.	En locales de escala básica
	Seguridad	Comisarías, Tenencias, Bomberos.	En locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior.	Comisarías, Tenencias, Bomberos.	SR.	Comisarías, Tenencias, Bomberos.	SR.	Comisarías, Tenencias, Bomberos.	SR.	Comisarías, Tenencias, Bomberos.	SR.
Calle y Cultura.	Capillas	Capillas	Sólo locales de escala básica.	Capillas	SR.	Capillas	SR.	Capillas	SR.	Capillas	SR.
		Templos, Parroquias, Museos, Bibliotecas, Casa de la Cultura, Cines, Teatros.	En locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior.	Templos, Parroquias, Museos, Bibliotecas, Casa de la Cultura, Cines, Teatros.	SR.	Templos, Parroquias, Museos, Bibliotecas, Casa de la Cultura, Cines, Teatros.	SR.	Templos, Parroquias, Museos, Bibliotecas, Casa de la Cultura, Cines, Teatros.	SR.	Templos, Parroquias, Museos, Bibliotecas, Casa de la Cultura, Cines, Teatros.	SR.
		Salas de Conferencia, Auditorios, Centros de convenciones, exposiciones o difusión	En locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior	Salas de Conferencia, Auditorios, Centros de convenciones, exposiciones o difusión	En locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior	Salas de Conferencia, Auditorios, Centros de convenciones, exposiciones o difusión	SR	Salas de Conferencia, Auditorios, Centros de convenciones, exposiciones o difusión	SR	Salas de Conferencia, Auditorios, Centros de convenciones, exposiciones o difusión	SR

CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-C2 (3 de 6)											
USO DE SUELO		VÍA LOCAL		VÍA DE SERVICIO		VÍA COLECTORA		VÍA TRONCAL		VÍA EXPRESA	
TIPO	CLASE	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES
Equipamiento	Comercio	Centros Comerciales, Funciones o Centros de Servicio Automotor.	En locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior (1)	Centros Comerciales, Funciones o Centros de Servicio Automotor.	En locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior (1)	Centros Comerciales, Funciones o Centros de Servicio Automotor.	SR (1)	Centros Comerciales, Funciones o Centros de Servicio Automotor.	SR (1)	Centros Comerciales, Funciones o Centros de Servicio Automotor.	SR (1)
		Servicios Artesanales, Clínicas, Veterinarias (solo consultorios), Parafarmacia y pastelerías, Venta minorista de madera y fierro como complemento de un comercio de ferretería o similar, Talleres pequeños de reparación de muebles, calzados, calzados y otros, Talleres fotográficos, Copiadoras de Planos, Grafías, Talleres Mecánicos (trabajo de desbolladura y pintura), Talleres electrónicos, Radioaficionados, Imprentas, Lavanderías, Peluquerías	En locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior (1)	Servicios Artesanales, Clínicas, Veterinarias (solo consultorios), Parafarmacia y pastelerías, Venta minorista de madera y fierro como complemento de un comercio de ferretería o similar, Talleres pequeños de reparación de muebles, calzados, calzados y otros, Talleres fotográficos, Copiadoras de Planos, Grafías, Talleres Mecánicos (trabajo de desbolladura y pintura), Talleres electrónicos, Radioaficionados, Imprentas, Lavanderías, Peluquerías	Talleres Mecánicos, como actividad complementaria a otro uso, en locales existentes solo destinados a la reparación de vehículos	Servicios Artesanales, Clínicas, Veterinarias (solo consultorios), Parafarmacia y pastelerías, Venta minorista de madera y fierro como complemento de un comercio de ferretería o similar, Talleres pequeños de reparación de muebles, calzados, calzados y otros, Talleres fotográficos, Copiadoras de Planos, Grafías, Talleres Mecánicos (trabajo de desbolladura y pintura), Talleres electrónicos, Radioaficionados, Imprentas, Lavanderías, Peluquerías	Talleres Mecánicos, como actividad complementaria a otro uso, en locales existentes solo destinados a la reparación de vehículos	Servicios Artesanales, Clínicas, Veterinarias (solo consultorios), Parafarmacia y pastelerías, Venta minorista de madera y fierro como complemento de un comercio de ferretería o similar, Talleres pequeños de reparación de muebles, calzados, calzados y otros, Talleres fotográficos, Copiadoras de Planos, Grafías, Talleres Mecánicos (trabajo de desbolladura y pintura), Talleres electrónicos, Radioaficionados, Imprentas, Lavanderías, Peluquerías	Talleres Mecánicos, como actividad complementaria a otro uso, en locales existentes solo destinados a la reparación de vehículos	Servicios Artesanales, Clínicas, Veterinarias (solo consultorios), Parafarmacia y pastelerías, Venta minorista de madera y fierro como complemento de un comercio de ferretería o similar, Talleres pequeños de reparación de muebles, calzados, calzados y otros, Talleres fotográficos, Copiadoras de Planos, Grafías, Talleres Mecánicos (trabajo de desbolladura y pintura), Talleres electrónicos, Radioaficionados, Imprentas, Lavanderías, Peluquerías	Talleres Mecánicos, como actividad complementaria a otro uso, en locales existentes solo destinados a la reparación de vehículos



CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-C2 (3 de 6)											
USO DE SUELO		VIA LOCAL		VIA DE SERVICIO		VIA COLECTORA		VIA TRONCAL		VIA EXPRESA	
TIPO	CLASE	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES
Equipo- miento	Servicio	Oficinas en general	Máximo 300 m² de superficie controlada por predio.	Oficinas en general	SR	Oficinas en general	SR	Oficinas en general	SR	Oficinas en general	SR
		Correos, Telegrafos.	SR	Correos, Telegrafos.	SR	Correos, Telegrafos.	SR	Correos, Telegrafos.	SR	Correos, Telegrafos.	SR
		Servicios de Unidad Pública	SR	Servicios de Unidad Pública	SR	Servicios de Unidad Pública	SR	Servicios de Unidad Pública	SR	Servicios de Unidad Pública	SR
		Municipios, Juzgados, Servicios de la Administración Pública.	SR	Municipios, Juzgados, Servicios de la Administración Pública.	SR	Municipios, Juzgados, Servicios de la Administración Pública.	SR	Municipios, Juzgados, Servicios de la Administración Pública.	SR	Municipios, Juzgados, Servicios de la Administración Pública.	SR
Infraes- tructura	---	Terminales de Transporte Terrestre	Sólo en locales existentes.	Terminales de Transporte Terrestre	Sólo en locales existentes.	Terminales de Transporte Terrestre	Taxis Colectivos, Categoría A4: Tamaño predial mínimo 800 m², Categoría A6: Tamaño predial mínimo 4.000 m²	Terminales de Transporte Terrestre	Sólo Mini Buses en terminales, Categoría B2: Tamaño predial mínimo 1.000 m², Taxis Colectivos, Categoría A4: Tamaño predial mínimo 800 m², Categoría A6: Tamaño predial mínimo 4.000 m²	Terminales de Transporte Terrestre	Sólo Mini Buses en terminales, Categoría B2: Tamaño predial mínimo 1.000 m², Taxis Colectivos, Categoría A4: Tamaño predial mínimo 800 m², Categoría A6: Tamaño predial mínimo 4.000 m²

CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-C2 (6 de 6)											
USO DE SUELO		VIA LOCAL		VIA DE SERVICIO		VIA COLECTORA		VIA TRONCAL		VIA EXPRESA	
TIPO	CLASE	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES	ACTIVIDAD	CONDICIONES
Activi- da- des Produc- tivas.	---	Actividades de impacto similar al industrial. Venta minorista de maquinarias, materiales de construcción, que se clasifiquen como inofensivos y que se realicen en recintos controlados y de superficie máxima de 500 m².	Sólo en locales que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior. Estas Actividades están condicionadas a desarrollarse sólo en el interior de recintos edificados y cerrados, al interior de los cuales deberán controlar todos los impactos que las actividades generen al medio ambiente y al resto de las actividades públicas y privadas que se permitan en la zona. La Dirección de Obras estará facultada para exigir los estudios y las obras necesarias para cumplir con esta exigencia.	Actividades de impacto similar al industrial. Venta minorista de maquinarias, materiales de construcción, que se clasifiquen como inofensivos y que se realicen en recintos controlados y de superficie máxima de 500 m².	Estas actividades están condicionadas a desarrollarse sólo en el interior de recintos edificados y cerrados, al interior de los cuales deberán controlar todos los impactos que las actividades generen al medio ambiente y al resto de las actividades públicas y privadas que se permitan en la zona. La Dirección de Obras estará facultada para exigir los estudios y las obras necesarias para cumplir con esta exigencia.	Actividades de impacto similar al industrial. Venta minorista de maquinarias, materiales de construcción, que se clasifiquen como inofensivos y que se realicen en recintos controlados y de superficie máxima de 500 m².	Estas Actividades están condicionadas a desarrollarse sólo en el interior de recintos edificados y cerrados, al interior de los cuales deberán controlar todos los impactos que la actividad genere al medio ambiente y al resto de las actividades públicas y privadas que se permitan en la zona. La Dirección de Obras estará facultada para exigir los estudios y las obras necesarias para cumplir con esta exigencia.	Actividades de impacto similar al industrial. Venta minorista de maquinarias, materiales de construcción, que se clasifiquen como inofensivos y que se realicen en recintos controlados y de superficie máxima de 500 m².	Estas Actividades están condicionadas a desarrollarse sólo en el interior de recintos edificados y cerrados, al interior de los cuales deberán controlar todos los impactos que la actividad genere al medio ambiente y al resto de las actividades públicas y privadas que se permitan en la zona. La Dirección de Obras estará facultada para exigir los estudios y las obras necesarias para cumplir con esta exigencia.	Actividades de impacto similar al industrial. Venta minorista de maquinarias, materiales de construcción, que se clasifiquen como inofensivos y que se realicen en recintos controlados y de superficie máxima de 500 m².	Estas Actividades están condicionadas a desarrollarse sólo en el interior de recintos edificados y cerrados, al interior de los cuales deberán controlar todos los impactos que la actividad genere al medio ambiente y al resto de las actividades públicas y privadas que se permitan en la zona. La Dirección de Obras estará facultada para exigir los estudios y las obras necesarias para cumplir con esta exigencia.

(1) Exhibición o venta de vehículos solo al interior de la edificación.

En el área delimitada al norte por el eje de la Avenida Presidente Ríos, al oriente por el eje de la Avenida Maquhue, al sur por el eje de la calle Cerro El Plomo y al poniente por el eje de la Avenida Alonso de Córdova, se podrán emplazar equipamientos de escala mayor aun cuando las vías que enfrenten los proyectos tengan menor categoría que aquella exigida para esta escala de equipamiento en el artículo 2.1.36. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

En el área UC2, delimitada al norte por el eje de la calle Manuel Claro Vial, al oriente por el eje de la Avenida Padre Hurtado, al sur por el eje de la Avenida Francisco Bilbao y al poniente por el eje del pasaje Enrique Bastero definida por el polígono A,B,C,D,A graficado en el plano PS-UC2-PLR, se podrán emplazar proyectos de edificación con destino equipamiento de escala mayor, aun cuando enfrenten vialidad de menor categoría, siempre y cuando en relación con el espacio público cumplan las siguientes condiciones:

- Generar todos sus accesos por Avda. Padre Hurtado y Av. Bilbao y Avda. Cuatro Centenarios.
- Contemplar la franja perimetral de distanciamiento a terceros por aquellas calles que no correspondan a las avenidas Padre Hurtado, Bilbao y Cuatro Centenarios, destinada exclusivamente a área verde privada de uso público.
- Desarrollar todas las áreas de servicio, patios de maniobras, áreas de carga y descarga y estacionamientos a nivel de subterráneo sin afectar los bienes nacionales de uso público.
- Desarrollar hacia todos sus frentes a espacios públicos o delimitados con terceros fachadas amigables que guarden relación con las fachadas principales.

EL RESTO DE LOS TIPOS DE USOS DE SUELO, CLASES Y ACTIVIDADES NO MENCIONADOS SE ENTIENDEN COMO PROHIBIDOS

Fuente: Ordenanza del PRC de Las Condes

En base a lo expuesto, respecto de la planificación territorial, se concluye que el proyecto Edificio Vive Centenario, cumple con las actividades que están permitidas en la Zona UC2.



4 Esquema Del Proyecto

El proyecto Edificio Vive Centenario, se ubicará en un terreno ubicado en Cuarto Centenario N°185 / María Teresa N°6412, comuna de Las Condes. En la siguiente imagen se muestra la ubicación del proyecto.

Figura N°4.1: Ubicación del Proyecto.



Fuente: Google Earth / Elaboración propia.

4.1 Inicio de Operación del Proyecto

De acuerdo a lo planificado, el Edificio Vive Centenario iniciará la entrega de los departamentos y locales comerciales el segundo semestre de del año 2024.



4.2 Superficies

A continuación, se presenta el detalle de las superficies del proyecto:

Tabla N°4.1: Superficies Edificación Bajo Terreno.

SUPERFICIE EDIFICACION EN SUBTERRANEO								
PISO	ESTAC.	BODEGAS	LOCALES	OFICINAS	COMUN NO HABITACIONAL	DEPARTAMENTOS	COMUN HABITACIONAL	SUB TOTAL
SUBTE -1	206,84	76,92		273,06	16,28		697,91	1271,01
SUBTE -2	635,20	194,69			26,97		911,11	1767,97
SUBTE -3	648,25	219,39			20,00		880,33	1767,97
SUMAS	1490,29	491,00		273,06	63,25		2489,35	4806,95

Fuente: Arquitectura del Proyecto.

