



# **INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL (IMIV) BÁSICO**

**EDIFICIO PRESIDENTE RIESCO**

**COMUNA DE LAS CONDES**

**OCTUBRE 2022**

Av. Presidente Riesco 5335 – Of. 606, Las Condes.  
(56-2) 26571625

# INDICE GENERAL

|           |                                                                 |           |
|-----------|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>INTRODUCCIÓN.....</b>                                        | <b>3</b>  |
| <b>2</b>  | <b>DECLARACIÓN TIPO DE INFORME .....</b>                        | <b>4</b>  |
| <b>3</b>  | <b>FICHA DE RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS .....</b>            | <b>5</b>  |
| 3.1       | Tipo de trámite: .....                                          | 5         |
| 3.1.1     | Tipo proyecto:.....                                             | 5         |
| 3.2       | Datos del titular .....                                         | 5         |
| 3.3       | Proyecto simple de crecimiento urbano.....                      | 5         |
| 3.3.1     | <b>Titularidad</b> .....                                        | 6         |
| 3.3.1.1   | Datos del proyecto.....                                         | 6         |
| 3.3.1.2   | Superficie (m²).....                                            | 6         |
| 3.3.1.3   | Datos de la propiedad .....                                     | 6         |
| 3.3.1.4   | Características del Proyecto .....                              | 6         |
| 3.3.1.5   | Parámetros de Categorización.....                               | 6         |
| 3.3.1.6   | Área afecta a utilidad pública .....                            | 7         |
| <b>4</b>  | <b>CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO .....</b>                       | <b>8</b>  |
| 4.1       | Uso de Suelo.....                                               | 9         |
| 4.2       | Superficies .....                                               | 13        |
| 4.2.1     | Superficie Promedio .....                                       | 14        |
| 4.2.2     | Carga Ocupación.....                                            | 15        |
| 4.2.3     | Flujos Inducidos por el Proyecto .....                          | 16        |
| 4.3       | Edificaciones .....                                             | 20        |
| 4.4       | Estacionamientos.....                                           | 30        |
| 4.5       | Accesos.....                                                    | 32        |
| 4.5.1     | Análisis de Visibilidad en Accesos .....                        | 33        |
| 4.5.2     | Distancias Mínimas de Accesos a Intersección (Dq y D2) .....    | 36        |
| 4.5.3     | Diseño de accesos .....                                         | 37        |
| <b>5</b>  | <b>CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS .....</b>               | <b>39</b> |
| <b>6</b>  | <b>DEFINICIONES INICIALES .....</b>                             | <b>43</b> |
| 6.1       | Definición del Área de Influencia .....                         | 43        |
| 6.1.1     | Afectaciones a Utilidad Publica .....                           | 45        |
| 6.2       | Rutas de ingreso y egreso .....                                 | 46        |
| 6.2.1     | Vehículos motorizados.....                                      | 46        |
| 6.2.2     | Otros Modos .....                                               | 51        |
| 6.3       | Temporada de Análisis .....                                     | 53        |
| <b>7</b>  | <b>SITUACIÓN ACTUAL .....</b>                                   | <b>53</b> |
| 7.1       | Caracterización de la situación actual .....                    | 53        |
| 7.1.1.1   | Jerarquización de las Vías .....                                | 55        |
| 7.1.1.2   | Catastro Operativo .....                                        | 56        |
| 7.1.1.3   | Catastro de mobiliario público .....                            | 64        |
| 7.1.1.4   | Catastro Facilidades Peatonales .....                           | 67        |
| 7.1.1.5   | Catastro Ciclovías Existentes.....                              | 70        |
| 7.1.1.6   | Catastro Líneas y Paradas de Transporte Público .....           | 71        |
| 7.1.1.7   | Catastro de Estructuras Mayores.....                            | 73        |
| <b>8</b>  | <b>CUMPLIMIENTO DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS .....</b> | <b>74</b> |
| <b>9</b>  | <b>MEDIDAS DE MITIGACIÓN.....</b>                               | <b>82</b> |
| <b>10</b> | <b>CONCLUSIÓN .....</b>                                         | <b>89</b> |

|    |                     |    |
|----|---------------------|----|
| 11 | ANEXO DIGITAL ..... | 90 |
|----|---------------------|----|

## 1 INTRODUCCIÓN

El presente **Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) Básico**, tiene por objetivo solicitar la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias relacionadas con el sistema de movilidad local que le sean aplicables al proyecto denominado **“Edificio Presidente Riesco”** emplazado en la comuna de Las Condes.

Lo anterior de acuerdo a lo establecido en el Decreto Núm. 30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del cual se promulga el reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano y, que para el caso de un IMIV Básico determina que la verificación del cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias aplicables, será suficiente para que la autoridad respectiva, en el marco del proceso de evaluación del IMIV, concluya que el proyecto se hace cargo de sus impactos relevantes en el sistema de movilidad local y que no se requiere la presentación, evaluación y ejecución de obras o medidas de mitigación adicionales. Lo anterior es consistente con los principios de celeridad, economía procedimental y no formalización reconocidos en el artículo 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y con el hecho de que el cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias exigidas en el referido reglamento, atendida la escala del proyecto, permite 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.

El proyecto contempla la edificación de 59 unidades de departamentos y considera la ejecución de 122 estacionamientos para vehículos motorizados, donde 106 son de uso para propietario y 14 de ellos corresponden para uso exclusivo de visitas, de igual manera se consideran 61 estacionamientos para bicicletas. “Edificio Presidente Riesco” posee una superficie útil sobre terreno de 5779.06 m<sup>2</sup>. Se estima que la puesta en marcha del edificio será en junio del año 2025.

Para efectos de diseño se acogerá lo estipulado en el Manual de Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana (REDEVU), complementado con lo establecido en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

De acuerdo con lo indicado en el Artículo 2.1.2. letras i) del referido Decreto Núm. 30 del MINTRATEL, el titular a través de este ingreso, solicita poder garantizar las medidas de mitigación asociadas a obras de infraestructuras.

## 2 DECLARACIÓN TIPO DE INFORME

Según lo establecido en el Artículo 1.2.1 del Decreto Supremo N°30 del 2017 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, el titular debe declarar en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), las características del proyecto que permitan efectuar una estimación de los flujos inducidos por el mismo, sea en transporte privado motorizado, en transporte público o en modos no motorizados con el fin de determinar si el proyecto debe o presentar un IMIV y, en caso de que no sea exigible, precisar el tipo de informe requerido.

A partir de dicha información, el sistema efectuó la estimación de los flujos vehiculares 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:

Cuadro N° 2.1: Tipo de Informe.

| Flujo total inducido          | Valor | Unidad   | Categoría IMIV | N° de intersecciones |
|-------------------------------|-------|----------|----------------|----------------------|
| Transporte privado motorizado | 45    | Veh/h    | BASICO         | 1                    |
| Viajes en otros modos         | 58    | Viajes/h | BASICO         | 1                    |

Fuente: Plataforma SEIM

Atendidos los resultados de ambas categorizaciones: BASICO para transporte privado motorizado y BASICO para viajes en otros modos, se dará cumplimiento a las medidas de mitigación obligatorias, del Artículo 1.3.2 del Decreto 30 (MTT) y que para determinar el órgano encargado de revisar el IMIV, se considerará el IMIV de mayor categoría. En el caso del presente estudio se considera categoría IMIV BASICO.

### 3 FICHA DE RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS

Mediante RESEX 4231 del 16 de noviembre de 2021 el Ministerio de Vivienda y Urbanismo aprueba formato de la ficha resumen de las características de los proyectos de crecimiento urbano del Decreto Supremo N°30 de 2017 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscritos también por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo. En base a dicho antecedente, a continuación, se reporta ficha resumen con los puntos que son atinentes a las características del proyecto.

|                                                                                                                                       |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| <b>3.1 Tipo de trámite:</b>                                                                                                           |   |
| Proyecto de obra nueva                                                                                                                | X |
| Loteo sin construcción simultánea de los predios resultantes/ Condominio tipo B sin construcción simultánea en los sitios resultantes |   |
| Modificación de proyecto/ Ampliación de proyecto                                                                                      |   |
| Predio resultante del loteo/ Sitio resultante del condominio tipo B                                                                   |   |
| <b>3.1.1 Tipo proyecto:</b>                                                                                                           |   |
| Proyecto simple                                                                                                                       | X |
| Proyecto de IMIV conjunto                                                                                                             |   |

|                                      |                               |                  |                    |
|--------------------------------------|-------------------------------|------------------|--------------------|
| <b>3.2 Datos del titular</b>         |                               |                  |                    |
| Nombre Completo/<br>Razón Social:    | Almahue Don Arturo S.A.       |                  |                    |
| RUN/ RUT:                            | 76.166.039-K                  | Teléfono:        | (+56) +56998371924 |
| Dirección:                           | Nueva de Lyon                 |                  |                    |
| Número:                              | 145                           | Local/depto./Of: | -                  |
| Región:                              | Metropolitana de Santiago     | Comuna:          | Providencia        |
| Correo electrónico:                  | esimonetti@ialmahue.com       |                  |                    |
| <b>Datos del Representante Legal</b> |                               |                  |                    |
| Nombre Completo:                     | Eugenio Javier Simonetti Toro |                  |                    |
| RUN:                                 | ██████████                    | Teléfono:        | (+56) ██████████   |
| Dirección:                           | ██████████                    |                  |                    |
| Número:                              | ██████                        | Local/depto./Of: | ()                 |
| Región:                              | Metropolitana de Santiago     | Comuna:          | ██████████         |
| Correo electrónico:                  | ██████████                    |                  |                    |

|                                                  |
|--------------------------------------------------|
| <b>3.3 Proyecto simple de crecimiento urbano</b> |
| <b>Edificio Presidente Riesco</b>                |

|                                                                                    |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| <b>3.3 Proyecto simple de crecimiento urbano</b>                                   |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>3.3.1 Titularidad</b>                                                           |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Titular del proyecto simple:</b>                                                |             | Almahue Don Arturo S.A.                                                                                                                                               |                                                          |                               |                      |
| 3.3.1.1 Datos del proyecto                                                         |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Nombre del proyecto:</b>                                                        |             | Edificio Presidente Riesco                                                                                                                                            |                                                          |                               |                      |
| <b>Región:</b>                                                                     |             | Región Metropolitana                                                                                                                                                  | <b>Comuna:</b>                                           |                               | Las Condes           |
| <b>Descripción:</b>                                                                |             | Edificio Viviendas con 59 departamentos con 5779.06 metros cuadrados de superficie útil construida en un terreno de 2472.3 metros cuadrados de superficie total neta. |                                                          |                               |                      |
| <b>Latitud:</b>                                                                    |             | -33.395690                                                                                                                                                            | <b>Longitud:</b>                                         |                               | -70.556630           |
| <b>Tipo de crecimiento urbano:</b>                                                 |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Extensión</b>                                                                   |             | <b>Densificación</b>                                                                                                                                                  |                                                          | X                             |                      |
| <b>Accesibilidad del proyecto:</b>                                                 |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Colinda con camino público</b>                                                  | X           | <b>Colinda con red vial básica</b>                                                                                                                                    | X                                                        | <b>Colinda con vía urbana</b> | X                    |
| 3.3.1.2 Superficie (m²)                                                            |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Total terreno neto: 2472,3</b>                                                  |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Superficie</b>                                                                  | <b>Útil</b> |                                                                                                                                                                       | <b>Común</b>                                             |                               | <b>Total</b>         |
| <b>Edificada subterránea:</b>                                                      | -           |                                                                                                                                                                       | 3.417,39                                                 |                               | 3417,39              |
| <b>Edificada sobre terreno:</b>                                                    | 5.779,06    |                                                                                                                                                                       | 1.142,10                                                 |                               | 6921,16              |
| <b>Edificada total:</b>                                                            | 5.779,06    |                                                                                                                                                                       | 4.559,49                                                 |                               | 10.338,55            |
| 3.3.1.3 Datos de la propiedad                                                      |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Numero Rol:</b>                                                                 |             | 1693-11                                                                                                                                                               |                                                          |                               |                      |
| <b>Dirección Rol:</b>                                                              |             | Presidente Riesco                                                                                                                                                     |                                                          |                               |                      |
| <b>Número:</b>                                                                     |             | 7550                                                                                                                                                                  | <b>Área:</b>                                             |                               | Urbana               |
| <b>Vía:</b>                                                                        |             | Troncal                                                                                                                                                               | <b>Región:</b>                                           |                               | Región Metropolitana |
| <b>Comuna:</b>                                                                     |             | Las Condes                                                                                                                                                            | <b>Acceso principal:</b>                                 |                               | Si                   |
| <b>Propiedad en trámite de fusión de rol:</b>                                      |             | No                                                                                                                                                                    |                                                          |                               |                      |
| 3.3.1.4 Características del Proyecto                                               |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Tipo uso de suelo:</b>                                                          |             | Residencial                                                                                                                                                           |                                                          |                               |                      |
| <b>Destino:</b>                                                                    |             | Vivienda                                                                                                                                                              |                                                          |                               |                      |
| <b>Tipo de proyecto:</b>                                                           |             | Departamento                                                                                                                                                          |                                                          |                               |                      |
| <b>Unidades de referencia</b>                                                      |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Estacionamientos:</b>                                                           |             | 122                                                                                                                                                                   |                                                          |                               |                      |
| <b>Superficie Terreno (m²):</b>                                                    |             | 2472.30                                                                                                                                                               |                                                          |                               |                      |
| <b>Superficie útil (m²):</b>                                                       |             | 5.779,06                                                                                                                                                              |                                                          |                               |                      |
| <b>Viviendas:</b>                                                                  |             | 59                                                                                                                                                                    |                                                          |                               |                      |
| 3.3.1.5 Parámetros de Categorización                                               |             |                                                                                                                                                                       |                                                          |                               |                      |
| <b>Normas urbanísticas asignadas por instrumento de Planificación Territorial:</b> |             | X                                                                                                                                                                     | <b>Tipo de instrumento de Planificación Territorial:</b> |                               | PRC Las Condes       |

| 3.3 Proyecto simple de crecimiento urbano                                                                                     |      |                                    |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------|-------|
| Densidad bruta máxima/<br>Densidad promedio de la<br>manzana/<br>Densidad promedio<br>de edificaciones contiguas<br>(Hab/ha): | 240  |                                    |       |
| Coeficiente de<br>constructibilidad:                                                                                          | 2.34 |                                    |       |
| 3.3.1.6 Área afecta a utilidad pública                                                                                        |      |                                    |       |
| Rol con área afecta a utilidad<br>pública:                                                                                    | Si   | Área afecta a utilidad<br>pública: | 54 m2 |

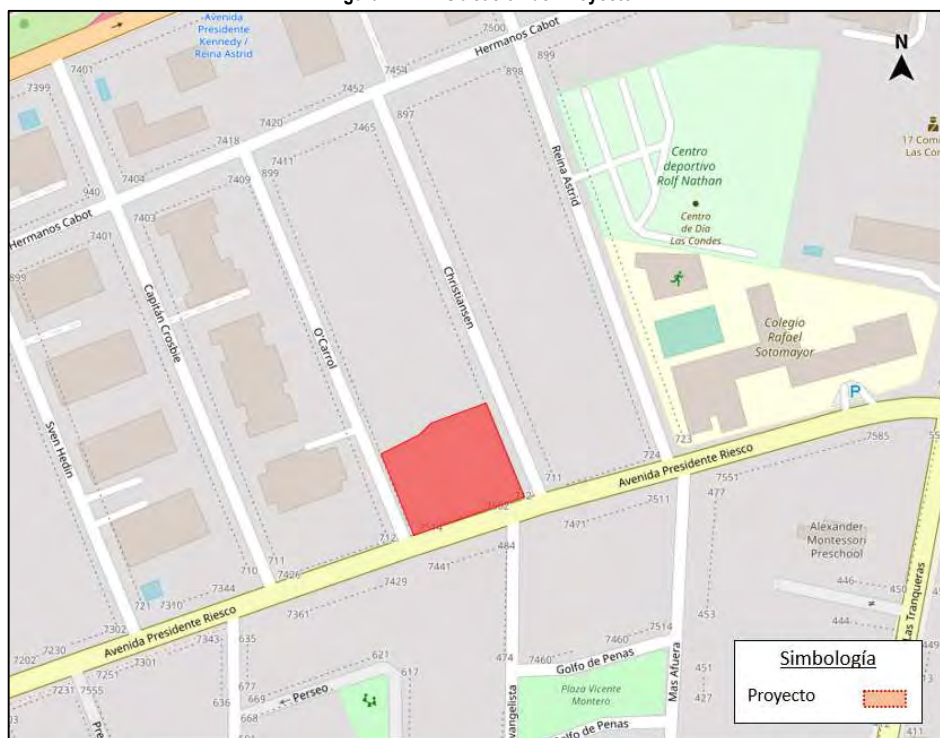
#### 4 CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

A continuación, se describen los aspectos más importantes que caracterizan al proyecto como son:

- Localización
- Uso de suelo
- Superficies
- Edificaciones
- Estacionamientos
- Acceso vehiculares y peatonales.