Tabla N°4.2: Superficies Edificación Sobre Terreno.

SUPERFICIE EDIFICACION SOBRE TERRENO								
PISO	ESTAC.	BODEGAS	LOCALES	OFICINAS	COMUN NO HABITACIONAL	DEPARTAMENTOS	COMUN HABITACIONAL	SUB TOTAL
1			112,55	127,06	72,71	158,74	132,90	603,96
2				286,28	53,71	239,27	38,04	617,30
3				276,34	38,10	318,86	38,04	671,34
4				276,34	38,10	318,86	38,04	671,34
5				276,34	38,10	318,86	38,04	671,34
6				276,34	38,10	318,86	38,04	671,34
7				276,34	38,10	318,86	38,04	671,34
SALA DE MAQUINAS							42,71	42,71
SUBTOTAL COLUMNAS			112,55	1795,04	316,92	1992,31	403,85	4620,67

Fuente: Arquitectura del Proyecto.

Tabla N°4.3: Resumen de Superficies.

	UTILES M2	COMUNES M2	TOTAL M2
SUP EDIFICADA BAJO TERRENO	2254,35	2552,60	4806,95
SUP EDIFICADA SOBRE TERRENO	3905,29	715,38	4620,67
SUP EDIFICADA TOTAL	6159,64	3267,98	9427,62
SUP TOTAL TERRENO NETO	2056,48		

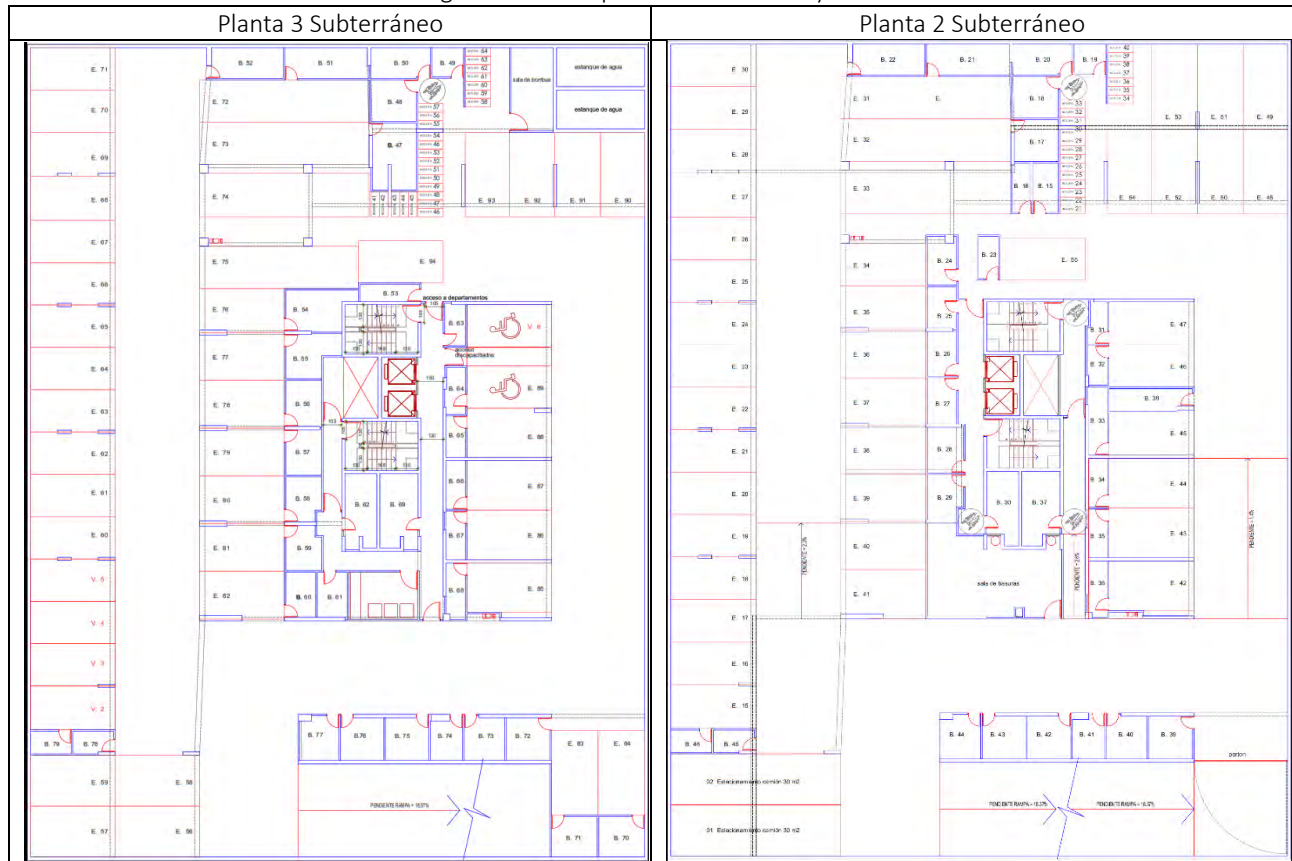
Fuente: Arquitectura del Proyecto.



4.3 Emplazamiento de las Edificaciones

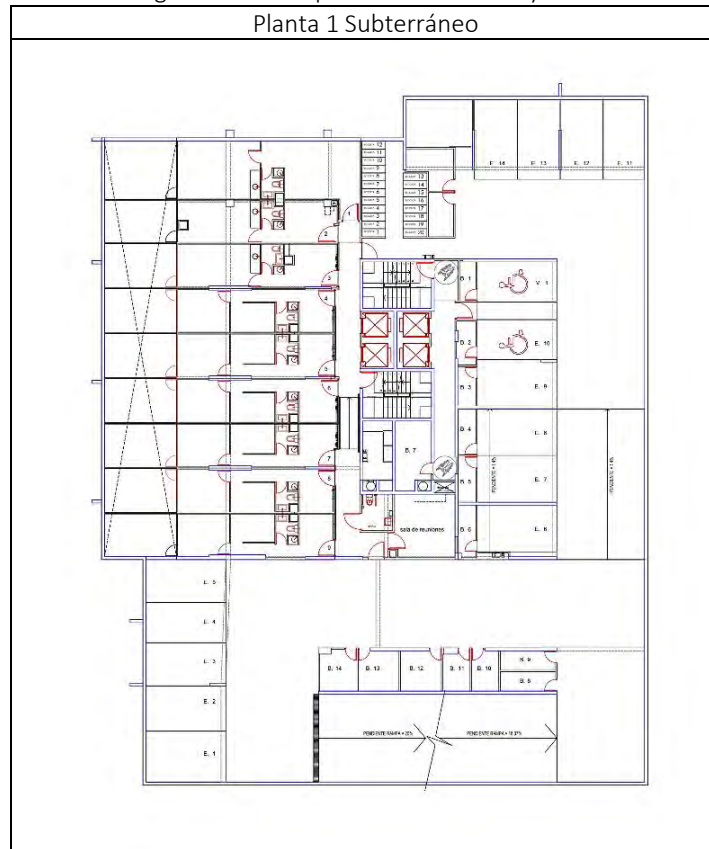
El proyecto Edificio Vive Centenario, contempla un edificio de 7 pisos de altura y 3 subterráneo, destinado principalmente a vivienda con 32 departamentos, 4 Locales comerciales y 76 Oficina. Además, considera 100 estacionamientos para vehículos livianos y 64 estacionamientos para bicicletas. A continuación, se muestra las partes de todos los pisos del proyecto.

Figura N°4.2: Emplazamiento del Proyecto.



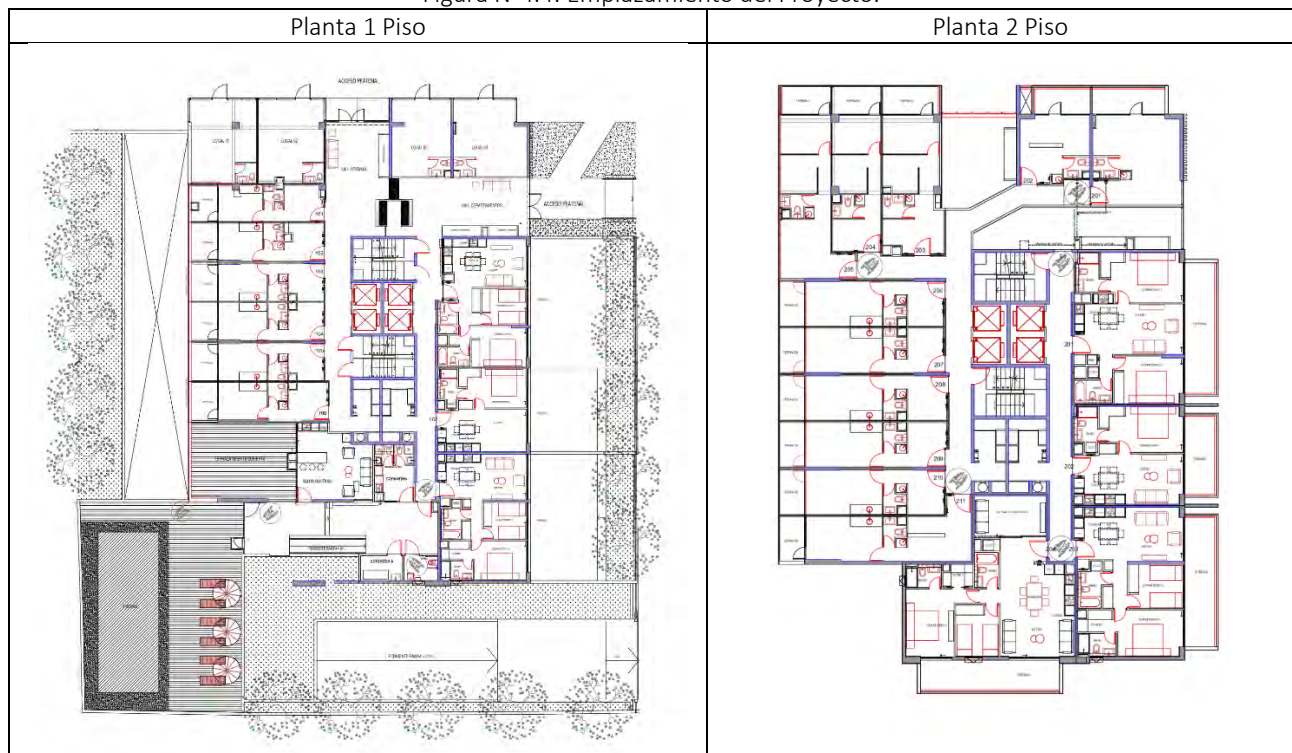
Fuente: Arquitectura del Proyecto.

Figura N°4.3: Emplazamiento del Proyecto.



Fuente: Arquitectura del Proyecto.

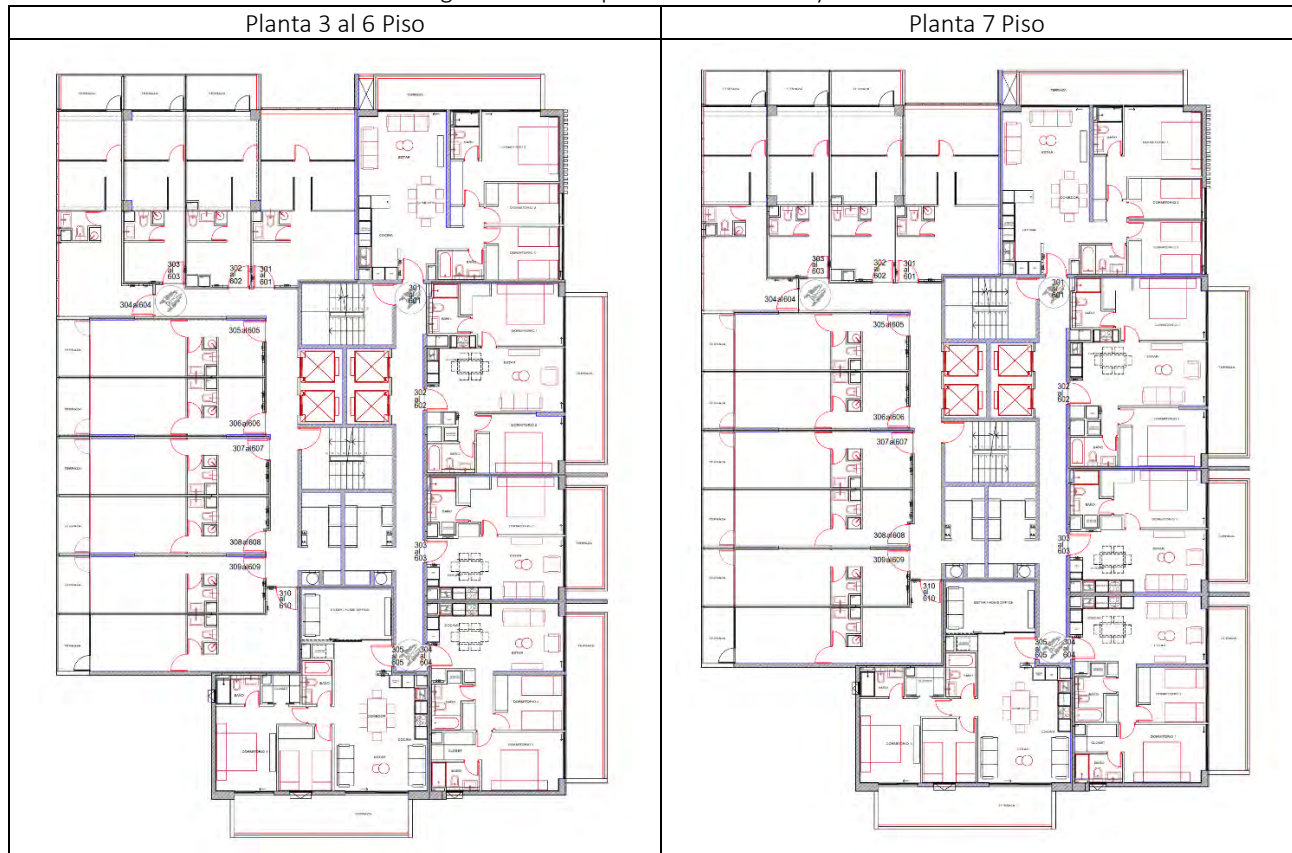
Figura N°4.4: Emplazamiento del Proyecto.



Fuente: Arquitectura del Proyecto.



Figura N°4.5: Emplazamiento del Proyecto.



Fuente: Arquitectura del Proyecto.



4.4 Estacionamientos.

De acuerdo a las disposiciones establecidas en la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Las Condes, y en lo particular a lo señalado en el Artículo 15 Dotación Mínima de Estacionamientos. El Edificio Vive Centenario habilitará estacionamientos para vehículos livianos, minusválidos y bicicletas, de acuerdo al siguiente detalle.

4.4.1 Vehículos Livianos

En base a lo señalado, en el recuadro celeste se informa el parámetro utilizado para estimar el número de estacionamientos de vehículos livianos.

En la columna verde se informa el número de estacionamientos que el proyecto debería habilitar.

Tabla N° 4.4: Detalle de Requerimiento de Estacionamientos según tipo de actividad

8	CALCULO DE ESTACIONAMIENTOS:			EXIGENCIA C/DEP.	UNIDADES		
8.1	CALCULO DE ESTACIONAMIENTOS DEPARTAMENTOS			<70m2=1 y >70m2=1,5	OBLIGATORIAS	CALCULO PARA CARGA DE OCUPACION	
	TIPO DE DEPARTAMENTO	M2 UTILES	UNIDADES	UNIDADES	TOTAL		MAYOR A 60 M2
	101	58,62	1	1	1	58,62	
	102	39,67	1	1	1	39,67	
	103	60,45	1	1	1	60,45	60,45
	201	60,68	1	1	1	60,68	60,68
	202	39,67	1	1	1	39,67	
	203	60,45	1	1	1	60,45	60,45
	204	78,47	1	1,5	1,5	78,47	78,47
	301 AL 601	80,23	4	1,5	6	320,92	320,92
	302 AL 602	60,04	4	1	4	240,16	240,16
	303 AL 603	39,67	4	1	4	158,68	
	304 AL 604	60,45	4	1	4	241,80	241,80
	305 AL 605	78,47	4	1,5	6	313,88	313,88
	701	80,23	1	1,5	1,5	80,23	80,23
	702	60,04	1	1	1	60,04	60,04
	703	39,67	1	1	1	39,67	
	704	60,45	1	1	1	60,45	60,45
	705	78,47	1	1,5	1,5	78,47	78,47
	SUMAS		32		37,5	1992,31	
					UNIDAD		1656,00
	TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS				38		
	ESTACIONAMIENTOS DE VISITAS EXIGIDOS			15%	6		
	ESTACIONAMIENTOS DE VISITAS PROYECTADOS				6		
8.2	CALCULO DE ESTACIONAMIENTOS LOCAL COMERCIAL				UNIDAD		
		M2 UTILES	UNIDADES	FACTOR	TOTAL		
	SUP. LOCALES COMERCIALES	112,37	4	25	4,49	D	
	TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS COMERCIAL				4		
8.3	CALCULO DE ESTACIONAMIENTOS OFICINAS				UNIDAD		
		M2 UTILES	UNIDADES	FACTOR	TOTAL		
	SUP. OFICINAS	2065,07	76	30	68,84	L+E	
	TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS OFICINAS				69		
	TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS DEL PROYECTO				117		
	TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS DEL PROYECTO				100	94 + 6 visitas	

Fuente: Arquitectura, Elaboración Propia



4.4.2 Bicicletas.

Tabla N° 4.5: Detalle de Requerimiento de Estacionamientos para Bicicletas

8.4	CALCULO DE ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS					
	ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES EXIGIDOS POR PRC			117	EXIGIDOS	
	ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES QUE SE PROYECTAN			100	PROYECTADOS	94 + 6 visitas
		Estac.	Factor	Total base		
	EXIGENCIA ESTAC. DE BICICLETAS	117	2	59		
8.5	DESCUENTO DE ESTACIONAMIENTOS DE AUTOS POR BICICLETAS DS.109					
	ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS DEL PROYECTO				100	
	ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS EXIGIDOS				59	DS 109 PRIMER INCISO, Art. Transitorio
	ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS REEMPLAZADOS POR BICICLETAS				20	DS 109 SEGUNDO INCISO, Art. Transitorio
	ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS DEL PROYECTO				64	
	TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS LUEGO DE APLICACIÓN DS 109				97	

Fuente: Arquitectura, Elaboración Propia

Adicionalmente y de acuerdo a las disposiciones establecidas en el D.S. 109 - D.O 04.06.2015 Artículo Transitorio y artículo 2.4.2 Bis OGUC

4.4.3 Minusválidos.

De conformidad a lo señalado en el Artículo. N° 2.4.2 de la O.G.U.C., y considerando la dotación de estacionamientos proyectados (100 plazas), el proyecto Edificio Vive Centenario, le es exigible 3 unidad de estacionamientos para personas con discapacidad.

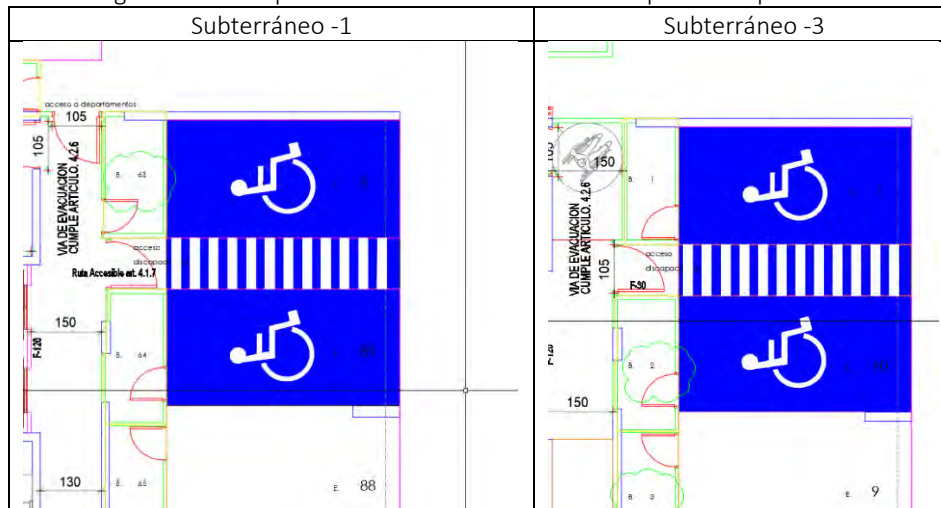
Tabla N° 4.6: Exigencia de Estacionamientos Discapacitados

ESTACIONAMIENTOS PERSONAS CON DISCAPACIDAD ART 2.4.2 OGUC	
DOTACIÓN PROYECTO	EXIGIDO PROYECTADO
DE 50 HASTA 200 EST.	3

Fuente: O.G.U.C.

Sin Perjuicio de lo señalado, Edificio Vive Centenario, habilitará 4 estacionamientos para minusválidos. Los que tendrán 2,5 m de ancho más una franja de circulación segura de 1,10 m de ancho a uno de sus costados laterales y a través de la cual, se conectará a la ruta accesible determinada en el respectivo proyecto.

Figura N°4.6: Emplazamiento del Estacionamientos para Discapacitados.



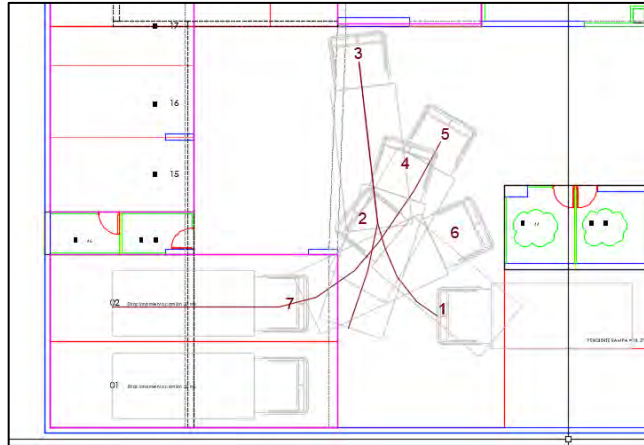
Fuente: Arquitectura Elaboración Propia.

4.4.4 Camiones.

De conformidad a lo señalado en el Artículo N° 32 del PRCLC y Artículo 7.1.2.9 PRMS, la dotación de estacionamientos exigibles al proyectado es de 2 unidades, y el proyecto Edificio Vive Centenario, habilitara 2 estacionamientos para camiones.

8.7	ESTACIONAMIENTOS PARA CAMIONES EXIGIDOS ENTRE 1000 A 3000 M2	2	EXIGIDOS	
	ARTICULO 32 PRCLC - ARTICULO 7,1,2,9 PRMS			
	ESTACIONAMIENTOS PARA CAMIONES PROPUESTOS	2	PROYECTADOS	

Figura N°4.7: Estacionamientos para Camiones, con simulación para estacionarse.



Fuente: Arquitectura

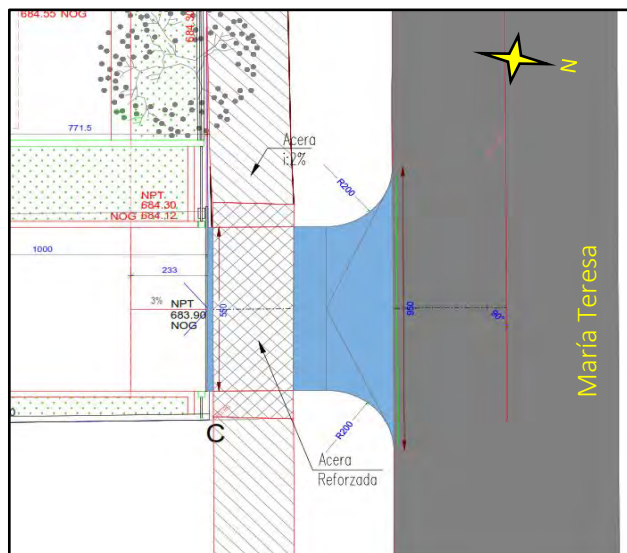
4.5 Propuesta General de Accesos

El acceso vehicular propuesto, se emplaza hacia calle María Teresa, está proyectado de acuerdo con normativa vigente en cuanto a diseño, de manera de garantizar el cumplimiento a los estándares mínimos exigidos. Para una mayor comprensión de lo señalado anteriormente, en las siguientes figuras se esquematiza el diseño de accesos recomendados, coincidentes con la planta de arquitectura.

4.5.1 Detalle de Acceso

A continuación, se puede apreciar un detalle del diseño del acceso vehicular, el cual opera de entrada y salida vehicular, tal como se mencionó anteriormente. Además, se puede observar que los rebajes de solera se encuentran dentro de lo establecido en la O.G.U.C en el capítulo 2.4. 4.

Figura N°4.6: Detalle Diseño Acceso – María Teresa.



Fuente: Elaboración Propia.

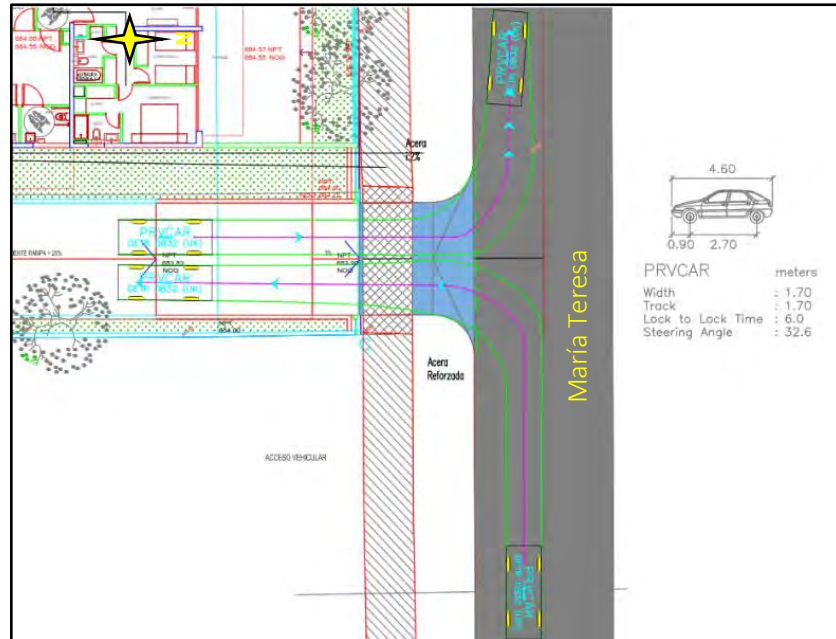


4.5.2 Simulación Acceso Vehículo Liviano

Con el objeto de verificar que el acceso vehicular del proyecto cuenta con una geometría que permita un ingreso y egreso seguro a la vialidad, se realizó la simulación de la trayectoria de la maniobra de ingreso y egreso de un vehículo. A través del uso del Software Autoturn.