El proyecto en análisis se emplaza en la comuna de Las Condes, específicamente en la acera norte de Avenida Presidente Riesco entre Christiensen y O'Carrol, en la acera oriente de O'Carrol y en la acera poniente de Christiensen, la propiedad se identifica con el Rol SII 1693-11 y su dirección<sup>1</sup> es Av. Pdte. Riesco 7550.

Figura N° 4.1: Ubicación del Proyecto



Fuente: Open Street Maps, Elaboración Propia

Dentro de los archivos digitales del proyecto se adjunta el Certificado de informes Previas (CIP) correspondiente a dicho proyecto, otorgado por la Dirección de Obras Municipales de La Comuna de Las Condes.

<sup>1</sup> Según el CIP número 2894, el predio también posee las direcciones Christiensen 730 y O'Carrol 735 debido a la fusión de Roles-SII.

## 4.1 Uso de Suelo

El CIP, en base al Plan Regulador Comunal de Las Condes establece que el uso de suelo permitido indica que corresponde a “**UV1 Uso de Vivienda 1**” de igual manera, el proyecto se emplaza en la zona “**E – Am4 Edificación Aislada Media N°4**” por lo que deberán cumplir con las siguientes normas específicas:

**Cuadro N° 4.1: Usos de Suelo “E – Am4”.**

| <b>E-Am4</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                            |                                   |                                    |                            |         |                                    |                |                 |                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|----------------------------|---------|------------------------------------|----------------|-----------------|------------------------------------|
| N° CIP 2191                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                            |                                   |                                    |                            |         |                                    |                |                 |                                    |
| <b>Área E-Am4: edificación aislada media N° 4.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                            |                                   |                                    |                            |         |                                    |                |                 |                                    |
| <b>A) Proyecto de una nueva vivienda o ampliación de la existente.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                            |                                   |                                    |                            |         |                                    |                |                 |                                    |
| 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                  | 0.5                               | 0.4                                | No se exige.               | 60°     | 3 pisos con altura máxima de 10,5m | Plano de loteo | O.G.U.C         | Aislado.                           |
| <b>B) Proyectos de densificación de vivienda y equipamiento.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                            |                                   |                                    |                            |         |                                    |                |                 |                                    |
| 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 m <sup>2</sup>       | 1.5                               | 0.4                                | 0.4                        | 70°     | 9 pisos con un máximo de 31,5m     | 7 m            | 5 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 990,50 m.s.n.m., cota de cumbre del “Cerro San Luis”.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                            |                                   |                                    |                            |         |                                    |                |                 |                                    |
| En el área de edificación E-Am4 “Sector Visvini”, 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 Visvini 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 Visvini, 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 Visvini.                                                                                                                                                |                            |                                   |                                    |                            |         |                                    |                |                 |                                    |
| Los proyectos de densificación que se emplacen en terrenos con frente a las calles Visvini 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 Visvini”, 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:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                            |                                   |                                    |                            |         |                                    |                |                 |                                    |

Fuente: CIP 2894

Cuadro N° 4.2: Usos de Suelo “E – Am4”.

- a) Genere todos sus accesos por Avda. Padre Hurtado, Alexander Fleming, Bilbao y Cuarto Centenario según corresponda.
- b) 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 | Coefficiente de Constructibilidad | Coefficiente de Ocupación de suelo | Coefficiente 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<br>10m para predios con frente calle Hermanos Cabot<br>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 80 metros de la Línea Oficial de la Avda. Presidente Riesco.

Fuente: CIP 2894

Cuadro N° 4.3: Usos de Suelo “Zona U-V1”

| CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-V1 (1 de 2) |                |                                                        |                                                                                                                                                                        |                                                        |                                                                                                                             |                                                        |                                                                               |                                                        |                                                                               |                                                        |                                                                               |
|--------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| USO DE SUELO                               |                | VIA LOCAL                                              |                                                                                                                                                                        | VIA DE SERVICIO                                        |                                                                                                                             | VIA COLECTORA                                          |                                                                               | VIA TRONCAL                                            |                                                                               | VIA EXPRESA                                            |                                                                               |
| TIPO                                       | CLASE          | ACTIVIDAD                                              | CONDICIONES                                                                                                                                                            | ACTIVIDAD                                              | CONDICIONES                                                                                                                 | ACTIVIDAD                                              | CONDICIONES                                                                   | ACTIVIDAD                                              | CONDICIONES                                                                   | ACTIVIDAD                                              | CONDICIONES                                                                   |
| Residencial                                | —              | Vivienda, Hogares de acogida.                          | Para hogares de acogida, máximo 15 camas, sin tratamiento médico.                                                                                                      | Vivienda, Hogares de acogida.                          | Residencias y Hogares, máximo 35 camas, sin Tratamiento médico.                                                             | Vivienda, Hogares de acogida.                          | SR.                                                                           | Vivienda, Hogares de acogida.                          | SR.                                                                           | Vivienda, Hogares de acogida.                          | SR.                                                                           |
| Áreas Verdes                               | —              | Parques, Plazas, Áreas libres.                         | SR.                                                                                                                                                                    | Parques, Plazas, Áreas libres.                         | SR.                                                                                                                         | Parques, Plazas, Áreas libres.                         | SR.                                                                           | Parques, Plazas, Áreas libres.                         | SR.                                                                           | Parques, Plazas, Áreas libres.                         | SR.                                                                           |
| Espacio Público                            | —              | Vialidad, Plazas, Áreas verdes.                        | SR.                                                                                                                                                                    | Vialidad, Plazas, Áreas verdes.                        | SR.                                                                                                                         | Vialidad, Plazas, Áreas verdes.                        | SR.                                                                           | Vialidad, Plazas, Áreas verdes.                        | SR.                                                                           | Vialidad, Plazas, Áreas verdes.                        | SR.                                                                           |
| Equipamiento                               | Educación      | Parvularios, Jardines Infantiles.                      | Sólo en locales de escala básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior, y superficie máxima construida de 290 m². | Parvularios, Jardines Infantiles.                      | Sólo en locales de escala básica, con superficie máxima construida de 290 m².                                               | Parvularios, Jardines Infantiles.                      | Sólo en locales de escala básica, con superficie máxima construida de 290 m². | Parvularios, Jardines Infantiles.                      | Sólo en locales de escala básica, con superficie máxima construida de 290 m². | Parvularios, Jardines Infantiles.                      | Sólo en locales de escala básica, con superficie máxima construida de 290 m². |
|                                            | Culto Cultural | Capillas.                                              | Sólo en locales de escala básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora, o superior.                                            | Capillas.                                              | Sólo en locales de escala básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora, o superior. | Capillas.                                              | En locales de escala básica.                                                  | Capillas.                                              | En locales de escala básica.                                                  | Capillas.                                              | En locales de escala básica.                                                  |
|                                            | Social         | Junta de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales. | Sólo en locales de escala básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior.                                             | Junta de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales. | Sólo en locales de escala básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía colectora o superior.  | Junta de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales. | En locales de escala básica.                                                  | Junta de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales. | En locales de escala básica.                                                  | Junta de Vecinos, Centros de Madres, Centros Sociales. | En locales de escala básica.                                                  |

Fuente: CIP 2894.

Cuadro N° 4.4: Usos de Suelo “Zona U-V1”

| CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-V1 (1 de 2)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |           |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| USO DE SUELO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |           | VIA LOCAL                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | VIA DE SERVICIO                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | VIA COLECTORA                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | VIA TRONCAL                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | VIA EXPRESA                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| TIPO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | CLASE     | ACTIVIDAD                                                                                                                                                                                                      | CONDICIONES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ACTIVIDAD                                                                                                                                                                                                      | CONDICIONES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ACTIVIDAD                                                                                                                                                                                                      | CONDICIONES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ACTIVIDAD                                                                                                                                                                                                      | CONDICIONES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ACTIVIDAD                                                                                                                                                                                                      | CONDICIONES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Equipamiento                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Comercio  | Locales Comerciales                                                                                                                                                                                            | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                 | Locales Comerciales                                                                                                                                                                                            | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                                                                                                            | Locales Comerciales                                                                                                                                                                                            | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                                                                                                            | Locales Comerciales                                                                                                                                                                                            | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                                                                                                            | Locales Comerciales                                                                                                                                                                                            | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                                                                                                            |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |           | Servicios Artesanales: Lavanderías, Peluquerías, Costurerías, Modas, Talleres Pequeños (Excepto talleres de reparación de muebles, gasfiterías, y todos aquellos relacionados con los servicios automotrices.) | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía de servicio o superior, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                 | Servicios Artesanales: Lavanderías, Peluquerías, Costurerías, Modas, Talleres Pequeños (Excepto talleres de reparación de muebles, gasfiterías, y todos aquellos relacionados con los servicios automotrices.) | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                                                                                                            | Servicios Artesanales: Lavanderías, Peluquerías, Costurerías, Modas, Talleres Pequeños (Excepto talleres de reparación de muebles, gasfiterías, y todos aquellos relacionados con los servicios automotrices.) | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                                                                                                            | Servicios Artesanales: Lavanderías, Peluquerías, Costurerías, Modas, Talleres Pequeños (Excepto talleres de reparación de muebles, gasfiterías, y todos aquellos relacionados con los servicios automotrices.) | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                                                                                                            | Servicios Artesanales: Lavanderías, Peluquerías, Costurerías, Modas, Talleres Pequeños (Excepto talleres de reparación de muebles, gasfiterías, y todos aquellos relacionados con los servicios automotrices.) | Solo locales existentes o nuevos, de escala básica, en cuyo caso deberán formar parte de conjuntos de una superficie mínima de 5000 m² construidos y en los cuales estas actividades no podrán ocupar más de un 10% de la superficie total edificada.                                                                                                            |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Servicios | Oficinas sin afluencia de público.                                                                                                                                                                             | Solo locales existentes o mediante cambio de destino, en las vías, sectores y condiciones que se establecen en el artículo 40 bis, siempre que no supere una ocupación de suelo de 0.4, y un coeficiente de constructibilidad de 0.6.<br><br>En el resto de las vías y zonas solo como habitación parcial, con un máximo de 30% de la superficie de la vivienda. | Oficinas sin afluencia de público.                                                                                                                                                                             | Solo locales existentes o mediante cambio de destino, en las vías, sectores y condiciones que se establecen en el artículo 40 bis, siempre que no supere una ocupación de suelo de 0.4, y un coeficiente de constructibilidad de 0.6.<br><br>En el resto de las vías y zonas solo como habitación parcial, con un máximo de 30% de la superficie de la vivienda. | Oficinas sin afluencia de público.                                                                                                                                                                             | Solo locales existentes o mediante cambio de destino, en las vías, sectores y condiciones que se establecen en el artículo 40 bis, siempre que no supere una ocupación de suelo de 0.4, y un coeficiente de constructibilidad de 0.6.<br><br>En el resto de las vías y zonas solo como habitación parcial, con un máximo de 30% de la superficie de la vivienda. | Oficinas sin afluencia de público.                                                                                                                                                                             | Solo locales existentes o mediante cambio de destino, en las vías, sectores y condiciones que se establecen en el artículo 40 bis, siempre que no supere una ocupación de suelo de 0.4, y un coeficiente de constructibilidad de 0.6.<br><br>En el resto de las vías y zonas solo como habitación parcial, con un máximo de 30% de la superficie de la vivienda. | Oficinas sin afluencia de público.                                                                                                                                                                             | Solo locales existentes o mediante cambio de destino, en las vías, sectores y condiciones que se establecen en el artículo 40 bis, siempre que no supere una ocupación de suelo de 0.4, y un coeficiente de constructibilidad de 0.6.<br><br>En el resto de las vías y zonas solo como habitación parcial, con un máximo de 30% de la superficie de la vivienda. |
| En los predios que pertenezcan al área de edificación EAm1 y que enfrenten calle Mariano Sánchez Fontecilla o Isabel la Católica se permitirá el uso de equipamiento, clase servicios, actividad oficinas sin afluencia de público, incluidas actividades complementarias como salas de acondicionamiento físico y cafeterías.<br>LOS TIPOS DE USOS DE SUELO, ESCALAS, CLASES Y ACTIVIDADES NO MENCIONADOS SE ENTIENDEN COMO PROHIBIDOS. |           |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

Fuente: CIP 2894.

## 4.2 Superficies

En los cuadros siguiente se presenta detalle de las superficies del proyecto:

Cuadro N° 4.5: Cuadro Detallado de Resumen de superficies.

| RESUMEN DE SUPERFICIES |                 |                 |               |               |                 |                  |                  |
|------------------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|------------------|------------------|
| NIVEL                  | SUP. ÚTIL DEPTO | SUP. ESTAC.     | SUP. COMERCIO | SUP. BODEGA   | SUP. COMUN      | TOTAL            | DESTINOS         |
| SUBTERRANEO -1         | 0,00            | 655,50          | 0,00          | 129,44        | 918,01          | 1.702,95         | ESTAC. Y BODEGAS |
| SUBTERRANEO -2         | 0,00            | 680,50          | 0,00          | 132,71        | 901,23          | 1.714,44         | ESTAC. Y BODEGAS |
| <b>BAJO NNT</b>        | <b>0</b>        | <b>1336</b>     | <b>0</b>      | <b>262,15</b> | <b>1.819,24</b> | <b>3.417,39</b>  |                  |
| EDIFICIO               | SUP. ÚTIL DEPTO | SUP. ESTAC.     | SUP. COMERCIO | SUP. BODEGA   | SUP. COMUN      | TOTAL            | DESTINOS         |
| 1º PISO                | 268,66          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 169,55          | 438,21           | DEPTO Y COMUN    |
| 2º PISO                | 688,80          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 112,30          | 801,10           | DEPTO Y COMUN    |
| 3º PISO                | 688,80          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 112,30          | 801,10           | DEPTO Y COMUN    |
| 4º PISO                | 688,80          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 112,30          | 801,10           | DEPTO Y COMUN    |
| 5º PISO                | 688,80          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 112,30          | 801,10           | DEPTO Y COMUN    |
| 6º PISO                | 688,80          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 112,30          | 801,10           | DEPTO Y COMUN    |
| 7º PISO                | 688,80          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 112,30          | 801,10           | DEPTO Y COMUN    |
| 8º PISO                | 688,80          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 112,30          | 801,10           | DEPTO Y COMUN    |
| 9º PISO                | 688,80          | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 112,30          | 801,10           | DEPTO Y COMUN    |
| PISO CUBIERTA          | 0,00            | 0,00            | 0,00          | 0,00          | 74,15           | 74,15            | COMUN            |
| <b>TOTAL SNNT</b>      | <b>5.779,06</b> | <b>0,00</b>     | <b>0,00</b>   | <b>0,00</b>   | <b>1.142,10</b> | <b>6.921,16</b>  | VIVIENDA         |
| <b>TOTAL CONTRUIDO</b> | <b>5.779,06</b> | <b>1.336,00</b> | <b>0,00</b>   | <b>262,15</b> | <b>2.961,34</b> | <b>10.338,55</b> | VIVIENDA         |