En la siguiente gráfica, se puede observar que la operación de los vehículos al ingresar y salir por el acceso al proyecto con la geometría propuesta en su diseño, no genera problemas.

Figura N° 4.8: Simulación Acceso.



Fuente: Elaboración Propia.



4.6 Distanciamiento Mínimo de Accesos a Intersección

La metodología para estimar los parámetros dq y $d2$, es la establecida en el volumen 3 (punto 3.404.2) del Manual de Vialidad Urbana (REDEVU).

En dónde se indica que dichos parámetros están en función de los vehículos que pasan por el frente del Proyecto. Los flujos a considerar se miden en vehículos equivalentes por hora y por pista de un martes y un jueves de la misma semana de época normal en los horarios 07:30-09:30; 10:30-11:30, 12:30-14:00; 15:30-16:30 y de 18:00 a 20:00 hrs. Cada medición debe incluir el número de vehículos que utilizan la vía, agrupados en periodos de 15 min.

Una vez calculados los vehículos equivalentes correspondientes a cada periodo de medición de (15 min.) se debe promediar cada uno de los periodos entre ambos días (martes y jueves). Para completar la serie se procederá a extrapolar o interpolar linealmente cuando sea necesario.

Posteriormente, se calcula el promedio considerando este periodo de acuerdo a las siguientes expresiones

$$FP = \frac{\sum_{i=1}^{56} FC_i}{56} \times 4$$

En Donde:

FP= Flujo Promedio en (Veq/Hr).

FCi= Flujo del cuarto de hora "i" en Veq

Finalmente, el flujo de diseño es:

$$FPD = \frac{FP}{N}$$

En que:

FPD = Flujo promedio de diseño en el frente en (Veq/Hr).

N = Numero de Pistas para el flujo medido.

4.6.1 Estimación de Parámetros de distanciamiento

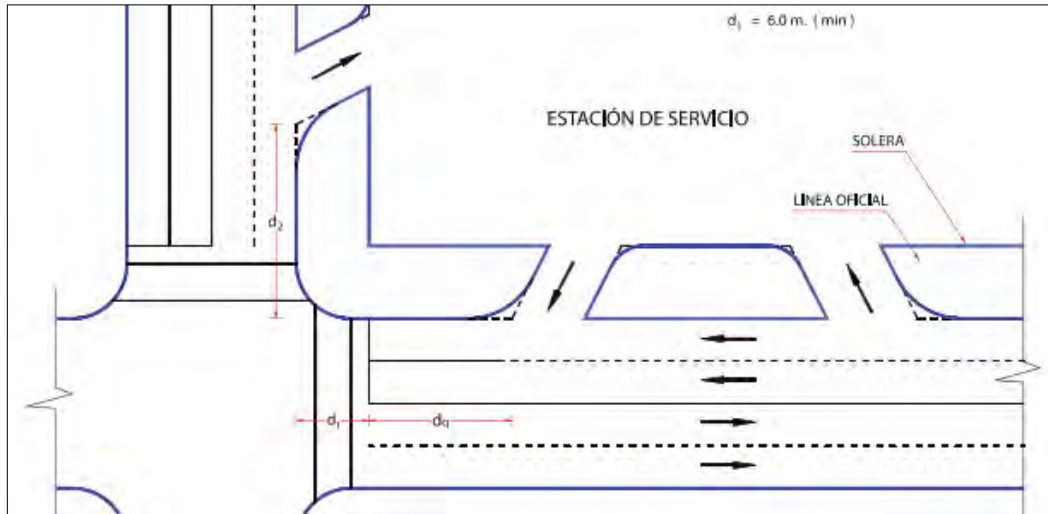
Cabe tener presente que en base a lo señalado en el REDEVU '09, se distinguen dos situaciones: la primera corresponde al frente por el cual los vehículos pasan en su camino a la intersección; el segundo corresponde a aquél por el cual los vehículos pasan una vez superada la intersección.

Para el primer caso se han definido dos distancias:

- $d1$: Es a distancia comprendida entre la intersección de ambas líneas de solera y la línea de parada. Este espacio es la reserva necesaria para la materialización de un cruce peatonal.
- dq : Es a distancia comprendida entre la línea de parada y el vértice (teórico) más próximo a ella del acceso de salida de la estación de servicio. Esta distancia es función del flujo de vehículos que arriban a la intersección en veq/h – pista y se determina calculando el largo de cola promedio que se produce para dicho flujo.

Para el segundo caso se ha definido sólo una distancia (d_2), que corresponde a aquella comprendida entre la intersección de ambas líneas de solera y el vértice (teórico) más próximo a ella del acceso de entrada a la estación de servicio. Mientras mayor es esta distancia, menor es el efecto que el ingreso de un vehículo produce sobre la intersección, como resultado de la maniobra correspondiente de deceleración.

Figura N° 4.9 4.04 A Cálculo de Distanciamiento d_2 , d_1 y d_q



Fuente: REDEVU '09

Se debe tener presente lo establecido en la "Fig. 4.04 A Cálculo de Distanciamiento d_2 , d_1 y d_q " del Manual de Vialidad Urbana REDEVU, donde quedan establecidas las distancias dependiendo de los rangos de flujo (veq/hr – pista) que circulan frente al acceso proyectado.

En la estimación de los parámetros d_q y d_2 , que determina la distancia existente entre el acceso proyectado para el "Edificio Vive Centenario" y la intersección con la calle María Teresa con Av. Cuarto Centenario. Se debe tener presente lo establecido en la Fig. 4.04 A Cálculo de Distanciamiento d_2 , d_1 y d_q del Manual de Vialidad Urbana REDEVU, donde quedan establecidas las distancias dependiendo de los rangos de flujo (veq/hr – pista) que circulan frente al acceso proyectado.

Figura N° 4.10 Extracto Lámina 4.04 A

FLUJO (veq / h - pista)	d_q (m)	d_2 (m)	(2)
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		

$d_1 = 6.0 \text{ m. (mín)}$

Fuente: REDEVU 09.



4.6.2 Determinación de parámetros dq para Acceso Vehicular emplazado hacia Arturo Prat

Para estimar el parámetro dq, se seguirán la metodología propuesta en el Capítulo 4. Es decir, se inicia el proceso realizando mediciones de flujo Vehicular.

4.6.2.1 Mediciones de Flujo Vehicular.

Para determinar las distancias mínimas se realizaron mediciones de flujos vehiculares los días martes 17 y jueves 19 de mayo de 2022. El movimiento censado (Color Amarillo) se detalla en la siguiente imagen

Figura N° 4.11 Movimiento Vehicular Catastrado



Fuente: Elaboración Propia, Google Earth.

Los censos fueron realizados solo para efectos de la determinación de las distancias mínimas del acceso proyectado.

Tabla N°4.8: Resumen de Mediciones de Flujo Vehicular (Veq) Acceso María Teresa.

Punto de Control : María Teresa			13:30 - 13:45	27	34
Fecha : Promedio Martes y Jueves			13:45 - 14:00	28	37
Hora de medicion	Cuarto de Hora	Total Veq	14:00 - 14:15	29	41
07:00 - 07:15	1	35	14:15 - 14:30	30	39
07:15 - 07:30	2	44	14:30 - 14:45	31	40
07:30 - 07:45	3	44	14:45 - 15:00	32	37
07:45 - 08:00	4	50	15:00 - 15:15	33	40
08:00 - 08:15	5	49	15:15 - 15:30	34	42
08:15 - 08:30	6	43	15:30 - 15:45	35	45
08:30 - 08:45	7	39	15:45 - 16:00	36	46
08:45 - 09:00	8	41	16:00 - 16:15	37	42
09:00 - 09:15	9	32	16:15 - 16:30	38	44
09:15 - 09:30	10	29	16:30 - 16:45	39	39
09:30 - 09:45	11	28	16:45 - 17:00	40	40
09:45 - 10:00	12	27	17:00 - 17:15	41	43
10:00 - 10:15	13	30	17:15 - 17:30	42	43
10:15 - 10:30	14	33	17:30 - 17:45	43	45
10:30 - 10:45	15	30	17:45 - 18:00	44	52
10:45 - 11:00	16	29	18:00 - 18:15	45	40
11:00 - 11:15	17	28	18:15 - 18:30	46	49
11:15 - 11:30	18	27	18:30 - 18:45	47	49
11:30 - 11:45	19	30	18:45 - 19:00	48	52
11:45 - 12:00	20	31	19:00 - 19:15	49	43
12:00 - 12:15	21	31	19:15 - 19:30	50	52
12:15 - 12:30	22	36	19:30 - 19:45	51	48
12:30 - 12:45	23	31	19:45 - 20:00	52	45
12:45 - 13:00	24	30	20:00 - 20:15	53	40
13:00 - 13:15	25	34	20:15 - 20:30	54	39
13:15 - 13:30	26	32	20:30 - 20:45	55	37
			20:45 - 21:00	56	36
			Total		2163

4.6.2.2 Cálculo de Parámetro dq

Reemplazando los datos, en las fórmulas detalladas en el Capítulo 4 se obtiene:

$$F_p(máx) = \frac{2.163 * 4}{56}$$

$$F_p(máx) = 155 [VEQ/h]$$

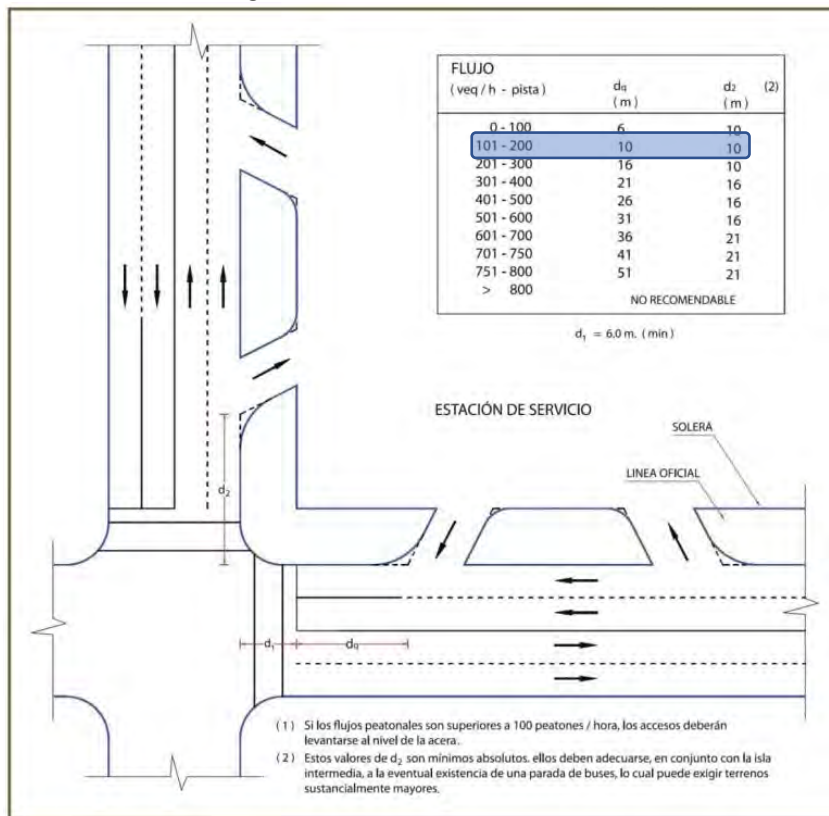
$$FPD = \frac{155}{2} = 78 VEQ/(h - pista)$$

Siendo N = 2 pistas de 3,5

De la siguiente tabla, se muestra los valores de dq y d2 que corresponden a distintos órdenes de magnitud del FPD.

Teniendo presente que, para el caso en estudio, el valor de FPD es 78 Veq/(h-Pista), lo que implica que está contenido en el rango de 101-200, de lo que se concluye que la distancia o parámetro dq es 6 metros desde la línea de detención.

Figura N° 4.11 4.04 A Lámina 4.04 A



Fuente: REDEVU 09

4.6.2.3 Verificación de Distanciamiento

Finalmente se verificarán las distancias mínimas de acuerdo al cuadro siguiente, en donde se resume la información relativa a la ubicación de accesos del proyecto.

Tabla N° 4.9: Verificación de Distancias Mínimas a la Intersección, en metros

Dispositivo en Estudio	Flujo (veq/hr-pista)	Proyectados		Norma		Cumple
		dq	d2	dq	d2	
Acceso María Teresa	78	40.00	--	10	10	SI

Fuente: Elaboración Propia.

Respecto a cálculo de las distancias mínimas entre el acceso y la intersección más cercana. Se hace presente que los desarrolladores del Edificio Vive Centenario, proyectaron el acceso, lo más alejado de la intersección de María Teresa y Av. IV Centenario.

En la siguiente figura se puede apreciar lo señalado

Figura N° 4.12 : Verificación de Distancias Mínimas a la Intersección



Fuente: Elaboración Propia.

De lo anterior, se desprende que no es posible alejar más el acceso proyectado de la citada intersección

Por otra parte, el volumen de flujo vehicular que utiliza habitualmente calle María Teresa no es muy importante, dado que es una vía local y no posee una gran longitud. En las mañanas, se presentan volúmenes de flujo vehicular importantes, pero en la medida que avanza el día, estos decrecen de forma considerable y se incrementan levemente en los periodos Punta Medio Día y Punta Tarde.

Finalmente señalar que la distancia entre el acceso y la intersección de María Teresa y Av. IV Centenario es de 40 metros.



4.7 Carga de Ocupación.

En las siguientes tablas. Se detalla el cálculo de la carga ocupacional del Edificio Vive Centenario

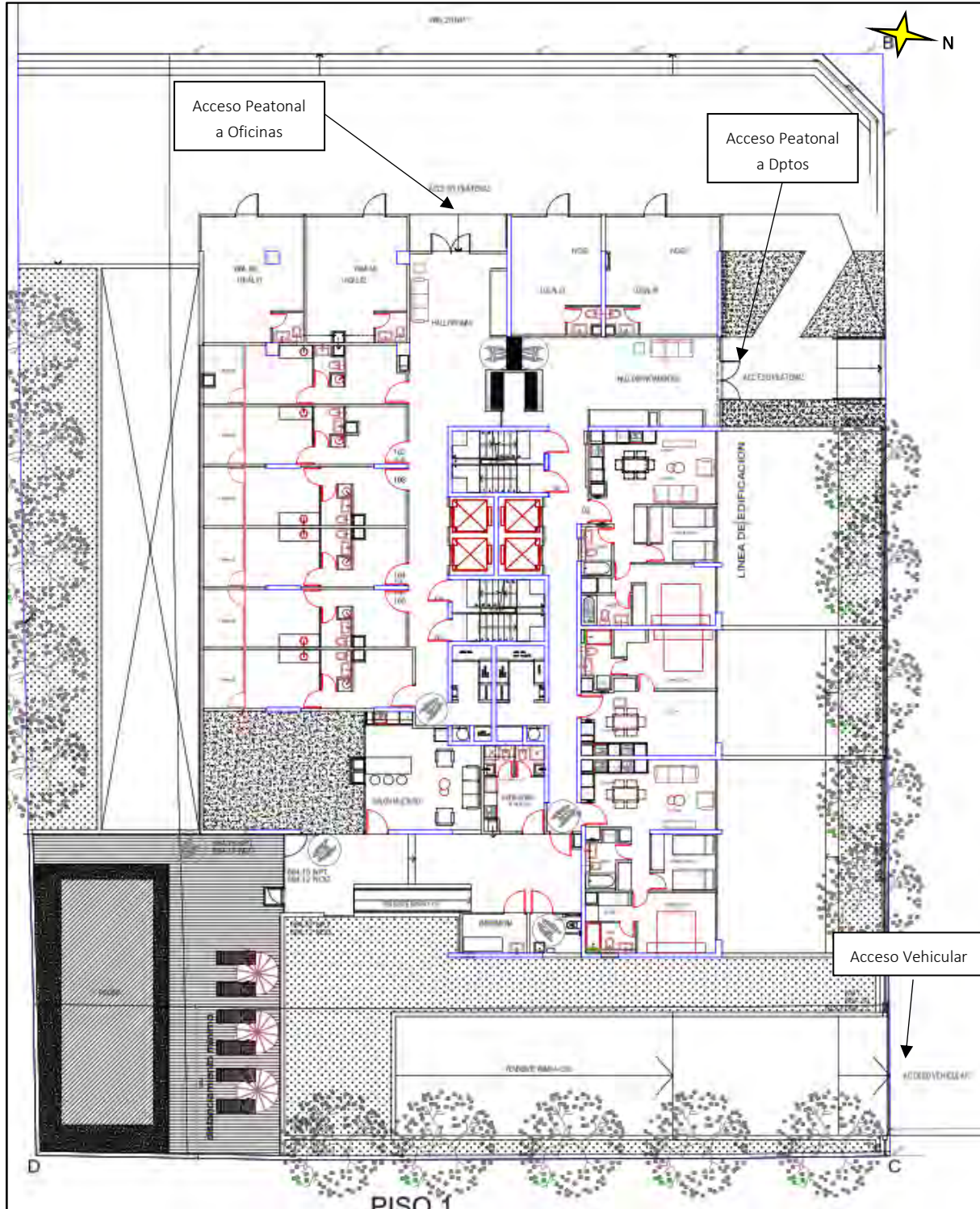
12	CALCULO CARGA DE OCUPACION:						
12.1	CALCULO CARGA DE OCUPACION PISO 1					PERSONAS	PERSONAS
	DEPTO.	M2 UTILES	UNIDADES	TOTAL UNID	FACTOR	CARGA TOTAL	CARGA PIPISO
	Local 1	29,78	1	1	3	10	10
	Local 2	29,06	1	1	3	10	10
	Local 3	24,46	1	1	3	8	8
	Local 4	29,07	1	1	3	10	10
	Depto. 101	58,62	1	1	15	4	4
	Depto. 102	39,67	1	1	15	3	3
	Depto. 103	60,45	1	1	20	3	3
	Oficinas	127,06	1	1	10	13	13
	Estacionamientos	0,00	1	1	16	0	0
	Bodegas	0,00	1	1	40	0	0
		398,17	10	10		60	60
12.2	CALCULO CARGA DE OCUPACION PISO 2					PERSONAS	PERSONAS
	DEPTO.	M2 UTILES	UNIDADES	TOTAL UNID	FACTOR	CARGA TOTAL	CARGA PIPISO
	201	60,68	1	1	20	3	3
	202	39,67	1	1	15	3	3
	203	60,45	1	1	20	3	3
	204	78,47	1	1	20	4	4
	Oficinas	286,28	1	1	10	29	29
		525,55	5	5		41	41
12.3	CALCULO CARGA DE OCUPACION PISO 3 AL 7					PERSONAS	PERSONAS
	DEPTO.	M2 UTILES	UNIDADES	TOTAL UNID	FACTOR	CARGA TOTAL	CARGA PIPISO
	301 AL 701	80,23	5	1	20	4	20
	302 AL 702	60,04	5	1	20	3	15
	303 AL 703	39,67	5	1	15	3	13
	304 AL 704	60,45	5	1	20	3	15
	305 AL 705	78,47	5	1	20	4	20
	Oficinas	276,34	5	1	10	28	138
		595,20	30	6		44	221
TOTAL CARGA DE OCUPACION PISOS 2 AL 7							PERSONAS 262
12.4	CALCULO CARGA DE OCUPACION SUBTERRANEOS (E)					PERSONAS	PERSONAS
	SURTE-1	M2 TOTALES	UNIDADES	TOTAL UNID	FACTOR	CARGA TOTAL	CARGA PIPISO
	carga total (oficinas)	270,03	1	1	10	27	27
	carga total (estacionamientos)	1490,29	1	1	16	93	93
	carga total (bodegas)	491,00	1	1	40	12	12
		1981,29				132	132
12.5	TOTAL CARGA DE OCUPACION DEL PROYECTO						454,6



4.8 Accesos del proyecto

El Edificio Vive Centenario, se proyecta en Av. IV Centenario, los accesos a los 4 Locales Comerciales y También el acceso a las Oficinas. Hacia calle María Teresa proyecta un acceso Peatonal para los residentes y un acceso Vehicular. En la siguiente figura se detalla la ubicación de los accesos.

Figura N°4.13: Acceso Vehicular y Peatonal.



Fuente: Arquitectura del Proyecto.



4.9 Certificado de Informe Previas

El proyecto Edificio Vive Centenario, posee Resolución de Aprobación de Subdivisión o Fusión N° 8 de fecha 26 de enero de 2022, emitido por la Dirección de Obras Municipales de la Municipalidad de Las Condes. Pero se está en trámite de un nuevo Certificados de Informaciones Previas (CIP) asociado al nuevo terreno.

Sin perjuicio de lo señalado, en los Certificados de Informaciones Previas N°s 1115; 1116; 1117; 1118 y 1119 todos de fecha 07/04/2020, y en lo particular en el punto 5 “Normas Urbanísticas”, todos señalan que el terreno se emplaza en la Zona UC2”

A continuación, se presenta un extracto de los CIPs, específicamente las normas urbanísticas del proyecto:

Figura N°4.14 : Normas Urbanísticas del Proyecto.

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

5.1.- USOS DE SUELO

ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO	
USOS DE SUELO PERMITIDOS:	
UC2	USO COMERCIAL 2

INFORMACION ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

Fuente: Certificado de Informaciones Previas N°1115 al 1119/2021.

Al ser parte de los antecedentes utilizados en la elaboración del presente informe, se incluyen los Anexos RES FUSION y CIP con los CIP y Resolución aludidos.



5 Definiciones Iniciales

Como primer elemento, a continuación, se presentan antecedentes del proyecto necesarios para la evaluación del mismo.

5.1 Categorización de Tipo de IMIV

De acuerdo a las El decreto 30 entrega las tablas de cálculo donde se definen las tasas promedio de inducción de flujos, las que dependen principalmente del tipo y magnitud del proyecto. Por ello, a continuación, se definen las tasas de inducción de viajes a partir de las características del uso del proyecto.

5.1.1 Tasas de Inducción de Flujos Para Vivienda Departamentos

En el capítulo II, Artículo 1.2.3 “Tasas promedio de inducción de flujos” del reglamento mencionado anteriormente, se encuentran las tasas de inducción de flujos de entrada y salida para proyectos destinados a vivienda-casas considerando el indicador de superficie promedio (SP). El cálculo de este indicador se basa en la división de la superficie útil construida del proyecto por el número de viviendas que este contempla, como se indica en la siguiente fórmula:

$$SP = \frac{\text{Superficie útil total}}{\text{Total de viviendas}}$$

Por lo anterior y considerando que el proyecto Edificio Vive Centenario, tiene una superficie útil total de 1.992,31 m² y un total de 32 departamentos, entonces:

$$SP = \frac{1.992,31}{32}$$

La superficie promedio (SP) es de 62,25 m² por cada vivienda.

Teniendo estimada la superficie promedio del proyecto, se deben calcular los viajes por periodos del día, tanto de entrada como de salida, utilizando para ello los siguientes cuadros:

Tabla N° 5.1: Tasas de inducción de viajes de entrada $60 < SP < 140m^2$.

Proyecto	Unidad De Referencia	Período	Total Viajes Inducidos De Entrada Viajes /H Por Vivienda	Flujos De Entrada Inducidos Por Vivienda			
				Transporte Privado Veh/H (1)	Transporte Público Viajes /H	Peatones Viajes /H	Ciclos Viajes /H
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: $60 < SP \leq 140m^2$	Vivienda	PM-L	8,0	4,0	3,0	2,0	4,0
		PMd-L	8,0	4,0	3,0	2,0	4,0
		PT-L	40,0	16,0	13,0	7,0	16,0
		PMd-F	8,0	4,0	3,0	2,0	4,0
		PT-F	8,0	4,0	3,0	2,0	4,0

Fuente: Elaboración Propia en base al D.S. 30 de 2017, última modificación 14.09.21.

Tabla N° 5.2: Tasas de inducción de viajes de salida $60 < SP < 140m^2$.

Proyecto	Unidad De Referencia	Período	Total Viajes Inducidos De Entrada Viajes /H Por Vivienda	Flujos De Entrada Inducidos Por Vivienda			
				Transporte Privado Veh/H (1)	Transporte Público Viajes /H	Peatones Viajes /H	Ciclos Viajes /H
Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: $60 < SP \leq 140m^2$	Vivienda	PM-L	47,0	19,0	15,0	8,0	2,0
		PMd-L	10,0	4,0	3,0	2,0	1,0
		PT-L	10,0	4,0	3,0	2,0	1,0
		PMd-F	10,0	4,0	3,0	2,0	1,0
		PT-F	10,0	4,0	3,0	2,0	1,0

Fuente: Elaboración Propia en base al D.S. 30 de 2017, última modificación 14.09.21



5.1.2 Tasas de Inducción de Flujos Para Locales Comerciales

En el capítulo II, Artículo 1.2.3 “Tasas promedio de inducción de flujos” del reglamento mencionado anteriormente, se encuentran las tasas de inducción de flujos de entrada y salida para proyectos destinos Locales Comerciales, considerando cada 100 m² de Superficie Construida Locales Comerciales (SCLC). El cálculo de este indicador se basa en la división de la superficie construida de ocales comerciales por cada 100 m² constuidos que materializará el proyecto, como se indica en la siguiente fórmula:

$$SCLC = \frac{\text{Superficie Construida total}}{100}$$

Por lo anterior y considerando que el proyecto Edificio Vive Centenario, posee 4 locales comerciales con una superficie útil total de 1.13,37 m², entonces:

$$SP = \frac{113,37}{100}$$

La superficie promedio (SP) es de 1,1337 m² por cada 100 m² de locales comerciales.

Teniendo estimada la superficie promedio del proyecto, se deben calcular los viajes por periodos del día, tanto de entrada como de salida, utilizando para ello los siguientes cuadros:

Tabla N° 5.3: Tasas de inducción de viajes de entrada Clase Comercio Menor o Básico.

Tasas De Inducción De Flujos De Entrada Para Proyectos De Equipamiento Clase Comercio							
Proyecto	Escala	Unidad De Referencia	Período	Flujos De Entrada Inducidos Por Vivienda			
				Transporte Privado Veh/H	Transporte Público Viajes /H	Peatones Viajes /H	Ciclos Viajes /H
Local Comercial	Menor o Básico	100m ² de superficie edificada	PM-L	0,0	0,0	0,0	0,0
			PMd-L	3,0	1,0	2,0	1,0
			PT-L	4,0	1,0	4,0	1,0
			PMd-F	4,0	1,0	3,0	1,0
			PT-F	4,0	1,0	3,0	1,0

Fuente: Elaboración Propia en base al D.S. 30 de 2017, última modificación 14.09.21.