Fuente: Arquitectura del proyecto

#### 4.2.1 Superficie Promedio

Respecto de los proyectos residenciales con destino vivienda, la estimación de flujos totales se efectuará en función de la superficie promedio (SP) de las unidades habitacionales, obtenida a partir de la división de la superficie útil construida del proyecto por el número de viviendas que éste contempla, como se muestra a continuación:

$$SP = \frac{\text{Superficie Útil}}{\text{Número de Viviendas}}$$

En el siguiente cuadro se muestra la superficie útil, el número de departamentos y la superficie promedio del “Edificio Presidente Riesco”:

Cuadro N° 4.6: Cuadro Detallado Características.

| Características Proyecto |         |
|--------------------------|---------|
| Superficie Útil (m2)     | 5779,06 |
| N° de departamentos      | 59      |
| Superficie Promedio (m2) | 98,0    |

Fuente: Elaboración Propia; Información: Arquitectura del proyecto

## 4.2.2 Carga Ocupación

Según la definición de la OGUC, la carga de ocupación del proyecto es la “relación del número máximo de personas por metro cuadrado, para los efectos previstos en la presente Ordenanza, entre otros, para el cálculo de los sistemas de evacuación según el destino del edificio o de sus sectores si contiene diferentes usos”. Para el “Edificio Presidente Riesco” este se encuentra condicionada por las condiciones de edificación para el área UV1-EAM4 que se muestra a continuación:

**Cuadro N° 4.7: Normas Constructibilidad Zona UV1-EAM4.**

| 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 |

Fuente: CIP N° 2894

Por lo tanto, la carga de ocupación reportada para el “Edificio Presidente Riesco” se presenta a continuación:

**Cuadro N° 4.8: Cálculo de Carga de Ocupación – Edificio Presidente Riesco**

| CÁLCULO CARGA DE OCUPACIÓN      |            |         |        |        |                |
|---------------------------------|------------|---------|--------|--------|----------------|
| pisos                           | estacionam | bodegas | <60 m2 | >60 m2 | c ocup. x piso |
| -2                              | 680,50     | 132,71  |        |        | 45,85          |
| -1                              | 655,50     | 129,44  |        |        | 44,20          |
| TOTAL CARGA OCUPACIÓN BAJO NTN  |            |         |        |        | 90,05          |
| 1                               |            |         | 0      | 268,66 | 13,43          |
| 2                               |            |         | 46,93  | 641,87 | 35,22          |
| 3                               |            |         | 46,93  | 641,87 | 35,22          |
| 4                               |            |         | 46,93  | 641,87 | 35,22          |
| 5                               |            |         | 46,93  | 641,87 | 35,22          |
| 6                               |            |         | 46,93  | 641,87 | 35,22          |
| 7                               |            |         | 46,93  | 641,87 | 35,22          |
| 8                               |            |         | 46,93  | 641,87 | 35,22          |
| 9                               |            |         | 46,93  | 641,87 | 35,22          |
| TOTAL CARGA OCUPACIÓN SOBRE NTN |            |         |        |        | 295,21         |
| TOTAL CARGA OCUPACIÓN PROYECTO  |            |         |        |        | 385,26         |

Fuente: planimetría

**Cuadro N° 4.9: Carga de Ocupación – Edificio Presidente Riesco**

| CÁLCULO CARGA OCUPACIÓN |    |        |
|-------------------------|----|--------|
| VIV < 60 M2             | 15 | 25,03  |
| VIV > 60 M2             | 20 | 270,18 |
| ESTAC                   | 16 | 83,5   |
| BODEGAS                 | 40 | 6,55   |
| TOTAL CARGA OCUP.       |    | 385,26 |

Fuente: planimetría

#### **4.2.3 Flujos Inducidos por el Proyecto.**

Los flujos inducidos por un proyecto corresponden a la estimación de los flujos vehiculares generados y atraídos por éste en transporte privado motorizado y de los flujos de viajes inducidos en transporte público y en modos no motorizados, considerando los diferentes usos o destinos que el proyecto incluye, abarcando todos los desplazamientos asociados al funcionamiento del proyecto, en ambos sentidos de circulación, es decir, desde y hacia el proyecto.

Para el cálculo de los flujos inducidos por el proyecto es necesario obtener las tasas de inducción de flujos, tanto de entrada como de salida de los proyectos, estas se establecen en el artículo 1.2.3 del Decreto 30, permitiendo estimar los flujos inducidos por el proyecto, por período, distinguiendo según se trate de flujos en transporte privado, en transporte público, peatones o ciclos. Los cuadros incluidos en este artículo podrán establecer tasas para más de una temporada o tasas diferenciadas según ubicación del proyecto u otros parámetros, como la escala de los equipamientos.

Para uso de suelo residencial con destino vivienda, los flujos inducidos proyectos de departamentos están determinados por su superficie promedio tal como se muestra a continuación:

Cuadro N° 4.10: Tasa de Inducción de Flujos de Entrada - Departamentos.

| TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS ENTRADA CON DESTINO VIVIENDA-DEPARTAMENTOS   |                      |         |                                                         |                                          |                             |                   |                 |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|
| PROYECTO                                                                  | UNIDAD DE REFERENCIA | PERÍODO | TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE ENTRADA VIAJES/H POR VIVIENDA | FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA |                             |                   |                 |
|                                                                           |                      |         |                                                         | TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)             | TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H | PEATONES VIAJES/H | CICLOS VIAJES/H |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es:<br><br>SP ≤ 50 m2 | Vivienda             | PM-L    | 0,20                                                    | 0,06                                     | 0,08                        | 0,04              | 0,01            |
|                                                                           |                      | PMd-L   | 0,20                                                    | 0,06                                     | 0,08                        | 0,04              | 0,01            |
|                                                                           |                      | PT-L    | 1,00                                                    | 0,30                                     | 0,40                        | 0,18              | 0,06            |
|                                                                           |                      | PMd-F   | 0,20                                                    | 0,06                                     | 0,08                        | 0,04              | 0,01            |
|                                                                           |                      | PT-F    | 0,20                                                    | 0,06                                     | 0,08                        | 0,04              | 0,01            |

|                                                                                          |          |       |                                      |                           |                           |                           |                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------|--------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es:<br>50 < SP ≤ 60 m <sup>2</sup>   | Vivienda | PM-L  | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PM-L * 0,35  | Total Viajes PM-L * 0,35  | Total Viajes PM-L * 0,18  | Total Viajes PM-L * 0,05  |
|                                                                                          |          | PMd-L | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PMd-L * 0,35 | Total Viajes PMd-L * 0,35 | Total Viajes PMd-L * 0,18 | Total Viajes PMd-L * 0,05 |
|                                                                                          |          | PT-L  | 1,0 + (0,02 * (SP - 50))             | Total Viajes PT-L * 0,35  | Total Viajes PT-L * 0,35  | Total Viajes PT-L * 0,18  | Total Viajes PT-L * 0,05  |
|                                                                                          |          | PMd-F | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PMd-F * 0,35 | Total Viajes PMd-F * 0,35 | Total Viajes PMd-F * 0,18 | Total Viajes PMd-F * 0,05 |
|                                                                                          |          | PT-F  | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PT-F * 0,35  | Total Viajes PT-F * 0,35  | Total Viajes PT-F * 0,18  | Total Viajes PT-F * 0,05  |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es:<br>60 < SP ≤ 140 m <sup>2</sup>  | Vivienda | PM-L  | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PM-L * 0,4   | Total Viajes PM-L * 0,32  | Total Viajes PM-L * 0,16  | Total Viajes PM-L * 0,04  |
|                                                                                          |          | PMd-L | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PMd-L * 0,4  | Total Viajes PMd-L * 0,32 | Total Viajes PMd-L * 0,16 | Total Viajes PMd-L * 0,04 |
|                                                                                          |          | PT-L  | 1,2 + (0,01 * (SP - 60))             | Total Viajes PT-L * 0,4   | Total Viajes PT-L * 0,32  | Total Viajes PT-L * 0,16  | Total Viajes PT-L * 0,04  |
|                                                                                          |          | PMd-F | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PMd-F * 0,4  | Total Viajes PMd-F * 0,32 | Total Viajes PMd-F * 0,16 | Total Viajes PMd-F * 0,04 |
|                                                                                          |          | PT-F  | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PT-F * 0,4   | Total Viajes PT-F * 0,32  | Total Viajes PT-F * 0,16  | Total Viajes PT-F * 0,04  |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es:<br>140 < SP ≤ 280 m <sup>2</sup> | Vivienda | PM-L  | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PM-L * 0,5   | Total Viajes PM-L * 0,24  | Total Viajes PM-L * 0,13  | Total Viajes PM-L * 0,03  |
|                                                                                          |          | PMd-L | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PMd-L * 0,5  | Total Viajes PMd-L * 0,24 | Total Viajes PMd-L * 0,13 | Total Viajes PMd-L * 0,03 |
|                                                                                          |          | PT-L  | 2,00 + (0,005 * (SP - 140))          | Total Viajes PT-L * 0,5   | Total Viajes PT-L * 0,24  | Total Viajes PT-L * 0,13  | Total Viajes PT-L * 0,03  |
|                                                                                          |          | PMd-F | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PMd-F * 0,5  | Total Viajes PMd-F * 0,24 | Total Viajes PMd-F * 0,13 | Total Viajes PMd-F * 0,03 |
|                                                                                          |          | PT-F  | Estimación de viajes para PT-L * 0,2 | Total Viajes PT-F * 0,5   | Total Viajes PT-F * 0,24  | Total Viajes PT-F * 0,13  | Total Viajes PT-F * 0,03  |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es:<br>SP > 280 m <sup>2</sup>       | Vivienda | PM-L  | 0,54                                 | 0,32                      | 0,08                      | 0,07                      | 0,01                      |
|                                                                                          |          | PMd-L | 0,54                                 | 0,32                      | 0,08                      | 0,07                      | 0,01                      |
|                                                                                          |          | PT-L  | 2,70                                 | 1,62                      | 0,38                      | 0,32                      | 0,05                      |
|                                                                                          |          | PMd-F | 0,54                                 | 0,32                      | 0,08                      | 0,07                      | 0,01                      |
|                                                                                          |          | PT-F  | 0,54                                 | 0,32                      | 0,08                      | 0,07                      | 0,01                      |

Fuente: Decreto 30.

Cuadro N° 4.11: Tasa de Inducción de Flujos de Salida - Departamentos.

| TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS SALIDA CON DESTINO VIVIENDA-DEPARTAMENTOS    |                      |         |                                      |                                         |                             |                          |                          |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------|--------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| PROYECTO                                                                  | UNIDAD DE REFERENCIA | PERÍODO | TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA     | FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA |                             |                          |                          |
|                                                                           |                      |         | VIAJES/H POR VIVIENDA                | TRANSPORTE PRIVADO VEH/H (1)            | TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H | PEATONES VIAJES/H        | CICLOS VIAJES/H          |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP ≤ 50 m2        | Vivienda             | PM-L    | 1,00                                 | 0,30                                    | 0,40                        | 0,18                     | 0,06                     |
|                                                                           |                      | PMd-L   | 0,20                                 | 0,06                                    | 0,08                        | 0,04                     | 0,01                     |
|                                                                           |                      | PT-L    | 0,20                                 | 0,06                                    | 0,08                        | 0,04                     | 0,01                     |
|                                                                           |                      | PMd-F   | 0,20                                 | 0,06                                    | 0,08                        | 0,04                     | 0,01                     |
|                                                                           |                      | PT-F    | 0,20                                 | 0,06                                    | 0,08                        | 0,04                     | 0,01                     |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 50 < SP ≤ 60 m2   | Vivienda             | PM-L    | 1,0 + (0,02 * (SP - 50))             | Total Viajes PM-L * 0,35                | Total Viajes PM-L * 0,35    | Total Viajes PM-L * 0,18 | Total Viajes PM-L * 0,05 |
|                                                                           |                      | PMd-L   | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PMd-L * 0,35                            | PMd-L * 0,35                | PMd-L * 0,18             | PMd-L * 0,05             |
|                                                                           |                      | PT-L    | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PT-L * 0,35                             | PT-L * 0,35                 | PT-L * 0,18              | PT-L * 0,05              |
|                                                                           |                      | PMd-F   | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PMd-F * 0,35                            | PMd-F * 0,35                | PMd-F * 0,18             | PMd-F * 0,05             |
|                                                                           |                      | PT-F    | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PT-F * 0,35                             | PT-F * 0,35                 | PT-F * 0,18              | PT-F * 0,05              |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 60 < SP ≤ 140 m2  | Vivienda             | PM-L    | 1,2 + (0,01 * (SP - 60))             | Total Viajes PM-L * 0,4                 | Total Viajes PM-L * 0,32    | Total Viajes PM-L * 0,16 | Total Viajes PM-L * 0,04 |
|                                                                           |                      | PMd-L   | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PMd-L * 0,4                             | PMd-L * 0,32                | PMd-L * 0,16             | PMd-L * 0,04             |
|                                                                           |                      | PT-L    | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PT-L * 0,4                              | PT-L * 0,32                 | PT-L * 0,16              | PT-L * 0,04              |
|                                                                           |                      | PMd-F   | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PMd-F * 0,4                             | PMd-F * 0,32                | PMd-F * 0,16             | PMd-F * 0,04             |
|                                                                           |                      | PT-F    | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PT-F * 0,4                              | PT-F * 0,32                 | PT-F * 0,16              | PT-F * 0,04              |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: 140 < SP ≤ 280 m2 | Vivienda             | PM-L    | 2,00 + (0,005 * (SP - 140))          | Total Viajes PM-L * 0,5                 | Total Viajes PM-L * 0,24    | Total Viajes PM-L * 0,13 | Total Viajes PM-L * 0,03 |
|                                                                           |                      | PMd-L   | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PMd-L * 0,5                             | PMd-L * 0,24                | PMd-L * 0,13             | PMd-L * 0,03             |
|                                                                           |                      | PT-L    | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PT-L * 0,5                              | PT-L * 0,24                 | PT-L * 0,13              | PT-L * 0,03              |
|                                                                           |                      | PMd-F   | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PMd-F * 0,5                             | PMd-F * 0,24                | PMd-F * 0,13             | PMd-F * 0,03             |
|                                                                           |                      | PT-F    | Estimación de viajes para PM-L * 0,2 | PT-F * 0,5                              | PT-F * 0,24                 | PT-F * 0,13              | PT-F * 0,03              |
| Proyecto de viviendas cuya superficie promedio (SP) es: SP > 280 m2       | Vivienda             | PM-L    | 2,70                                 | 1,62                                    | 0,38                        | 0,32                     | 0,05                     |
|                                                                           |                      | PMd-L   | 0,54                                 | 0,32                                    | 0,08                        | 0,07                     | 0,01                     |
|                                                                           |                      | PT-L    | 0,54                                 | 0,32                                    | 0,08                        | 0,07                     | 0,01                     |
|                                                                           |                      | PMd-F   | 0,54                                 | 0,32                                    | 0,08                        | 0,07                     | 0,01                     |
|                                                                           |                      | PT-F    | 0,54                                 | 0,32                                    | 0,08                        | 0,07                     | 0,01                     |

Fuente: Decreto 30.

Los flujos inducidos por departamentos se obtienen del producto del número de viviendas y su tasa de inducción respectiva por el tipo de transporte y periodo, obteniendo los siguientes flujos de entrada y salida para el “Edificio Presidente Riesco”.

Cuadro N° 4.12: Flujos de Entrada – Edificio Presidente Riesco.

| Periodo | Viajes/H por Viv | Transporte Privado VEH/H | Transporte Público Viajes/H | Peatones Viajes/H | Ciclos viajes/H |
|---------|------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|
| PML     | 18,6             | 7,5                      | 6,0                         | 3,0               | 0,7             |
| PMd-L   | 18,6             | 7,5                      | 6,0                         | 3,0               | 0,7             |
| PT-L    | 93,2             | 37,3                     | 29,8                        | 14,9              | 3,7             |
| Pmd-F   | 18,6             | 7,5                      | 6,0                         | 3,0               | 0,7             |
| PT-F    | 18,6             | 7,5                      | 6,0                         | 3,0               | 0,7             |

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 4.13: Flujos de Salida – Edificio Presidente Riesco.

| Periodo | Viajes/H por Viv | Transporte Privado VEH/H | Transporte Público Viajes/H | Peatones Viajes/H | Ciclos viajes/H |
|---------|------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|
| PML     | 93,2             | 37,3                     | 29,8                        | 14,9              | 3,7             |
| PMd-L   | 18,6             | 7,5                      | 6,0                         | 3,0               | 0,7             |
| PT-L    | 18,6             | 7,5                      | 6,0                         | 3,0               | 0,7             |
| Pmd-F   | 18,6             | 7,5                      | 6,0                         | 3,0               | 0,7             |
| PT-F    | 18,6             | 7,5                      | 6,0                         | 3,0               | 0,7             |

Fuente: Elaboración Propia

Finalmente, se presenta un resumen de los viajes inducidos por el Edificio Presidente Riesco.

Cuadro N° 4.14: Flujos Inducidos – Edificio Presidente Riesco.

| Total Viajes | Transporte Privado VEH/H |        | Otros Modos Viajes/H |        |
|--------------|--------------------------|--------|----------------------|--------|
|              | Entrada                  | Salida | Entrada              | Salida |
| PML          | 7,5                      | 37,3   | 9,7                  | 48,5   |
| PMd-L        | 7,5                      | 7,5    | 9,7                  | 9,7    |
| PT-L         | 37,3                     | 7,5    | 48,5                 | 9,7    |
| Pmd-F        | 7,5                      | 7,5    | 9,7                  | 9,7    |
| PT-F         | 7,5                      | 7,5    | 9,7                  | 9,7    |

Fuente: Elaboración Propia.

Por lo que finalmente los flujos inducidos para el proyecto son:

Cuadro N° 4.15: Flujos Inducidos – Edificio Presidente Riesco.

| Transporte Privado VEH/H | Otros Modos Viajes/H |
|--------------------------|----------------------|
| 45                       | 58                   |

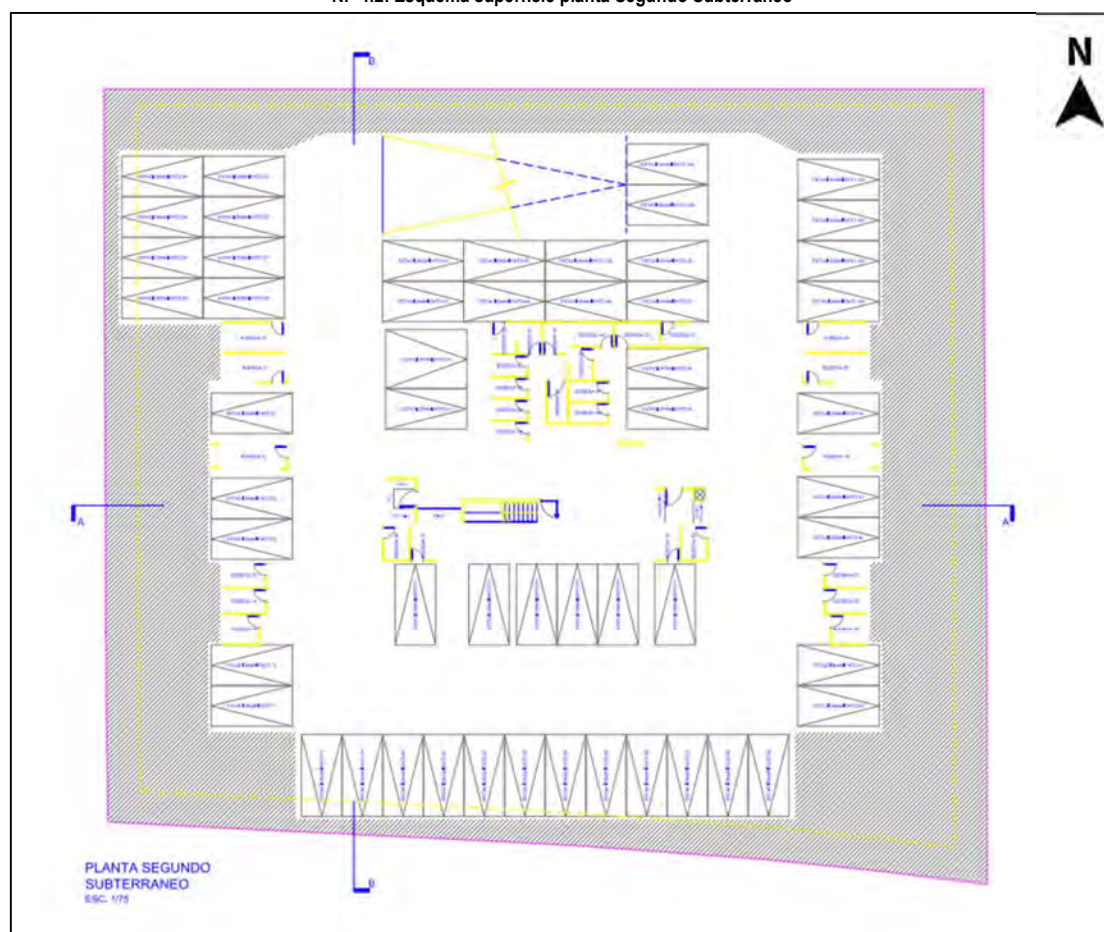
Fuente: Elaboración Propia.

### 4.3 Edificaciones

El proyecto contempla la construcción de 1 torre de 9 pisos de altura más piso cubierta y 2 niveles de subterráneos. Se habilitarán 59 departamentos distribuidos 3 unidades en primero piso y 56 unidades distribuidos desde el piso 2 al 9.

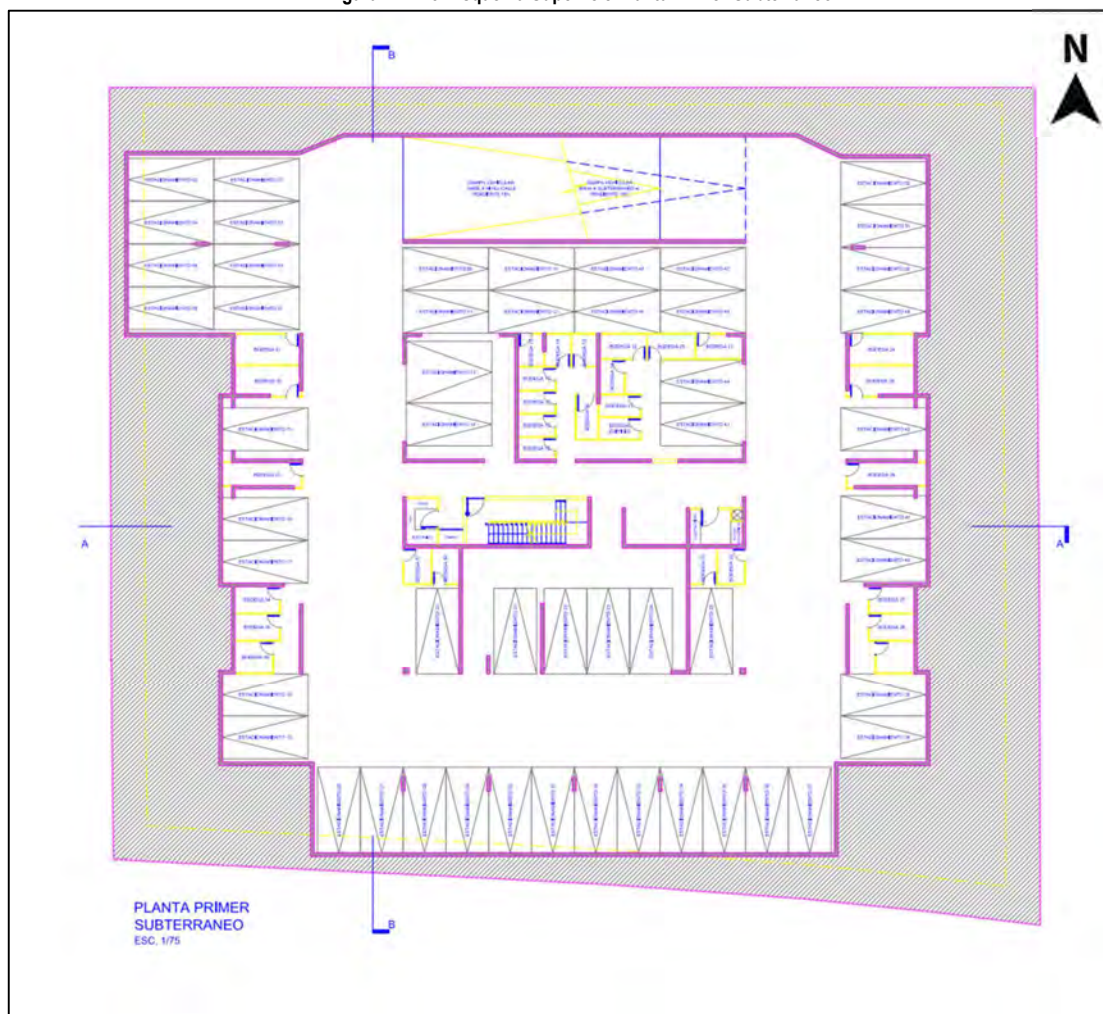
A continuación, se presentan las plantas tipo de acuerdo con los diferentes niveles:

N.º 4.2: Esquema superficie planta Segundo Subterráneo



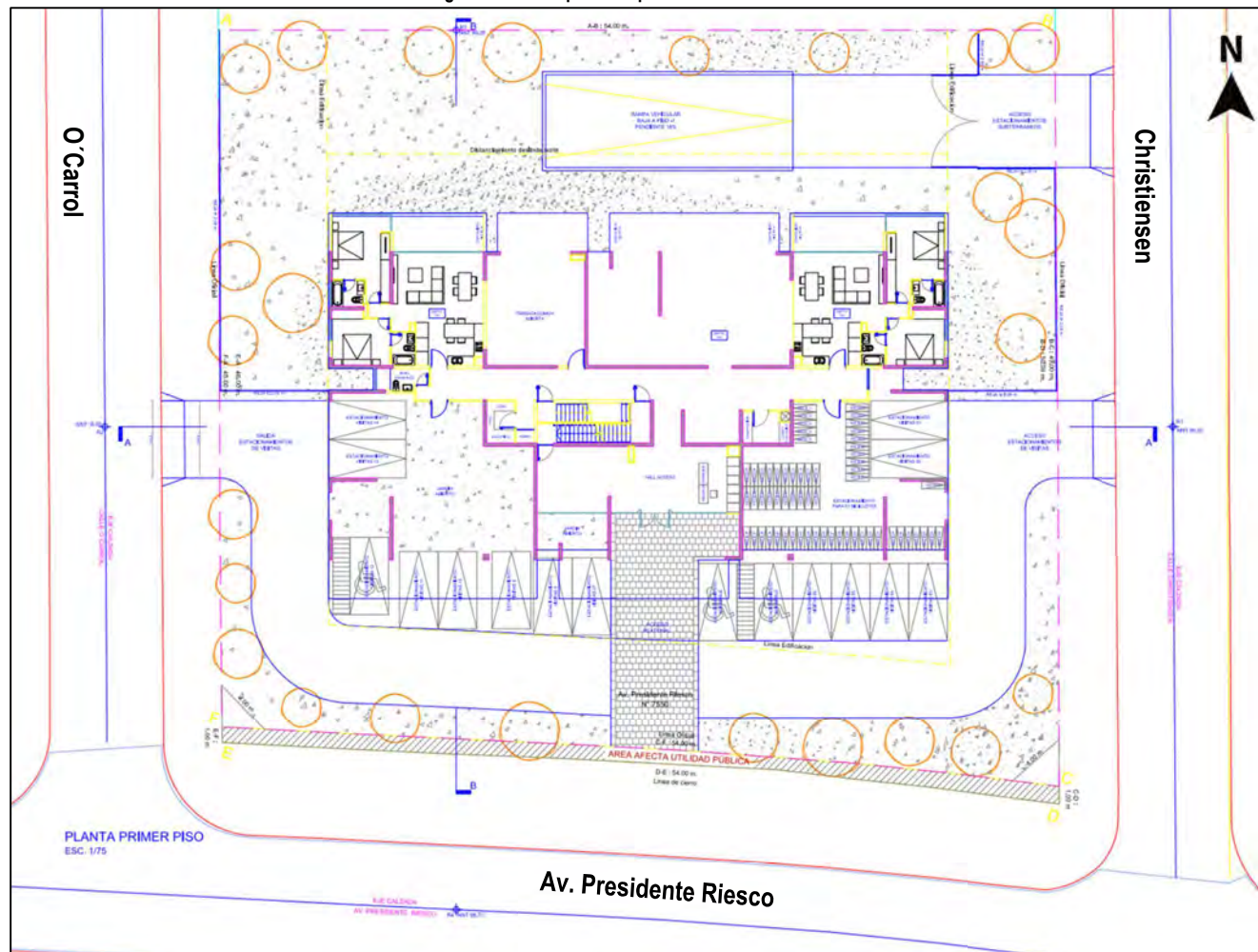
Fuente: Arquitectura

**Figura N.º 4.3: Esquema Superficie Planta Primer Subterráneo**



**Fuente:** Arquitectura.

Figura N° 4.4: Esquema Superficie Planta Primer Piso.