Tabla N° 5.4: Tasas de inducción de viajes de salida Clase Comercio Menor o Básico..

Tasas De Inducción De Flujos De Entrada Para Proyectos De Equipamiento Clase Comercio							
Proyecto	Escala	Unidad De Referencia	Período	Flujos De Entrada Inducidos Por Vivienda			
				Transporte Privado Veh/H	Transporte Público Viajes /H	Peatones Viajes /H	Ciclos Viajes /H
Local Comercial	Menor o Básico	100m ² de superficie edificada	PM-L	0,0	0,0	0,0	0,0
			PMd-L	3,0	1,0	2,0	1,0
			PT-L	4,0	1,0	4,0	1,0
			PMd-F	4,0	1,0	3,0	1,0
			PT-F	4,0	1,0	3,0	1,0

Fuente: Elaboración Propia en base al D.S. 30 de 2017, última modificación 14.09.21.



5.1.3 Tasas de Inducción de Flujos Para Oficinas

En el capítulo II, Artículo 1.2.3 “Tasas promedio de inducción de flujos” del reglamento mencionado anteriormente, se encuentran las tasas de inducción de flujos de entrada y salida para proyectos destinos Oficinas de Servicios, públicos o privados, considerando cada 100 m2 de Superficie Construida de Oficinas (SCOF). El cálculo de este indicador se basa en la división de la superficie construida de Oficinas por cada 100 m2 constuidos que materializará el proyecto, como se indica en la siguiente fórmula:

$$SCOF = \frac{\text{Superficie Construida total}}{100}$$

Por lo anterior y considerando que el proyecto Edificio Vive Centenario, posee Oficinas con una superficie útil total de 1.795,04 m2, entonces:

$$SP = \frac{1.795,04}{100}$$

La superficie promedio (SP) es de 17,9504 m2 por cada 100 m2 de Oficinas.

Teniendo estimada la superficie promedio del proyecto, se deben calcular los viajes por periodos del día, tanto de entrada como de salida, utilizando para ello los siguientes cuadros:

Tabla N° 5.5: Tasas de inducción de viajes de entrada Oficinas de Servicios, públicos o privados.

Proyecto	Unidad De Referencia	Período	lujos De Entrada Inducidos Por Unidad De Referenci			
			Transporte Privado Veh/H	Transporte Público Viajes /H	Peatones Viajes /H	Ciclos Viajes /H
Oficinas de Servicios, públicos o privados	100m2 de superficie edificada	PM-L	20,0	14,0	11,0	1,0
		PMd-L	6,0	4,0	3,0	1,0
		PT-L	4,0	4,0	2,0	1,0
		PMd-F	0,0	0,0	0,0	0,0
		PT-F	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: Elaboración Propia en base al D.S. 30 de 2017, última modificación 14.09.21.

Tabla N° 5.5: Tasas de inducción de viajes de Salida Oficinas de Servicios, públicos o privados

Proyecto	Unidad De Referencia	Período	lujos De Entrada Inducidos Por Unidad De Referenci			
			Transporte Privado Veh/H	Transporte Público Viajes /H	Peatones Viajes /H	Ciclos Viajes /H
Oficinas de Servicios, públicos o privados	100m2 de superficie edificada	PM-L	4,0	3,0	4,0	1,0
		PMd-L	9,0	4,0	3,0	1,0
		PT-L	16,0	11,0	8,0	1,0
		PMd-F	0,0	0,0	0,0	0,0
		PT-F	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: Elaboración Propia en base al D.S. 30 de 2017, última modificación 14.09.21.



5.2 Determinación de la Categorización del IMIV.

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

Se considera que un proyecto no producirá alteraciones significativas en el estándar de servicio del sistema de movilidad local y, por tanto, no requiere presentar un IMIV, si la estimación establece que el proyecto inducirá un flujo vehicular en Transporte Privado inferior a 20 veh/h y un flujo de viajes en Otros Modos inferior a 40 viajes/h, en la temporada y el período más crítico del proyecto. En caso de requerirse la presentación de un IMIV, deberán considerarse los siguientes umbrales para determinar la categoría del IMIV requerido para cada tipo de flujo:

Tabla N° 5.6: Parámetros para determinar la categoría de un IMIV.

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

Fuente: Elaboración Propia en base al D.S. 30 de 2017.

De acuerdo con la cantidad de viajes definida en el cuadro “Flujos vehiculares inducidos”, es posible definir el tipo de IMIV requerido según cada tipo de vehículo:

1. IMIV Transporte Privado: IMIV tipo Básico.
2. IMIV Otros Modos (transporte público, peatones y ciclos): IMIV tipo Básico.

A partir de la información del proyecto, el sistema certificó a través de Oficio SEIM N° 12598/2022 de fecha 18/03/2022 que la inducción de viajes del proyecto, cabe en el rango de un IMIV Básico. Lo anterior se verifica en la siguiente imagen que es un extracto de Oficio antes citado.

Tabla N° 5.7: Parámetros para determinar la categoría de un IMIV.

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	N° de intersecciones
Transporte privado motorizado	44	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	56	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: Oficio SEIM N°12598/2022 de fecha 18/03/2022.



5.3 Rutas de Ingreso y Egreso

Las principales rutas de acceso y egreso de los usuarios al proyecto están definidas en función de la vialidad existe. A continuación, se describen las rutas de ingreso y egreso consideradas para el proyecto:

5.3.1 Vehículos Motorizados

Rutas de Ingreso

Figura N° 5.1: Rutas de acceso al Proyecto para Vehículos Motorizados.



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla N° 5.8 Rutas de Ingreso

Hacia	Vías
Norte 1	Alonso de Córdova - Av. IV Centenario - Gonzalo de Los Ríos - Los Almendros - María Teresa - Proyecto.
Norte 2	Av. Manquehue - Alonso de Córdova - Av. IV Centenario - Gonzalo de Los Ríos - Los Almendros - María Teresa - Proyecto.
Oriente1	Av. Apoquindo – O’Connell - Alonso de Córdova - Av. IV Centenario - Gonzalo de Los Ríos - Los Almendros - María Teresa - Proyecto
Oriente2	Av. Las Condes – Av. Apoquindo – O’Connell - Alonso de Córdova - Av. IV Centenario - Gonzalo de Los Ríos - Los Almendros - María Teresa - Proyecto
Sur 1	Av. IV Centenario - Gonzalo de Los Ríos - Los Almendros - María Teresa Acceso Proyecto.
Sur 2	Av. Manquehue - María Teresa - Proyecto.
Poniente	Av. Apoquindo - Av. IV Centenario - Gonzalo de Los Ríos - Los Almendros - María Teresa - Proyecto.

Fuente: Elaboración Propia.

**Rutas de Egreso**

Figura N°5.2: Rutas de Salida del Proyecto para Vehículos Motorizados.



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla N°5.9: Rutas de Egreso

Hacia	Vías
Norte 1	Proyecto - María Teresa - Av. IV Centenario - Alonso de Córdova.
Norte 2	Proyecto - María Teresa - Av. IV Centenario - Alonso de Córdova - Av. Manquehue.
Oriente1	Proyecto - María Teresa - Av. IV Centenario - Av. Apoquindo.
Oriente2	Proyecto - María Teresa - Av. IV Centenario - Av. Apoquindo – Av. Las Condes.
Sur 1	Proyecto - María Teresa - Av. IV Centenario.
Poniente	Proyecto - María Teresa - Av. IV Centenario - Av. Apoquindo.

Fuente: Elaboración Propia.



5.3.2 Otros Modos (Transporte Publico y Caminata)

Rutas de Ingreso

Figura N° 5.3: Rutas de Entrada al Proyecto para Otros Modos.



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla N°5.10: Rutas de Ingreso

Hacia	Vías
Norte 1	Paradero PC105 - Av. Manquehue - Av. Apoquindo - Av. IV Centenario – María Teresa - Proyecto.
Oriente1	Paradero PC378 – Av. Apoquindo – Av. IV Centenario – María Teresa - Proyecto.
Sur 1	Paradero PC95 – Av. Manquehue – María Teresa - Proyecto
Poniente	Paradero PC164 – Av. Apoquindo – Av. IV Centenario – María Teresa - Proyecto.

Fuente: Elaboración Propia.



Rutas de Egreso

Figura N°5.4: Rutas de Egreso desde el Proyecto para Otros Modos.



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla N°5.11: Rutas de Egreso

Hacia	Vías
Norte 1	Proyecto - María Teresa – Av. Manquehue - Paradero PC95
Oriente1	Proyecto - Av. IV Centenario – Av. Apoquindo - Paradero PC164
Sur 1	Proyecto - Av. IV Centenario – Av. Apoquindo – Av. Manquehue – Paradero PC105
Poniente	Proyecto - Av. IV Centenario – Av. Apoquindo - Paradero PC378

Fuente: Elaboración Propia.



5.3.3 Otros Modos (Caminata - Metro Manquehue)

Rutas de Ingreso

Figura N°5.5: Rutas de Entrada egreso al Proyecto desde y hacia la Estación de Metro Manquehue para Otros Modos.



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla N°5.12: Rutas de Ingreso

Desde	Vías
Metro Manquehue	Estación Manquehue - Av. Apoquindo - Av. IV Centenario - Proyecto.

Fuente: Elaboración Propia.

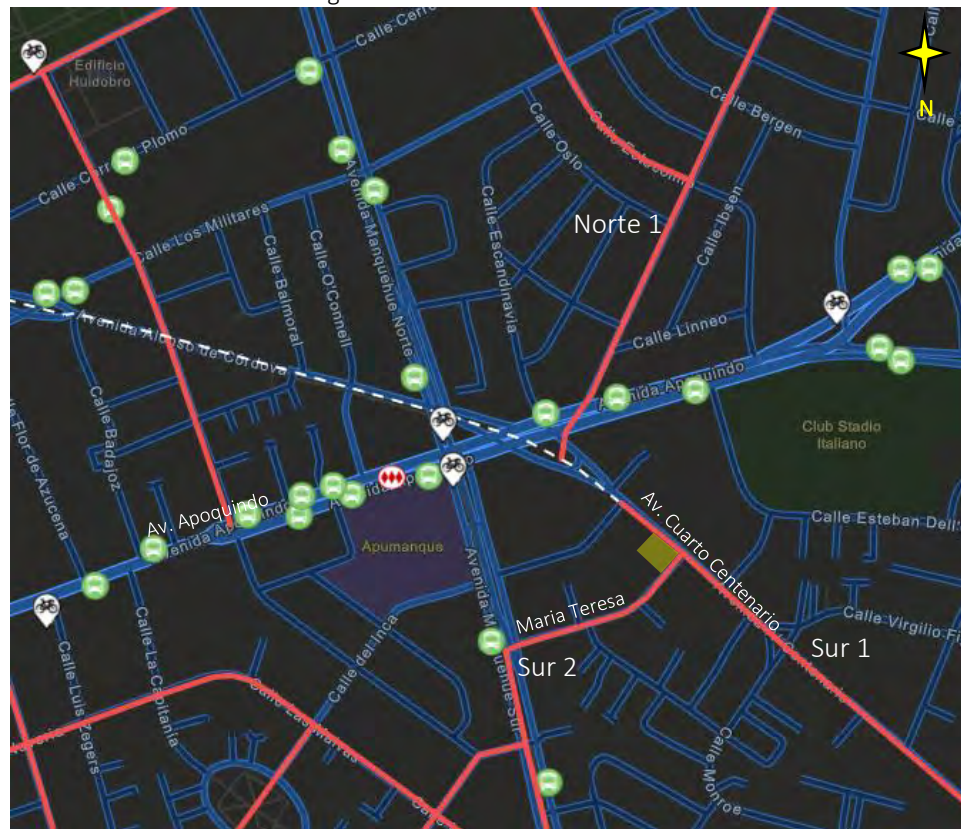
Tabla N°5.13: Rutas de Ingreso

Hacia	Vías
Metro Manquehue	Proyecto - Av. IV Centenario - Av. Apoquindo - Estación Manquehue.

Fuente: Elaboración Propia.

5.3.4 Otros Modos (Bicicletas)

Figura N°5.6: Ciclovías Existentes.



Fuente: WEB Ciclovias.visorterritorial.cl.

Tabla N°5.14: Rutas de Ingreso y Egreso

Hacia	Vías
Norte 1	Noruega - Av. Apoquindo – Av. IV Centenario - Proyecto.
Sur 1	Av. IV Centenario - Proyecto.
Sur 2	Av. Manquehue – María Teresa - Proyecto

Fuente: Elaboración Propia.



6 Área de Influencia

El Área de Influencia, en el IMIV Básico, corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorias aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación.

Estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que se conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida de este, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones.

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

De acuerdo al Oficio SEIM N° 12598/2022¹ de fecha 18/03/2022, establece que el Edificio Vive Centenario, debe considerar el análisis y levantamiento de toda el área de influencia asociada a una intersección por sentido cardinal para el ingreso y egreso para transporte motorizado privado.

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	44	Veh/h	BÁSICO	1
Viajes en otros modos	56	Viajes/h	BÁSICO	1

De acuerdo a lo anterior, el área de influencia, se representa por el polígono Amarillo, delimitado por las siguientes intersecciones María Teresa / Los Milagros (1); María Teresa / IV Centenario (2) y María Teresa / Los Milagros (3) para el modo Transporte Privado Motorizado y para Otros Modos del Proyecto corresponde a la que se presenta en la siguiente figura.