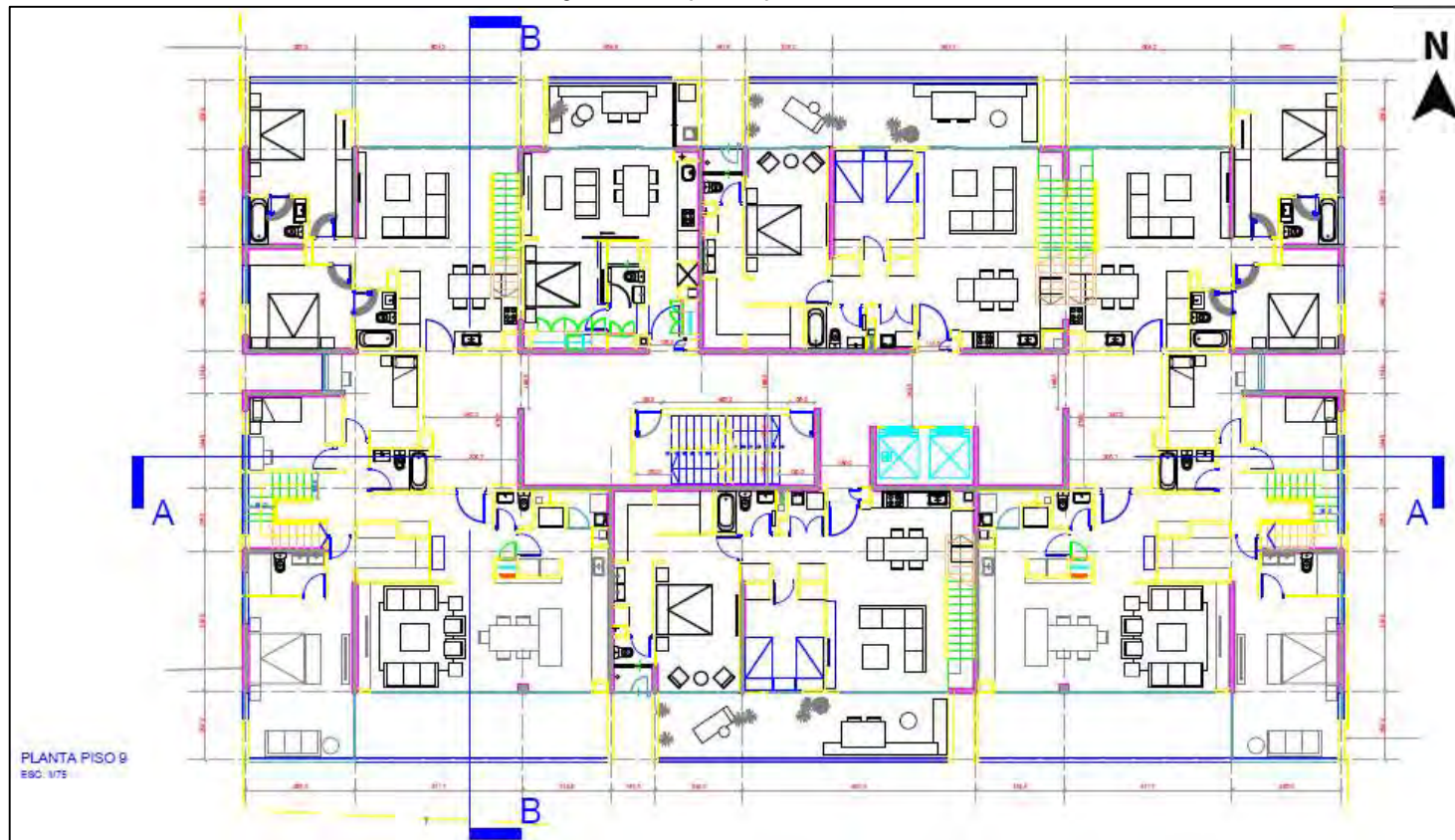
Fuente: Arquitectura

Figura N° 4.5: Esquema Superficie Planta Piso 2 al 9



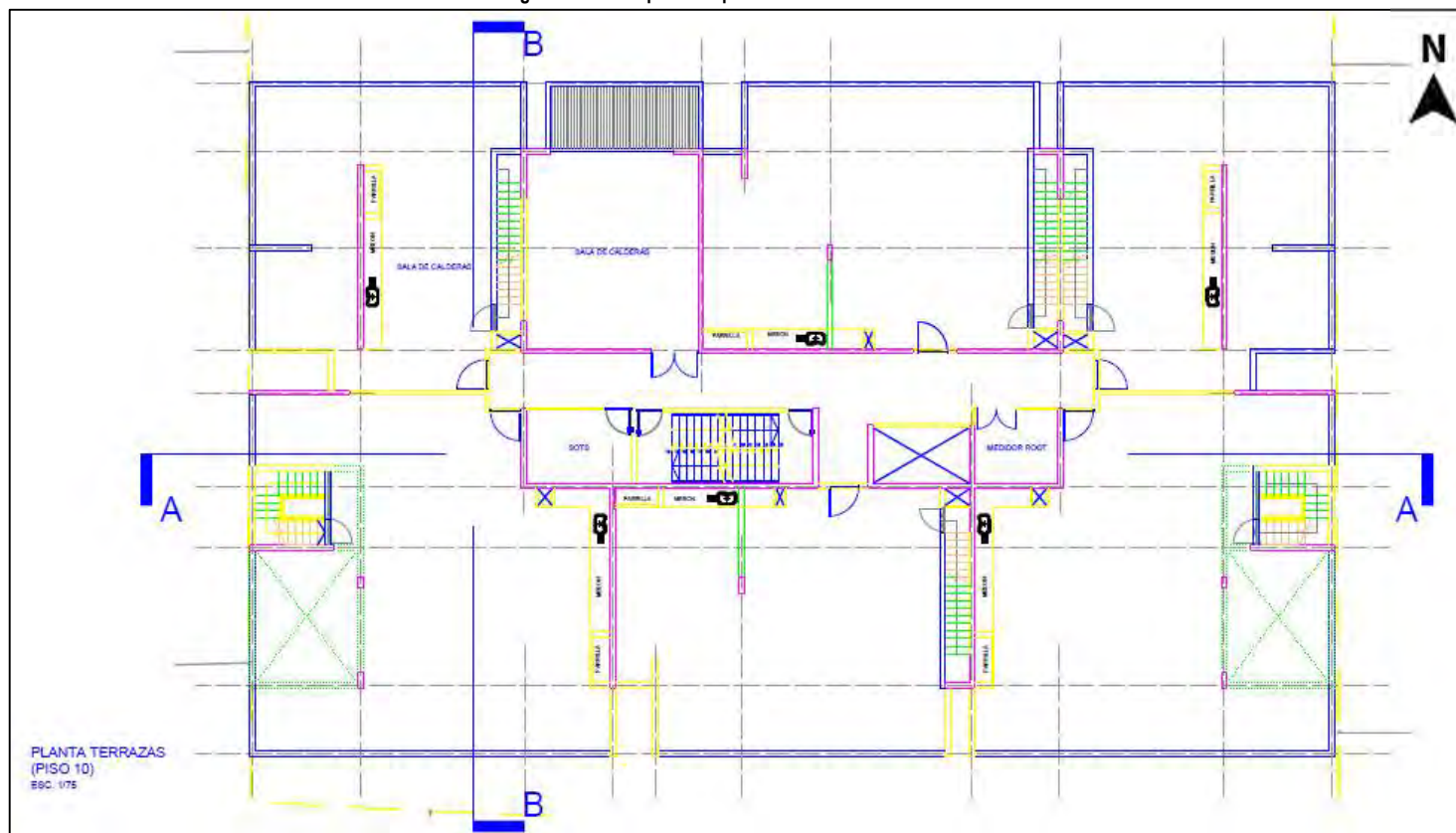
Fuente: Arquitectura.

Figura N° 4.6: Esquema Superficie Planta Piso 9.



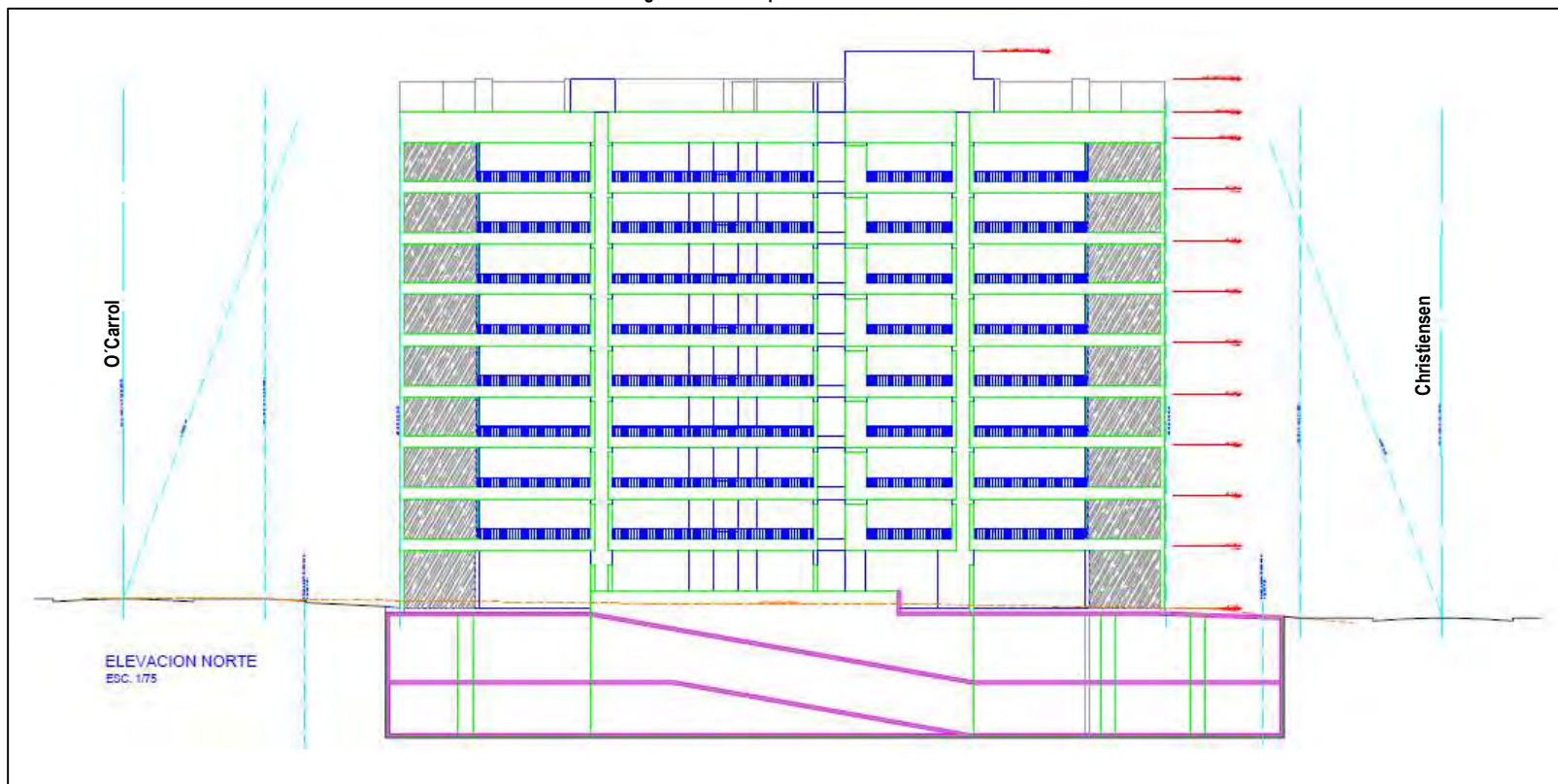
Fuente: Arquitectura

Figura N° 4.7: Esquema Superficie Planta Terrazas Piso 10.



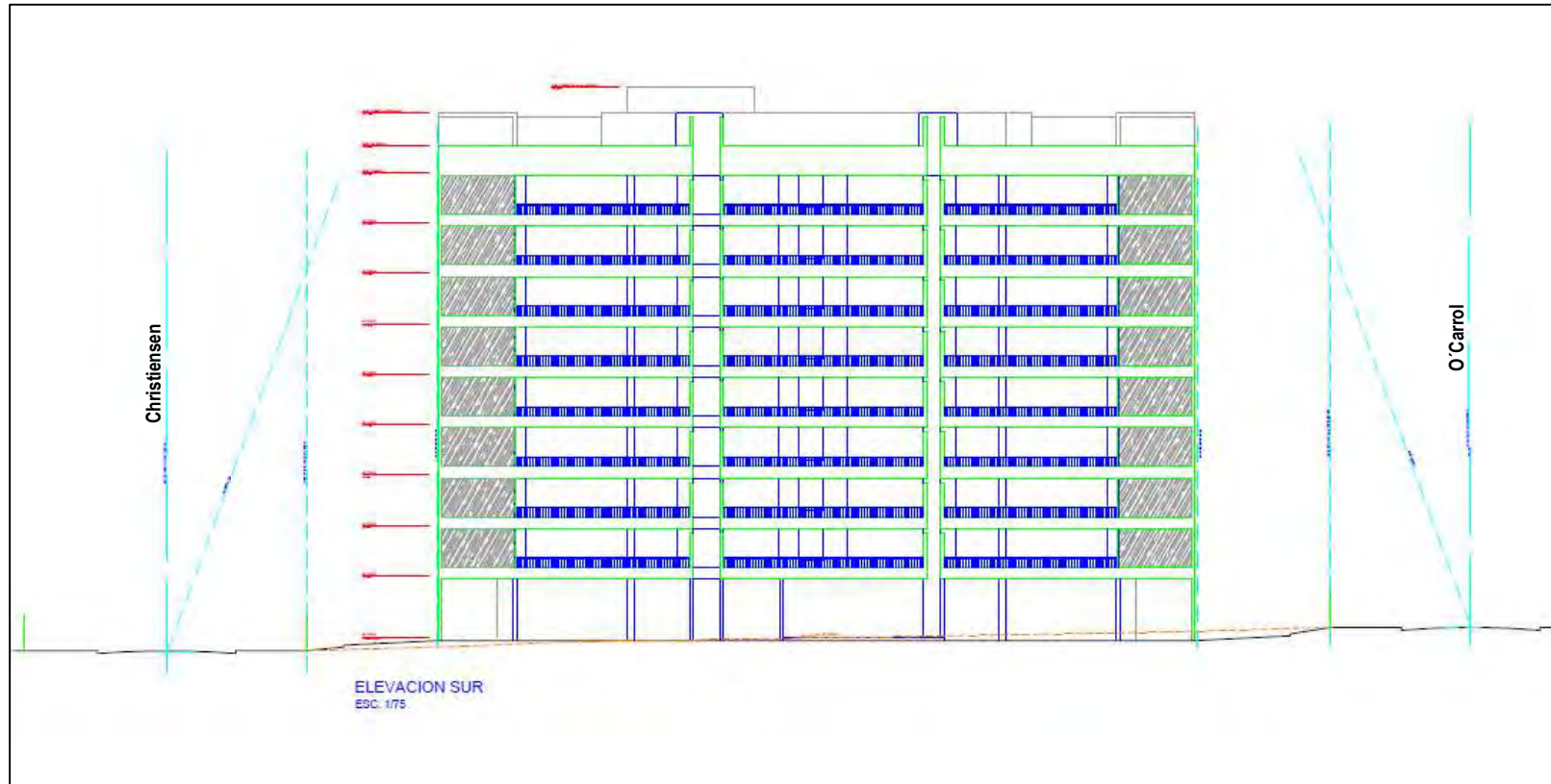
Fuente: Arquitectura

Figura N° 4.8: Esquema Elevación Norte.



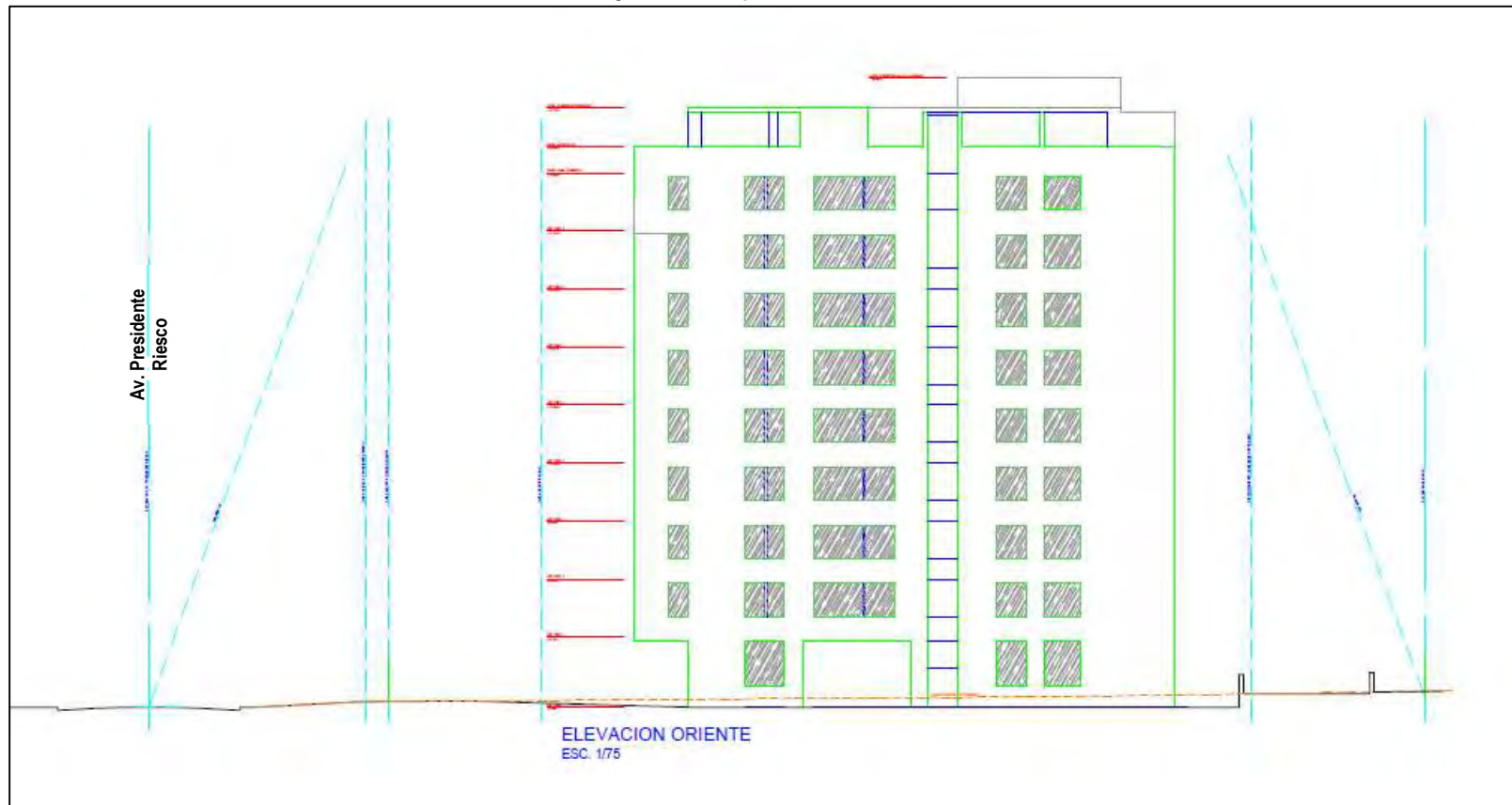
Fuente: Arquitectura

Figura N° 4.9: Esquema Elevación Sur.



Fuente: Arquitectura.

Figura N° 4.10: Esquema Elevación Oriente.



Fuente: Arquitectura.

Figura N° 4.11: Esquema Elevación Poniente.



Fuente: Arquitectura.

#### 4.4 Estacionamientos

El cálculo de estacionamientos está regido por el Artículo 15 del Plan Regulador Comunal de Las Condes vigente donde indica las exigencias de estacionamientos para todos los proyectos, además de lo regido en las PRMS para estacionamientos de visita. En el siguiente cuadro se presenta la exigencia de estacionamientos mínimos:

**Cuadro N° 4.16: Normativa de Estacionamientos**

| ESTACIONAMIENTOS       | DESTINO     | ZONA        | VIVIENDA COLECTIVA      |         |
|------------------------|-------------|-------------|-------------------------|---------|
| VEHICULAR ART 15 PRCLC | RESIDENCIAL | EAm4        | DE 0 A 70 M2            | 1/ VIV  |
|                        |             |             | DE 70 A 110 M2          | 1,5/VIV |
|                        |             |             | DE 110 A 140 M2         | 2,0/VIV |
|                        |             |             | DE 140 A 180 M2         | 2,5/VIV |
|                        |             |             | MAYORES 180 M2          | 3,0/VIV |
| PRMS                   |             | ZONA A - B1 | ESTACIONAMIENTOS VISITA | 15%     |

Fuente: Arquitectura.

Los Estacionamientos para personas con discapacidad están normados por el Artículo 2.4.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción OGUC tal como se muestra a continuación:

**Cuadro N° 4.17: Normativa de Estacionamientos para Personas con Discapacidad**

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

Fuente: Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Por lo Tanto, el cálculo de estacionamiento exigido versus los proyectados es el siguiente:

Cuadro N° 4.18: Estacionamientos Exigidos Versus Propuestos

| Cuadro N° 4.16: Estacionamientos Exigidos Versus Propuestos                                                     |                                   |                                                  |           |     |     |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------|-----------|-----|-----|-----------|
| ESTACIONAMIENTOS                                                                                                |                                   | EXIGIDO                                          |           |     |     | PROPUESTO |
| descuento<br>Estacionamiento según<br>Art 2.4.1<br>descuento<br>Estacionamiento según<br>art transitorio DS 109 | 0 a 70 1 viv                      | 1 x depto                                        | 8 deptos  | 8   | 106 |           |
|                                                                                                                 | 70 A 110                          | 1,5 x depto                                      | 35 deptos | 53  |     |           |
|                                                                                                                 | 110 A 140                         | 2 x depto                                        | 16 deptos | 32  |     |           |
|                                                                                                                 | Sub Total Exigido                 |                                                  |           | 93  |     |           |
|                                                                                                                 | ESTAC VISITAS 15%                 |                                                  |           | 14  | 14  |           |
|                                                                                                                 | ESTAC ASIGNABLES 2 DISCAPACITADOS |                                                  |           | 2   | 2   |           |
|                                                                                                                 | Total Exigido                     |                                                  |           | 107 | 122 |           |
| DISCAPACITADOS ART.2.4.2 OGUC                                                                                   |                                   | SOBRE 50 Y HASTA 200 = 3 Un. incluye 1 de visita |           |     | 3   |           |
| ESTACIONAMIENTOS BICICLETA                                                                                      |                                   | 1 CADA 2 ESTAC. VEHICULAR                        |           | 54  | 61  |           |

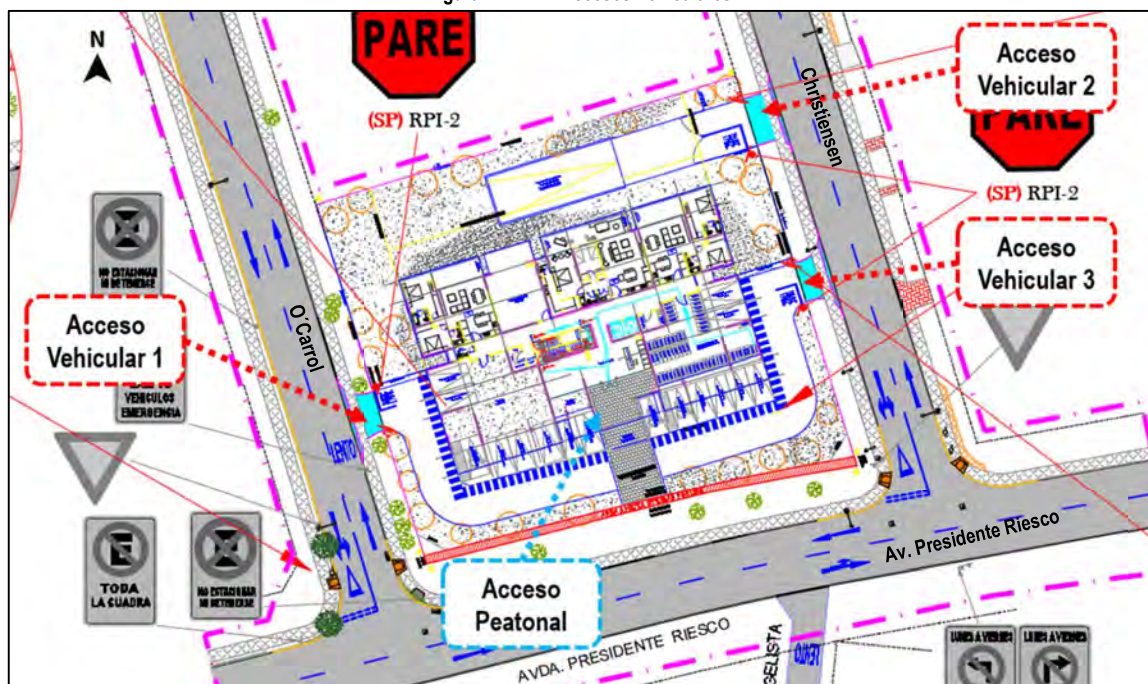
Fuente: Arquitectura.

El Proyecto propone 122 estacionamientos versus los 107 exigido y además incluye tres estacionamientos para personas con problemas de movilidad.

## 4.5 Accesos

El proyecto contempla accesos vehiculares y peatonales bidireccionales hacia “**Edificio Presidente Riesco**”. El Acceso peatonal se emplaza en Av. Presidente Riesco. En cuanto a los Accesos vehiculares se emplazan por Calle O’ Carol y Calle Christiensen tal como se muestra en la siguiente figura:

Figura N.º 4.12: Accesos Vehiculares



Fuente: Arquitectura, Elaboración Propia

El acceso peatonal se encuentra en la acera norte de Av. Presidente Riesco, en cambio, los accesos vehiculares se encuentran por la vereda poniente de Christiensen y por la acera vereda oriente de O’ Carol. Cabe mencionar que todos los accesos vehiculares son bidireccionales, permitiendo cada uno de ellos el ingreso y egreso de vehículos al proyecto.

#### 4.5.1 Análisis de Visibilidad en Accesos

Para asegurar la visibilidad y seguridad de los accesos se decidió hacer un análisis de visibilidad de los accesos, los accesos 1, 2 y 3 los cuales se emplazan en las vías locales O'Carrol y Christiensen demostrando la inexistencia de objetos que puedan obstaculizar la visibilidad de los conductores de salen del edificio.

- **Acceso 1: Calle O'Carrol**

En la siguiente imagen se visualiza el área visible en el acceso 1, donde se puede observar que no existen elementos que puedan dificultar la visibilidad de este acceso, permitiendo una visibilidad de por lo menos 20 metros.

Figura N.º 4.13: Área Visible: Acceso 1.



Fuente: Elaboración Propia.

- **Acceso 2: Calle Christiensen (Salida desde Subterráneo)**

En la siguiente imagen se visualiza el área visible en el acceso 2, donde se puede observar que no existen elementos que puedan dificultar la visibilidad de este acceso, permitiendo una visibilidad mayor a 20 metros.

Figura N.º 4.14: Área Visible: Acceso 2.



Fuente: Elaboración Propia.

- **Acceso 3: Calle Christiensen**

En la siguiente imagen se visualiza el área visible en el acceso 3, donde se puede observar que no existen elementos que puedan dificultar la visibilidad de este acceso, permitiendo una visibilidad mayor a 20 metros.

Figura N.º 4.15: Área Visible: Acceso 3.



Fuente: Elaboración Propia.

Cabe mencionar que los accesos vehiculares del proyecto se enfrentan a las vías locales de O'Carroll y Christiensen los cuales por definición de la OGUC tienen una velocidad de diseño de 20 a 30 km/h. Por lo tanto, los conductores provenientes desde estas vías tendrían un campo visual superior a 100°, según la relación Velocidad-Campo Visual que se presenta a continuación:

Cuadro N.º 4.19: Relación Velocidad Campo Visual.

| V (km/h) | CAMPO VISUAL | D.A. (m) | D.D. (m) | TAMAÑO DEL OBJETO A LA D.A. (cm) |
|----------|--------------|----------|----------|----------------------------------|
| 40       | 100°         | 200      | 15       | 5,8                              |
| 50       | 90°          | 250      | 20       | 7,3                              |
| 60       | 80°          | 300      | 24       | 8,7                              |
| 70       | 70°          | 350      | 27       | 10,2                             |
| 80       | 55°          | 400      | 30       | 11,6                             |

FUENTES: A Policy on Design of Urban Highways and Arterial Streets (AASHTO, 1973)  
Manual de Carreteras, Volumen 3 (MOP, 1981)

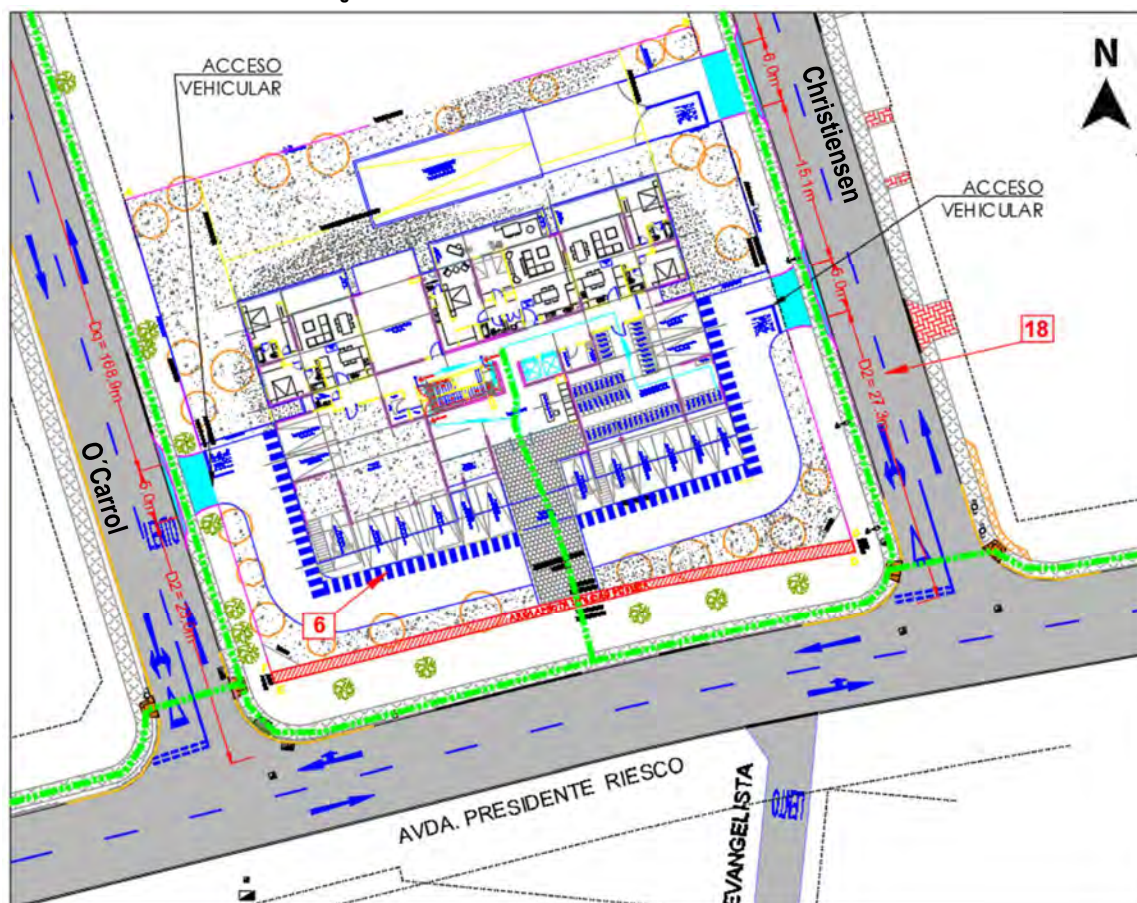
#### 4.5.2 Distancias Mínimas de Accesos a Intersección (Dq y D2)

Las distancias mínimas de los accesos a la intersección, según lo establece el Artículo 1.3.2 del Decreto 30 para los Imiv Básicos (con excepción de los que sus proyectos son del tipo equipamiento de clase comercio de escala mediana y mayor, y las estaciones de servicio automotor), los accesos vehiculares no pueden estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina medido desde el punto de rebaje del acceso más próximo a la esquina.

Los accesos del “Edificio Presidente Riesco” se enfrentan a las vías locales O’Carrol y Christiensen por lo que a continuación se muestran las distancias de los accesos 1 y 3 los cuales están más próximos a las Intersecciones con Av. Presidente Riesco, el acceso 2 por calle Christiensen quedo fue excluido de este análisis debido a que el acceso 3 por calle Christiensen que más cerca de una intersección.

El acceso por calle O’Carrol se encuentra a una distancia de 23 metros de intersección, en cambio el acceso más cercano a Av. Presidente Riesco por calle Christiensen se encuentra a 27,3 metros. A continuación, se muestra una figura representando las distancias mínimas de los accesos a la intersección más próxima:

Figura N. ° 4.16: Distancias Mínimas de Acceso a intersección.



Fuente: Elaboración Propia.