Figura N°6.1: Área de Influencia, para Vehículos Motorizados y Otros Modos.



Fuente: Elaboración Propia.

¹ Ver 02 anexo / 04 Of Categorización

7 Caracterización De La Situación Actual

En el presente capítulo se describe los aspectos más importantes de la caracterización de la situación actual en el área de influencia. En primer lugar, se realiza una descripción detallada de las características del área e influencia respecto a demarcación, señalización, pavimentos, veredas, paraderos y otros elementos existentes. Esta información se encuentra también en el plano de Catastro del Anexo adjunto con al presente informe donde, además, se especifica la demarcación, la señalización existente y otros aspectos relevantes del área de estudio.

7.1 Categorías de las Vías

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

Tabla N° 7.1. Categoría de las Vías pertenecientes al Área de Influencia del Proyecto.

Vía	Tipo de Vía	Distancia entre L.O.
María Teresa	Local	18.00 Mts
Av. Cuarto Centenario	Troncal	32 Mts

Fuente: Elaboración propia, en base CIPs.

7.2 Sentido de Circulación de las Vías

Las vías circunscritas al área de influencia, poseen los sentidos de circulación vehicular que a continuación, se detallan en la siguiente tabla.

Tabla N° 7.2. Sentido de Circulación de las Vías pertenecientes al Área de Influencia del Proyecto.

Vía	Tipo de Vía
María Teresa	Oriente – Poniente
Av. Cuarto Centenario	Norte - Sur y viceversa

Fuente: Elaboración propia.

Figura N°7.1: Área de Influencia, para Vehículos Motorizados y Otros Modos.



Fuente: Google Earth Elaboración propia.



7.3 Número de pistas en las Vías

Las vías circunscritas al área de influencia, poseen las pistas de circulación vehicular que a continuación, se detallan en la siguiente tabla.

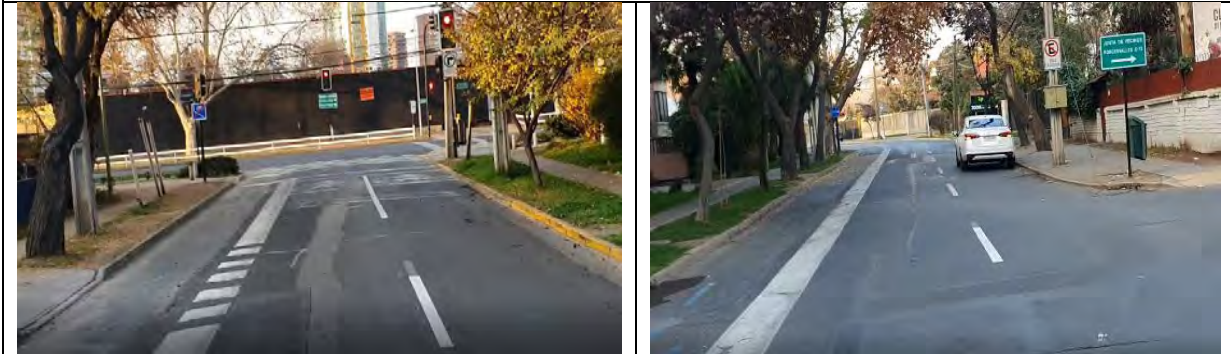
Tabla N° 7.3 Pistas en las Vías pertenecientes al Área de Influencia del Proyecto.

Vía	Tipo de Vía
María Teresa	2 y una Ciclovía
Av. Cuarto Centenario	4 pistas y una ciclovía en la acera poniente

Fuente: Elaboración propia.

Figura N°7.3: Área de Influencia, para Vehículos Motorizados y Otros Modos.

María Teresa entre Av. Cuarto Centenario y Los Almendros



Av. Cuarto Centenario entre María Teresa y Los Milagros



Fuente: Google Earth Elaboración propia.

7.4 Estado de Aceras y Veredas

En esta sección se realiza un catastro respecto del tipo de superficie y el estado de conservación de aceras y veredas de los ejes del área de influencia.

María Teresa entre Los Almendros y Av. Cuarto Centenario

Posee veredas de hormigón de un ancho variable de 1 a 1,5 metros, a ambos costados, las veredas se encuentran en buen estado de conservación, lo que se constata con las siguientes imágenes.





Av. Cuarto Centenario entre Los Milagros y María Teresa

Posee veredas de hormigón de un ancho variable de 1 a 1,5 metros, a ambos costados, las veredas se encuentran en buen estado de conservación, lo que se constata con las siguientes imágenes.



7.5 Estado de Calzada

En esta sección se realiza un catastro respecto del tipo de superficie y el estado de conservación de la calzada de los ejes del área de influencia.

María Teresa entre Los Almendros y Av. Cuarto Centenario

Posee una calzada de hormigón, con unas chapas asfálticas. Esta calzada se encuentra en regular estado de conservación, lo que se constata con las siguientes imágenes.





Av. Cuarto Centenario entre Los Milagros y María Teresa

Posee una calzada de asfalto. Esta calzada se encuentra en buen estado de conservación, lo que se constata con las siguientes imágenes.





7.6 Intersecciones y Esquemas de Operación

En la figura siguiente, se muestra la modalidad de operación de las intersecciones en el entorno del proyecto. Se ha diferenciado con iconos los cruces regulados con señal de prioridad y semáforo dentro del área de influencia analizada.

Figura N°7.3: Esquema de operación Intersecciones área de influencia.



Fuente: Elaboración Propia.



7.6.1 Intersecciones Av. Cuarto Centenario / Los Milagros



Foto - 1		Foto - 2	
	Al llegar a calle Los Milagros es el inicio y fin de la ciclovía consolidada, no existen dispositivos de rodados, pero no existe gran diferencia entre la calzada y acera		Calle Los Milagros en el inicio no presenta acceso a propiedad privada, dado lo espacios no existe vereda, motivo por el cual existe un paso de cebra, segregado, para evitar que vehículos se estacionen
Foto - 3		Foto - 4	
	No existen dispositivos de rodados, pero no existe gran diferencia entre la calzada y acera, La acera es de hormigón y se encuentra en buen estado		Esta es una intersección en T en frente a la intersección la acera es de hormigón y se encuentra en buen estado



7.6.2 Intersecciones Av. Cuarto Centenario / María Teresa

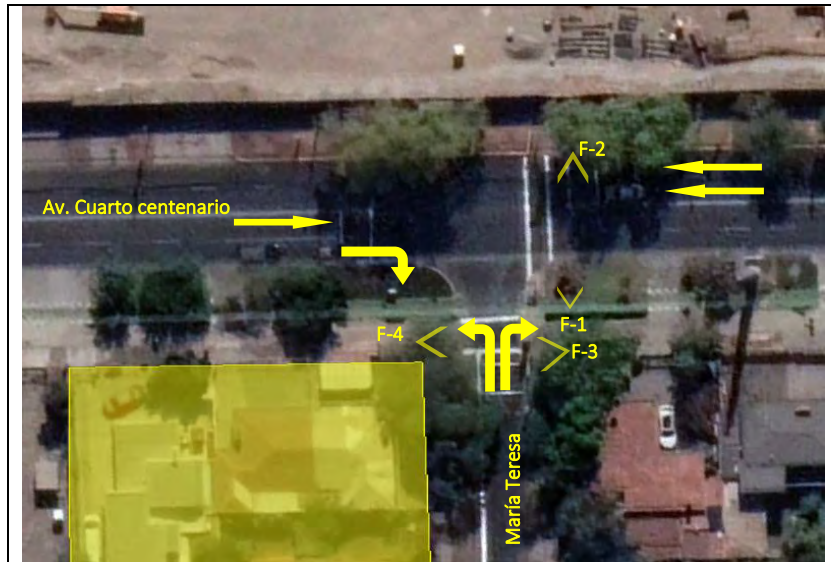
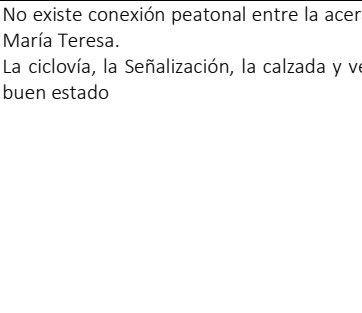


Foto - 1		Foto - 2	
	El acceso sur, acera oriente existe dispositivos de rodados en buen estado, pero no está en norma El Poste del semáforo cuenta con Botonea y la calzada se encuentra en buen estado		Calle Los Milagros en el inicio no presenta acceso a propiedad privada, dado lo espacios no existe vereda, motivo por el cual existe un paso de cebra, segregado, para evitar que vehículos se estacionen
Foto - 3		Foto - 4	
	El acceso Poniente, acera Norte existen dispositivos de rodados en buen estado para los peatones y en la ciclovia, la calzada y vereda se encuentra en buen estado		El acceso Poniente, acera Sur, existen dispositivos de rodados en buen estado para los peatones y en la ciclovia, la calzada y vereda se encuentra en buen estado



7.6.3 Intersecciones María Teresa / Los Almendros



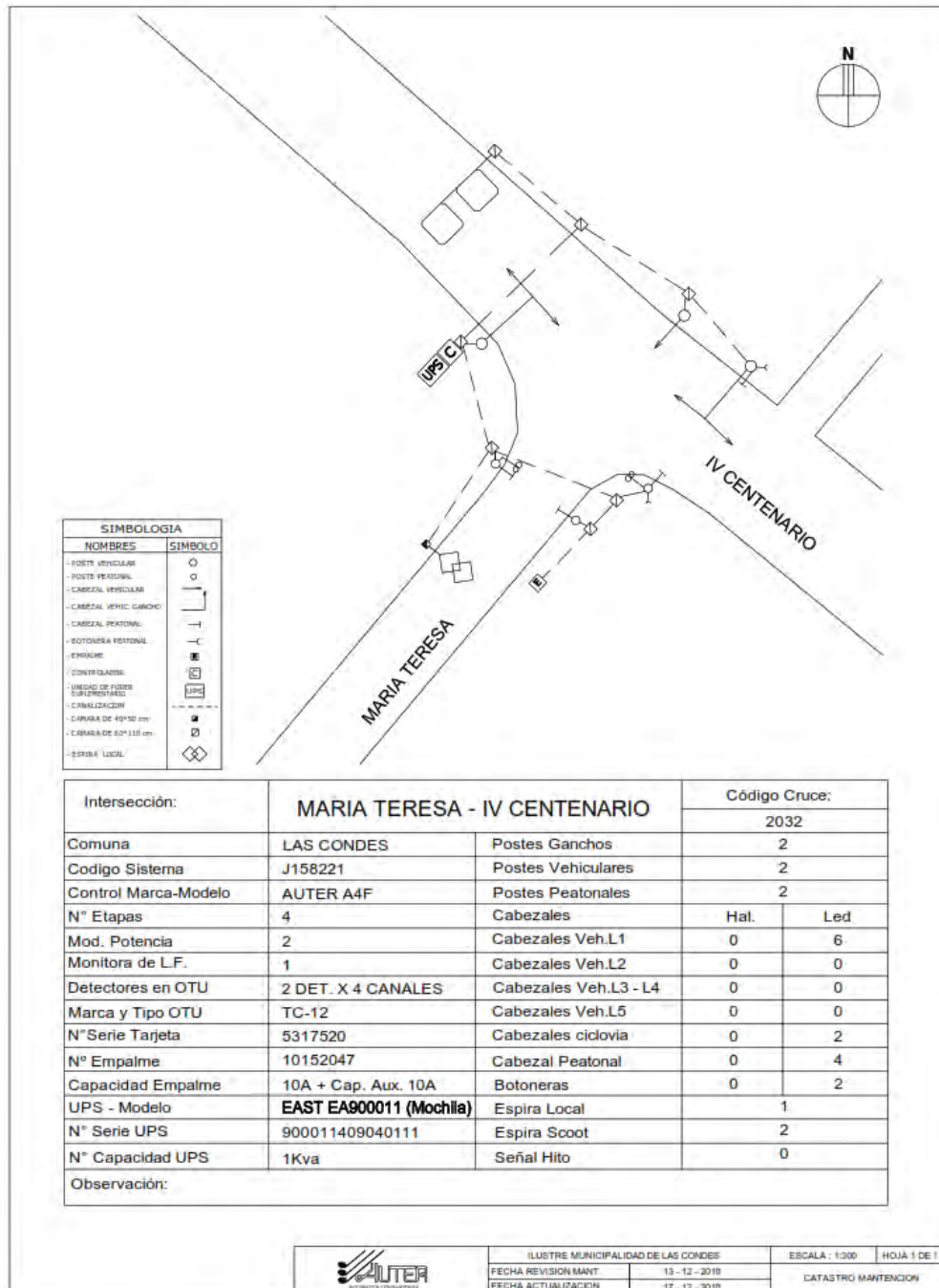
Foto - 1		Foto - 2	
	El acceso sur, acera oriente existe dispositivos de rodados en Regular estado, pero no está en norma La intersección no se encuentra demarcada		El acceso sur, acera poniente existe dispositivos de rodados en regular estado, pero no está en norma La intersección no se encuentra demarcada, y la señalización se encuentra en buen estado
Foto - 3		Foto - 4	
			No existe conexión peatonal entre la acera sur y norte, por calle María Teresa. La ciclovía, la Señalización, la calzada y vereda se encuentra en buen estado



7.7 Catastro de Elementos del Semáforo

En el presente capítulo se describe los elementos que componen el dispositivo de semáforo de la intersección de María Teresa con Av. Cuarto Centenario

Figura N°7.4: Esquema de operación Intersecciones área de influencia.