### 4.5.3 Diseño de accesos

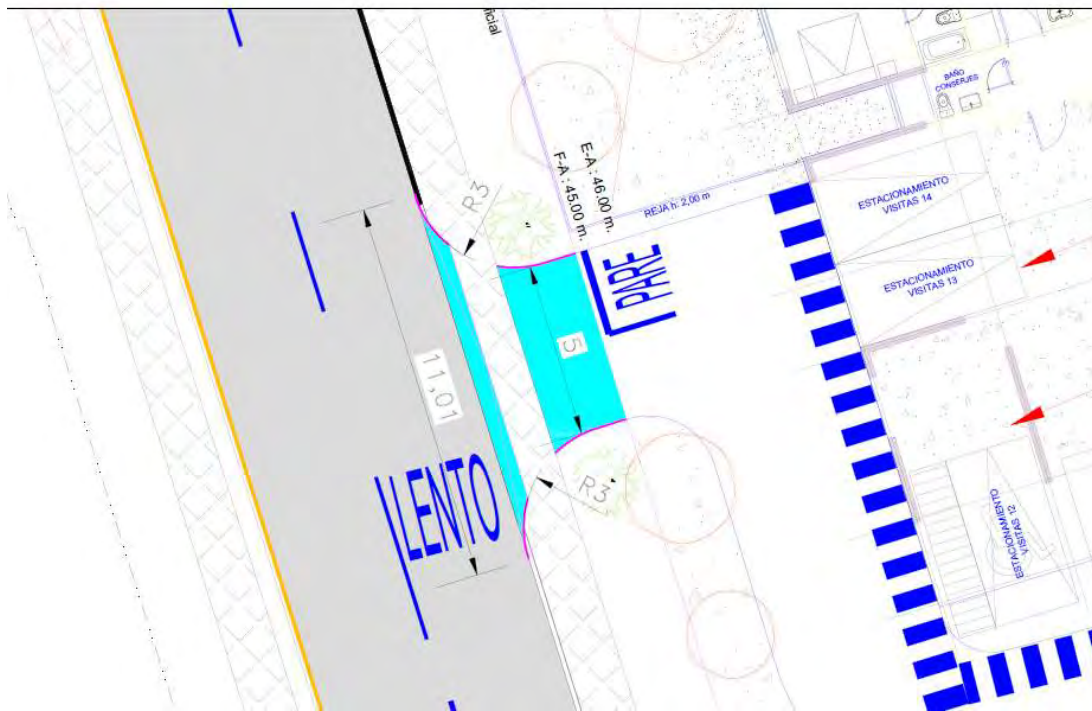
A continuación se presentan las dimensiones de los accesos vehiculares acorde con la normativa vigente SERVIU.

DETALLE DE ACCESO VEHICULAR N°1

---

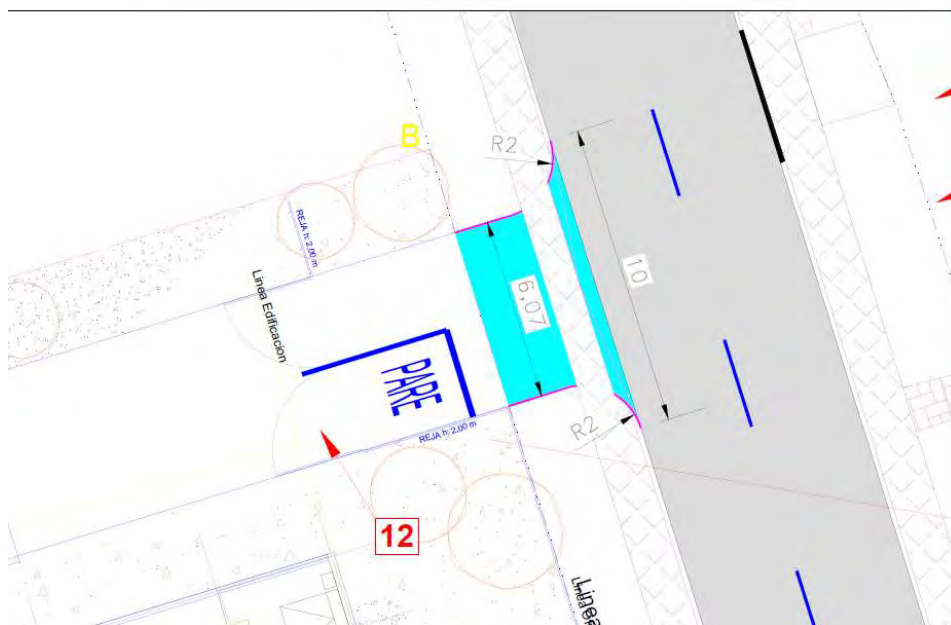
1:250

1:250



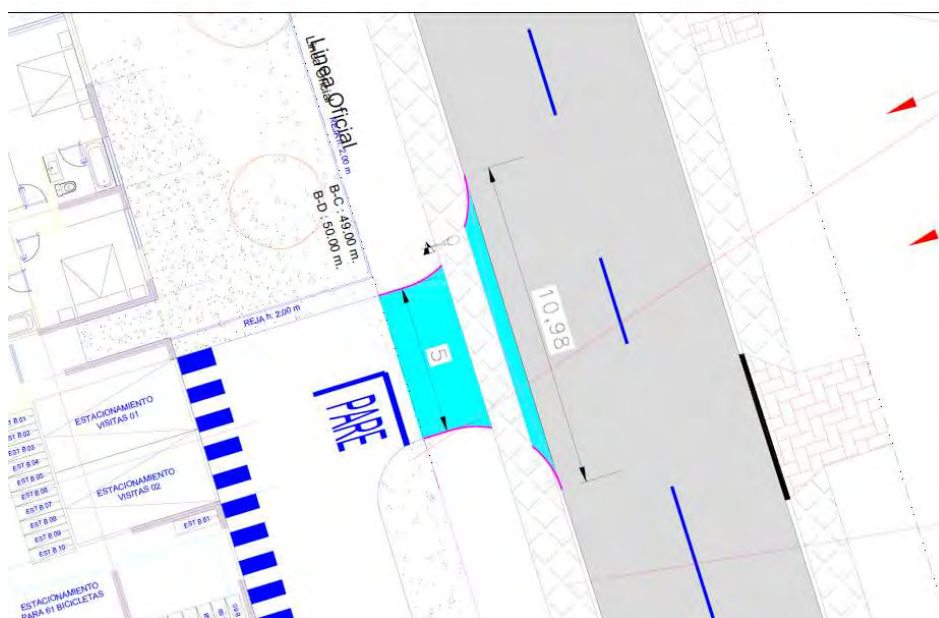
## DETALLE DE ACCESO VEHICULAR N°2

1:250



## DETALLE DE ACCESO VEHICULAR N°3

1:250



## 5 CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

De acuerdo con los antecedentes contenidos en el Certificado de Informaciones Previas numero 2894 con fecha del 14 de septiembre del 2022 emitido por la Dirección de Obras Municipales (DOM) de la Municipalidad de Las Condes, indica que el proyecto se encuentra ubicado en la "UV1 Uso de Vivienda":

Figura N° 5.1: CIP N°2894 – ROL S.I.I. N° 1693 – 11.



**CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS**

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

**MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES**

REGIÓN METROPOLITANA

☒ URBANO ☐ RURAL

(C.I.P.-1.4.4)

1/1

FORMULARIO 5.2.

SGV / LSM / RRL / JCN

CERTIFICADO N°

**2894**

FECHA

14-09-2022

SOLICITUD N°

17029

FECHA

09-09-2022

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

|                           |                  |                           |         |      |      |
|---------------------------|------------------|---------------------------|---------|------|------|
| A LA PROPIEDAD UBICADA EN |                  | PRESIDENTE RIESCO         |         |      |      |
| LOTEO                     | CHACRA LO SALDES | S-8134                    | MANZANA | E    | LOTE |
| ROL S.I.I. N°             | 1693-11          | LE HA SIDO ASIGNADO EL N° |         | 7550 |      |

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

CHRISTENSEN 730

O'CARROL 730

**2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES**

|                                             |                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO | RES. G.R.M. 2094, RES. G.R.M. N°12/10.                                                                                                                                                                                                     |
| PLAN REGULADOR COMUNAL                      | RES. G.R.M. N°994, D.A. N° 321803, D.A. N° 4744 AL D.A. N° 4486/04, D.A. N° 739/11, D.A. N° 2953/04, D.A. N° 2974/07, D.A. N° 3193/07, D.A. N° 3904/07, D.A. N° 3905/07, D.A. N° 966/14, 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       | FECHA |
| DECRETO O RESOLUCIÓN N° | FECHA |

**4.- Deberá acompañar informe sobre calidad de subsuelo (ART. 5.1.15 O.G.U.C.)**

☐ SI ☐ NO

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

**5.1.- USOS DE SUELO**

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

INFORMACIÓN ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

**ÁREAS DE EDIFICACIÓN:**

|        |                                |
|--------|--------------------------------|
| E-Ann4 | EDIFICACIÓN AISLADA MEDIA N° 4 |
|--------|--------------------------------|

| SUPERFICIE PIEDRAL MÍNIMA  | DENSIDAD MÁXIMA             | ALTURA MÁXIMA EDIF.        | SISTEMA DE AGRUPAMIENTO |
|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------|
| (*)                        | (*)                         | (*)                        | (*)                     |
| COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD | COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO | OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES | NABANTE                 |
| (*)                        | (*)                         | (*)                        | (*)                     |
| ADOSAMIENTOS               | DISTANCIAMIENTOS            | CERROS                     | DCHAVOS                 |
| (*)                        | (*)                         | AL TUBO 2,50 m máximo      | 40%                     |

(\*) INFORMACIÓN ÁREA DE EDIFICACIÓN EN HOJA ANEXA

Firmado Digitalmente

Fuente: DOM Las Condes.

Figura N° 5.2: CIP N°2894 – ROL S.I.I. N° 1693 – 11.

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.D.U.C.) |                                                                    | NO                                                                 |                                                                    |
| ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS                                                 |                                                                    |                                                                    |                                                                    |
| ESTACIONAMIENTO ZONA A                                                                            |                                                                    |                                                                    |                                                                    |
| VER ART. 32 DEL PRLC                                                                              |                                                                    |                                                                    |                                                                    |
| ÁREA DE RIESGO                                                                                    | ÁREA DE PROTECCIÓN                                                 | ZONA DE INMUEBLE DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA                         | ZONA TÍPICA O MONUMENTO NACIONAL                                   |
| <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO                                | <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO | <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO | <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO |

**5.2.- LINEAS OFICIALES**

|                   |                              |          |            |
|-------------------|------------------------------|----------|------------|
| POR CALLE         |                              | TIPO VÍA |            |
| PRESIDENTE RIESCO |                              | TRONCAL  |            |
| LINEA OFICIAL     | DISTANCIA ENTRE L.O.         | 22,000 m | ANTEJARDÍN |
|                   | DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA | 11,000 m | CALZADA    |
|                   |                              | S/TABLAS |            |
|                   |                              | 4 PISTAS |            |

|               |                              |          |            |
|---------------|------------------------------|----------|------------|
| POR CALLE     |                              | TIPO VÍA |            |
| CHRISTENSEN   |                              | LOCAL    |            |
| LINEA OFICIAL | DISTANCIA ENTRE L.O.         | 15,000 m | ANTEJARDÍN |
|               | DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA | 7,500 m  | CALZADA    |
|               |                              | S/TABLAS |            |
|               |                              | 7,000 m  |            |

|               |                              |          |            |
|---------------|------------------------------|----------|------------|
| POR CALLE     |                              | TIPO VÍA |            |
| O'CARROL      |                              | LOCAL    |            |
| LINEA OFICIAL | DISTANCIA ENTRE L.O.         | 15,000 m | ANTEJARDÍN |
|               | DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA | 7,500 m  | CALZADA    |
|               |                              | S/TABLAS |            |
|               |                              | 7,000 m  |            |

|               |                              |          |            |
|---------------|------------------------------|----------|------------|
| POR CALLE     |                              | TIPO VÍA |            |
|               |                              |          |            |
| LINEA 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. 99) |                                     | <input checked="" type="checkbox"/> SI | <input type="checkbox"/> NO         |
| PARQUE                                                                        | <input type="checkbox"/>            | ENSANCHE                               | <input checked="" type="checkbox"/> |
| VALIDAD                                                                       | <input checked="" type="checkbox"/> | APERTURA                               | <input type="checkbox"/>            |

DE LAS SIGUIENTES VÍAS

PRESIDENTE RIESCO EN UN ANCHO 1,00 MTS.

GRAFICACIÓN DEL ÁREA AFECTA A UTILIDAD PÚBLICA CON INDICACIÓN DE SUPERFICIES Y DIMENSIONES (Parque / Validad)

VER PLANO S-8134

Firmado Digitalmente

Fuente: DOM Las Condes.

Figura N° 5.3: CIP N°2894 – ROL S.I.I. N° 1693 – 11.

FORMULARIO 5.2. (C.I.P.-1.4.4) 3/3

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

**PRESIDENTE RIESCO**

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

| PLANOS Y PROYECTOS                  |                                    |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Pavimentación                      |
| <input type="checkbox"/>            | Agua Potable                       |
| <input type="checkbox"/>            | Alcantarillado de Aguas Servidas   |
| <input type="checkbox"/>            | Evacuación de Aguas Lluvias        |
| <input type="checkbox"/>            | Electricidad y/o Alumbrado Público |
| <input type="checkbox"/>            | Gas                                |
| <input type="checkbox"/>            | Telecomunicaciones                 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Plantaciones y obras de ornato     |
| <input type="checkbox"/>            | Obras de defensa del terreno       |
| <input type="checkbox"/>            | 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 LOTEOS/UBIDIVISIÓN/FUSIÓN

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 RELACIÓN CON EL DECRETO ALCALDICO SECCIÓN 1° N° 966 DE 2014, APLICA DECRETO ALCALDICO SECCIÓN 1° N° 1022 DEL 14/02/2017.

**OBS:**

- 1.- VER LEY N° 20.959 DE FECHA 12.11.2020 QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO.
- 2.- PARA PRESIDENTE RIESCO, CHRISTENSEN Y O CARROL, EL ANTEJARDIN ES 5.00 m. VER ART. 9 DEC. ALC. N° 729/2011, SOBRE ANTEJARDINES ENTRE LINEAS OFICIALES ANTEJARDIN PARA DENSIFICACIÓN VER TABLAS.
- 3.- PARA AFECTACIÓN A UTILIDAD PÚBLICA APLICA LEY 20.791 D.O. DE 29 DE OCTUBRE DEL 2014.