Fuente: Ficha de Catastro de Mantenición de AUTER.

7.8 Líneas de Transporte Público y Paradas de Transporte Público

En este punto se presentan los trazados del transporte público cercano al proyecto y la ubicación de los paraderos dentro del área de influencia.

7.8.1 Líneas de Transporte Público

Con respecto a los servicios de transporte público, que operan en el sector próximo al proyecto, se hace presente que en el área de influencia del proyecto no circulan servicios de buses. Pero el sector al está conformado por ejes estructurantes cuenta con una excelente conectividad al sistema de transporte público.

En la siguiente figura se puede observar los diferentes servicios de transporte público.

Figura N°7.5: Recorridos Transporte Publico.



Fuente: Transporte Publico Regional.

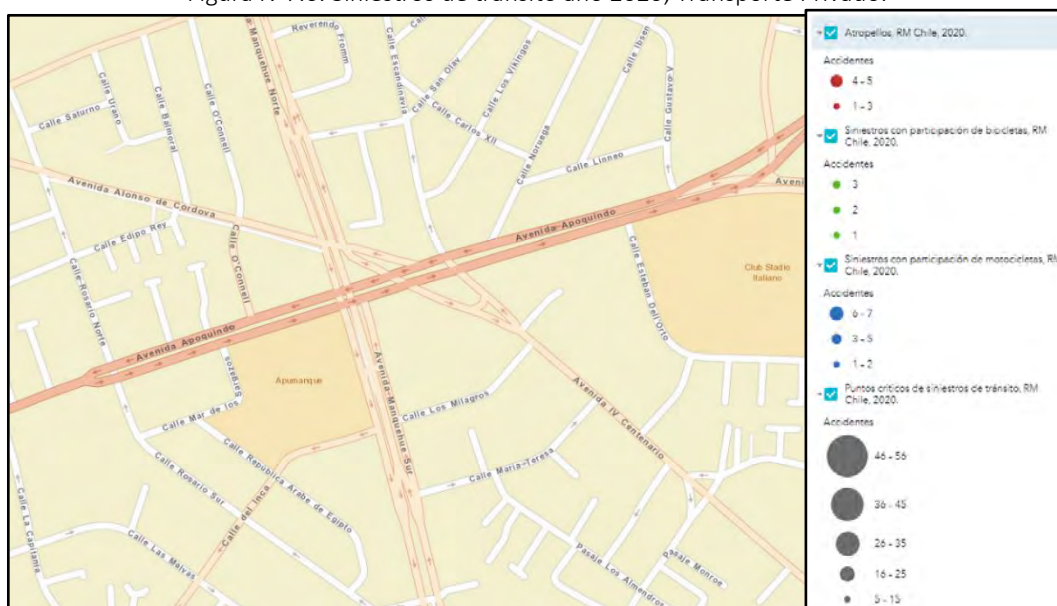
7.8.2 Paradas de Transporte Público

Teniendo presente que, en el área de influencia no operan servicios de transporte público, tampoco existen paraderos de transporte público.

7.9 Estadística de siniestros de tránsito.

A continuación, se presentan la estadística de accidentes de tránsito ocurridos durante el año 2020, según los registros que posee la CONASET.

Figura N°7.6: Siniestros de tránsito año 2020, Transporte Privado.



Fuente: CONASET.

8 Análisis De Accesos Y Circulación Interior

8.1 Estacionamientos

Los estacionamientos contemplados en un proyecto deberán tener un ancho mínimo de 2,5 m, un largo no inferior a 5 m y una altura libre mínima de 2 m bajo vigas o elementos horizontales. Dicho ancho mínimo podrá reducirse hasta en un 10% por elementos estructurales, siempre que no afecte a más de la mitad del largo requerido.

De la dotación mínima de estacionamientos que deba proyectarse, deberán habilitarse para el uso de personas con discapacidad, con un mínimo de un estacionamiento. Estos estacionamientos tendrán un ancho mínimo de 3,6 m, de tal manera que se permita el descenso y ascenso a los vehículos en una zona de circulación libre y segura, la que tendrá 1,10 m de ancho y estará demarcada de color amarillo. Esta zona podrá ser común para otros estacionamientos de personas con discapacidad y estará incluida en el ancho de 3,6 m. Estos estacionamientos deberán singularizarse en los planos del proyecto y su comunicación con el resto de los edificios.

8.2 Acceso y Salida Vehicular

La vialidad en la que se inserta el sistema de accesos corresponde absolutamente a la definida en el perfil de las vías que circundan al proyecto, en la cual los ingresos y egresos a los Departamentos será por calle María Teresa y para los locales comerciales será por Av. Cuarto Centenario. Sus accesos 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, lo anterior dando cumplimiento a lo estipulado en el artículo 2.4.4 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (O.G.U.C).



9 Proposición Medidas De Mitigación Obligatorias

De acuerdo con el tipo y categoría del IMIV en evaluación, se tiene un conjunto de medidas de mitigación obligatorias que el proyecto debe implementar como parte de las acciones que buscan minimizar el impacto del proyecto sobre el sistema de movilidad local. Las medidas obligatorias se agrupan en 6 tipos de mitigaciones.

9.1 MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA UNA CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES

1.1. Espacio de almacenamiento

El espacio que existirá entre el portón de acceso y la vereda no podrá ser menor a 5,5 metros, considerando que el flujo preponderante que ingresará al proyecto serán vehículos livianos.

1.2. Elementos de segregación entre peatones y vehículos

Los accesos peatonales y vehiculares son independientes, por lo que no aplica la instalación de elementos segregadores.

De igual forma, se ingresará un tratamiento de Espacio Público del frente predial, el cual será ingresado a la Dirección de Obras de la Municipalidad de Las Condes.

1.3. Elementos de visibilidad en accesos

Se contempla la instalación de una baliza y un espejo convexo en el acceso vehicular del proyecto, lo anterior para minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones/ciclistas que circulan y vehículos que salen.

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

Para garantizar que los atravesos peatonales sean seguros se deberá:

1.4.1. Elaborar y ejecutar un proyecto de ingeniería de detalle para la normalización de los dispositivos de rodados de los siguientes puntos. Este proyecto deberá presentarse para su revisión y aprobación en la Dirección de Obras de la Municipalidad.

✓ María Teresa/ Av. Cuarto Centenario

✓ María Teresa/ Los Almendros

✓ Los Milagros / Av. Cuarto Centenario

1.4.2. Elaborar y ejecutar un proyecto de demarcación en los siguientes puntos del área de influencia. Este proyecto deberá presentarse para su revisión y aprobación en la Dirección de Tránsito de la Municipalidad.

✓ María Teresa entre Av. Cuarto Centenario y Los Almendros

✓ Av. Cuarto Centenario entre Los Milagros y María Teresa.

1.4.3. Como parte de las mejoras en gestión de tránsito, se efectuará sintonía fina en el cruce semaforizado ubicado en María Teresa con Av. Cuarto Centenario. La sintonía fina considera la actualización de los tiempos de verde mínimos, entreverdes vehiculares y peatonales. Para ello, se presentará un informe ante la UOCT que reportará la tarea efectuada, para su revisión y aprobación. Una vez aprobado dicho informe, se respaldarán los tiempos resultantes en la memoria local de los respectivos controladores.

1.5. Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales.

No aplica, por no tratarse de un proyecto de equipamiento de clase educacional.

1.6. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos.

Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, contarán con franjas demarcadas para el tránsito de peatones.



9.2 MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS

2.1.→Continuidad-de-ciclovías¶¶

Si bien no se considera la continuidad de ninguna ciclovía, se debe elaborar y ejecutar un proyecto de demarcación en la ciclovía existente en Av. Cuarto Centenario entre Los Milagros y María Teresa. Este proyecto deberá presentarse para su revisión y aprobación en la Dirección de Tránsito de la Municipalidad.¶¶

2.2.→Elementos-de-visibilidad-en-accesos¶¶

Ídem a las medidas de mitigación del punto 1.3.¶¶

9.3 MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

3.1.→Medidas-para-asegurar-operación-segura-y-eficiente¶¶

No aplica, ya que no existe ninguna infraestructura relacionada al transporte público.¶¶

3.2.→Facilidades-para-la-Intermodalidad.¶¶

No aplica, ya que no existe ninguna infraestructura relacionada al transporte público.¶¶

9.4 MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA UNA CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS

4.1.→Asegurar-ingreso-seguro-de-buses-y-camiones:¶¶

El acceso al proyecto, debe garantizar que las maniobras que realicen los camiones que ingresarán al proyecto, serán en marcha adelante.¶¶

4.2.→Provisión-de-radios-de-giro-y-ángulo-de-incidencia-en-accesos¶¶

Los radios de giro y el ángulo de incidencia del acceso se deben ajustar y cumplir con los parámetros de diseño y disposiciones legales de la OGUC. Además, de 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.¶¶

4.3.→Habilitación-de-sentidos-de-tránsito-en-accesos¶¶

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.¶¶

4.4.→Adecuada-visibilidad-en-accesos¶¶

El acceso del proyecto debe estar ubicado y diseñado de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros.¶¶

4.5.→Adecuada-visibilidad-en-accesos-en-curvas¶¶

Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical.¶¶

4.6.→Prohibición-de-virajes¶¶

No aplica, puesto que el acceso vehicular al edificio se emplaza por calle María Teresa, la posee sentido único de circulación de poniente a oriente.¶¶

4.7.→Facilidades-para-tomar-y-dejar-pasajeros¶¶

No aplica, por no tratarse de un proyecto de equipamiento de clase educación ni salud ni proyecto de infraestructura de transporte público.¶¶

4.8.→Provisión-de-área-de-carga/descarga-y-de-señalización¶¶

Se debe instalar señalización que impida el estacionamiento en el frontis del proyecto, tanto por María Teresa como por IV Centenario, lo cual será revisado, entre otras cosas, en el proyecto de señalización a ingresar en la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Las Condes.¶¶

4.9.→Distanciamientos-mínimos-de-accesos-a-intersección¶¶

Los accesos vehiculares no podrán estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina; ello, medido desde el punto de rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan.¶¶



9.5 MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LA INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD

5.1.→ Señalización de tránsito¶¶

Teniendo en consideración que 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 y que, asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada, se deberá:¶¶

5.1.1. Elaborar y ejecutar un proyecto de demarcación y señalización en toda el área de influencia. El proyecto será ingresado a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad para su revisión y aprobación.¶¶

5.2.→ Señalización informativa¶¶

No aplica, por no tratarse de un IMIV Intermedio o Mayor.¶¶

9.6 MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LA INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO

6.1.→ Protección de espacio público¶¶

Los accesos del proyecto no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos.¶¶

6.2.→ Facilidades para personas con movilidad reducida¶¶

El proyecto no afectará la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o ciclistas y normaliza los dispositivos existentes.¶¶



9.7 OTRAS CONSIDERACIONES

1. Coordinar las medidas de mitigación con la Municipalidad de Las Condes, dado que se desarrollarán en el espacio público. Para ello, las medidas de mitigación, su diseño, la definición de los perfiles viales y su construcción serán de cargo del propietario del proyecto, sin perjuicio de los convenios que pueda celebrar con el municipio, a fin de obtener una oportuna y eficaz implementación de las referidas medidas.
2. Los accesos deberán cumplir con lo señalado en el Art. 2.4.4 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC). Es decir, que estos no podrán interrumpir las soleras, sino que ellas deberán ser rebajadas.
3. Todas las acciones de mejoramientos que se establezcan en veredas y planos de tratamiento de espacio público deben considerar las normativas de diseño hoy vigentes que establece el Decreto N°50 del MINVU de Accesibilidad Universal.
4. Con respecto a la etapa de construcción, se solicita especificar las rutas (indicando el nombre de cada una de las calles) que utilizarán los camiones de carga y descarga de materiales, el volumen de flujo y los horarios de operación y ocupación de la vía. En esta etapa, la empresa constructora, deberá disponer de una certificación de la Municipalidad de Las Condes que apruebe el plan de señalización a implementar, como asimismo las medidas externas que sean necesarias disponer en la vía pública en el proceso de construcción con el objetivo que no se afecte la circulación de vehículos en calzadas y tránsito peatonal en las veredas.
5. Las obras que se realicen en la vía pública deben considerar lo dispuesto en Capítulo N° 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos, de acuerdo con el Decreto Supremo N°90/2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 20 de enero de 2003 en el Diario Oficial.
6. Respecto a la etapa de construcción del proyecto, deberá considerar mejorar y mantener las vías dentro del área de influencia, que se utilicen con este fin. De forma que las medidas de mitigación propuestas se hagan cargo de los daños en la infraestructura y de las molestias (como polvo en suspensión o congestión, por ejemplo) que se generará en la red existente. En este sentido, se solicita que durante la construcción del proyecto se considere:
 - a. Regar el terreno en forma oportuna, y suficiente durante el período en que se realicen las faenas de demolición, relleno y excavaciones.
 - b. Que los camiones que intervendrán en esta etapa deberán utilizar los estacionamientos establecidos dentro del predio, a su vez, la carga y descarga de los materiales y/o desechos de construcción se deberán realizar en un lugar de acopio fuera de la vía pública.