**NOTA:** EL PRESENTE CERTIFICADO MANTENDRÁ 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**

|                                                    |    | \$ 9.047 |                |
|----------------------------------------------------|----|----------|----------------|
| TOTAL DERECHOS MUNICIPALES (ART. 130 N° 9 L.G.U.C) | N° |          | FECHA          |
| GIRO DE INGRESO MUNICIPAL                          | N° | 16111246 | FECHA 9/9/2022 |

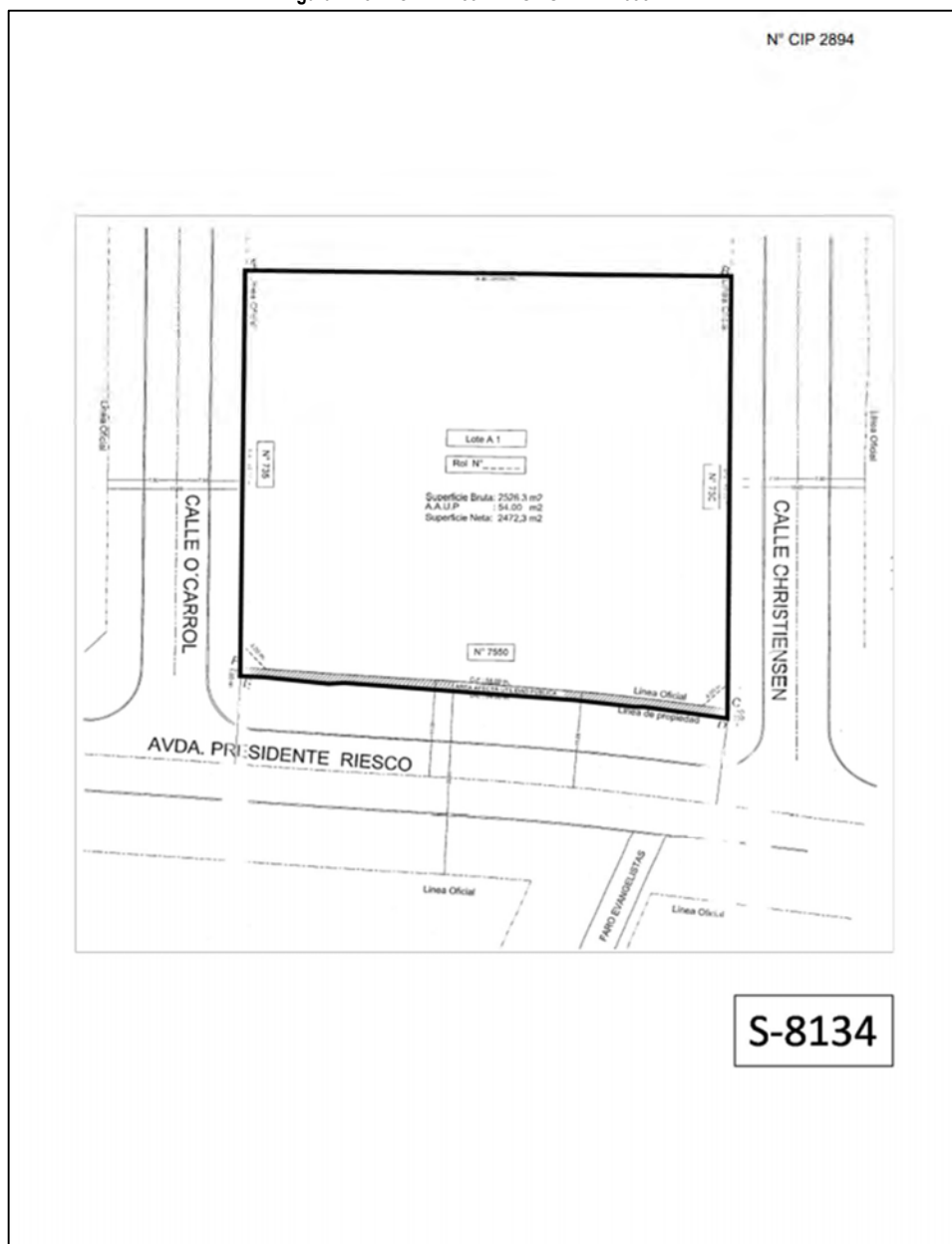
Firmado Digitalmente

Código: VJJYAMjAuJhnCQX5NWc validar en: <http://lascondes.filedom.cl/verificacion/index.php>

**DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES**  
FIRMA Y TIMBRE

Fuente: DOM Las Condes.

Figura N° 5.4: CIP N°2894 – ROL S.I.I. N° 1693 – 11.



Fuente: DOM Las Condes.

## 6 DEFINICIONES INICIALES

Dada las características viales existentes, se ha propuesto la siguiente metodología y alcances del presente estudio.

### 6.1 Definición del Área de Influencia

En función a lo expuesto en el capítulo **DECLARACIÓN TIPO DE INFORME**, donde se especifica que, en función de los viajes inducidos de entrada y salida del Proyecto, se tiene que evaluar un IMIV del tipo Básico debido al flujo total inducido por el transporte privado motorizado, y en el caso del flujo total inducido en función de viajes/hora para los viajes en otros modos<sup>2</sup> la categoría a considerar de IMIV de tipo Básico, como se presenta en el capítulo **2 DECLARACIÓN TIPO DE INFORME**.

- **Área de influencia para IMIV Básico:** En primera instancia se deberán considerar los accesos del proyecto, ya sea tanto para peatones como para vehículos. Se debe tener en cuenta un conjunto de factores contempladas en el instrumento de planificación territorial, tanto para ensanche como para apertura de nuevas vías.

Dicho todo lo anterior, se tiene que el área de influencia para el modo de Transporte Privado Motorizado y para los viajes en otros modos del Proyecto se muestra en la siguiente figura:

---

<sup>2</sup> Viajes en otros modos: Transporte Público, Peatones, Ciclos

Figura N.º6.1: Área de Influencia

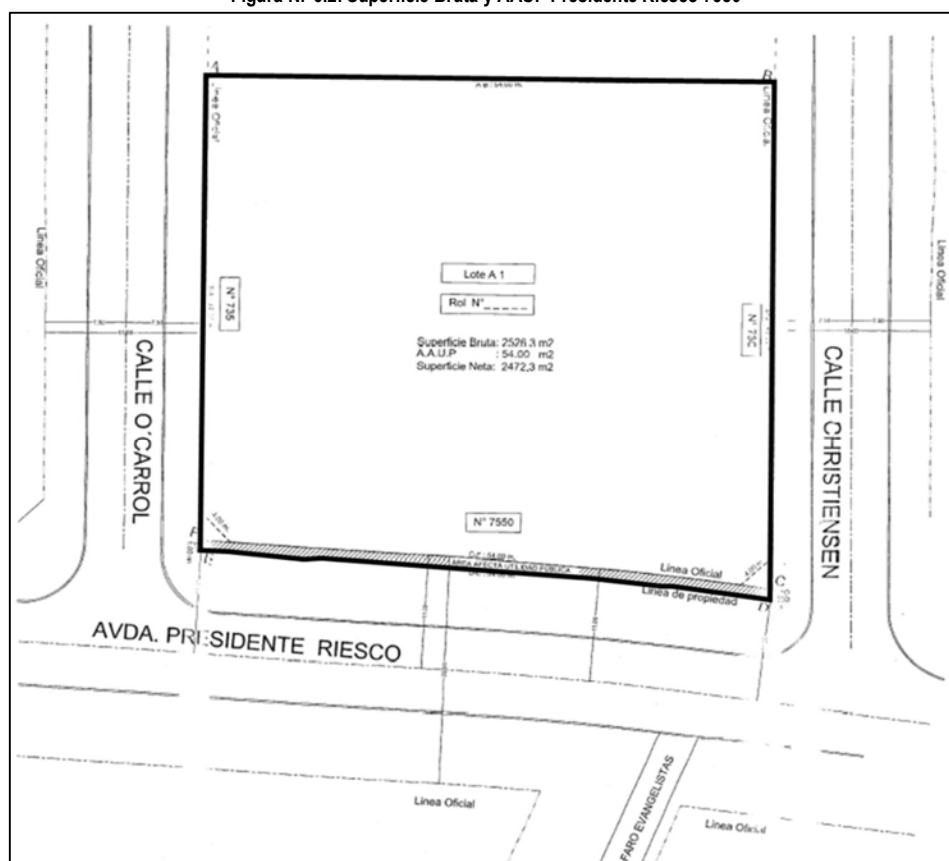


Fuente: Elaboración Propia

### 6.1.1 Afectaciones a Utilidad Pública

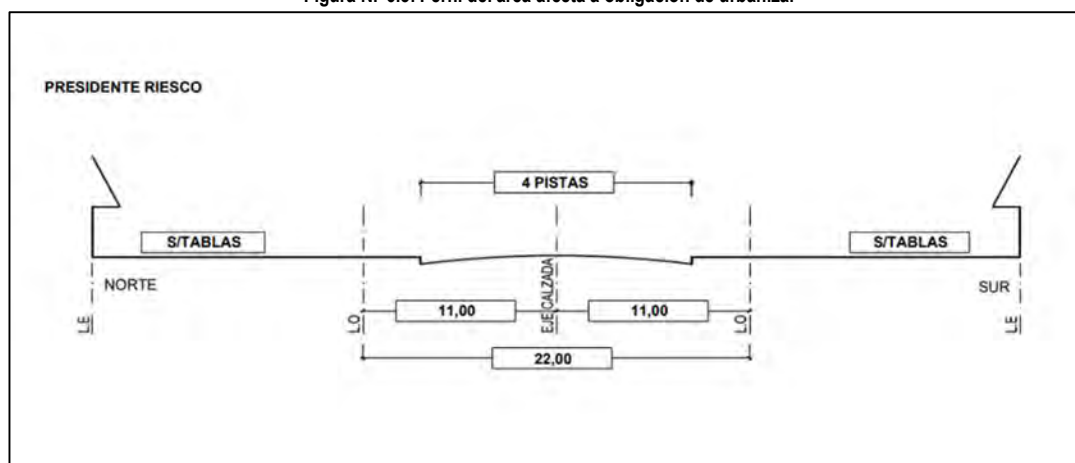
En base a lo expuesto en el CIP número 2894, el área afecta a utilidad pública del proyecto corresponden a 54m<sup>2</sup> de la superficie bruta en el cual se efectuará ensanche de la vía Av. Presidente Riesco en un ancho de 1 m. A continuación, se muestra el área afecta y el perfil del área afecta a obligación de urbanizar.

Figura N.º6.2: Superficie Bruta y AAUP Presidente Riesco 7550



Fuente: CIP 2894

Figura N.º6.3: Perfil del área afecta a obligación de urbanizar



Fuente: CIP 2894

## 6.2 Rutas de ingreso y egreso

Con respecto a las vías que conforman parte de las rutas de ingreso y egreso del proyecto, las cuales permiten conectar el Proyecto con el resto de la vialidad comunal en cada una de las direcciones posibles de distribución de los viajes. Como consecuencia de los anterior, las figuras presentadas a continuación esquematizan las rutas respectivas de entrada y de salida del proyecto.

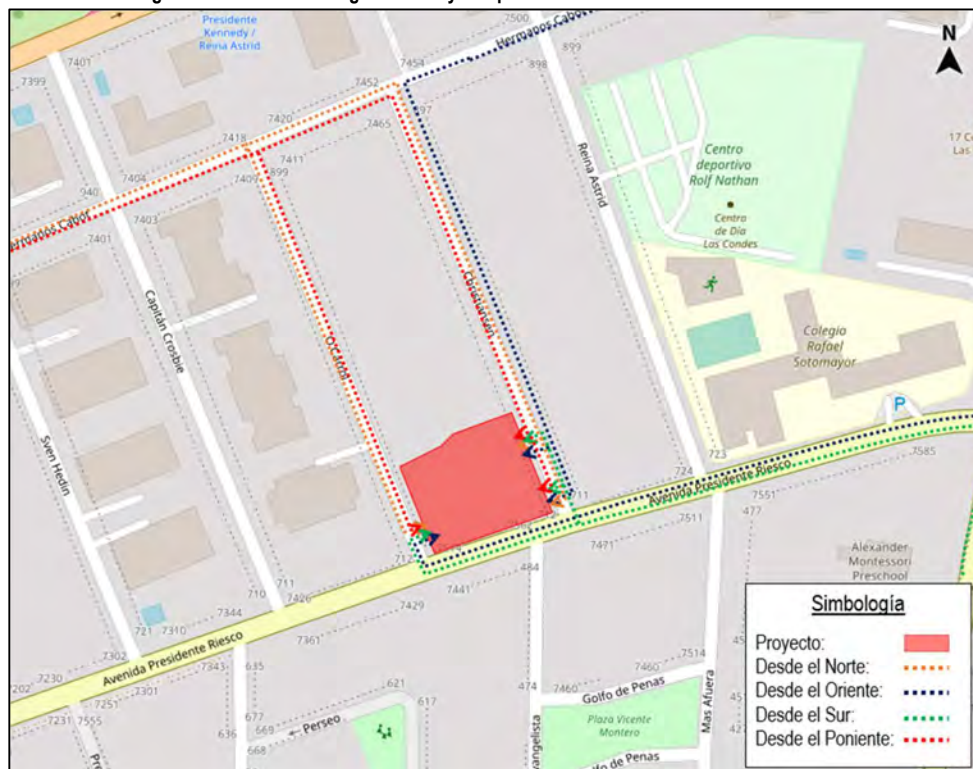
### 6.2.1 Vehículos motorizados

#### Rutas de Ingreso:

##### **Punta Mañana**

- **Norte:**
  - Ruta 1: Gerónimo de Alderete – Hnos Cabot – O' Carrol – Proyecto.
  - Ruta 2: Gerónimo de Alderete – Hnos. Cabot – Christensen – Proyecto.
- **Oriente:**
  - Ruta 1: Avenida Presidente Riesco – O' Carrol – Proyecto.
  - Ruta 2: Hermanos Cabot – Christensen – Proyecto.
- **Sur:**
  - Ruta 1: Las Tranqueras – Avenida Presidente Riesco – Christensen – Proyecto.
  - Ruta 2: Las Tranqueras – Avenida Presidente Riesco – O' Carrol – Proyecto.
- **Poniente:**
  - Ruta 1: Hnos. Cabot – O' Carrol – Proyecto.
  - Ruta 2: Hnos. Cabot – Christensen - Proyecto.

Figura N.º 6.4: Rutas de Ingreso al Proyecto para Vehículos Motorizados – Punta Mañana



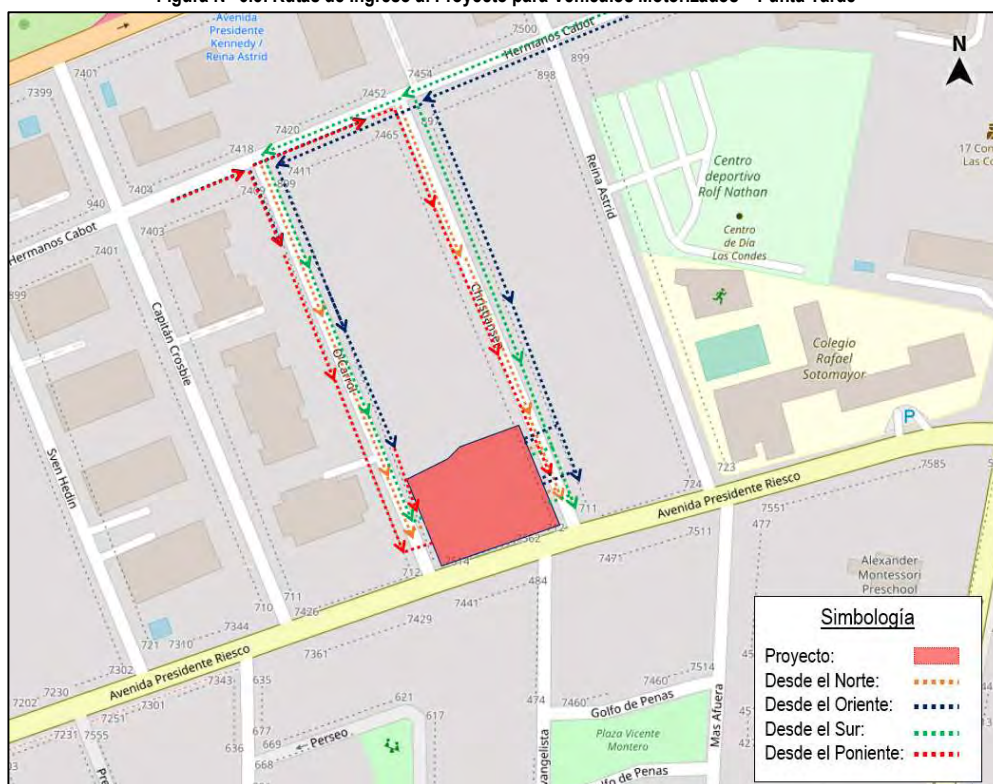
Fuente: Elaboración Propia

## Rutas de Ingreso

### Punta Tarde

- **Norte:**
  - Ruta 1: Gerónimo de Alderete – Hnos. Cabot – O' Carrol – Proyecto.
  - Ruta 2: Gerónimo de Alderete – Hnos. Cabot – Christiensen – Proyecto.
- **Oriente:**
  - Ruta 1: Hermanos Cabot – Christiensen – Proyecto.
  - Ruta 2: Hermanos Cabot – O' Carrol – Proyecto.
- **Sur:**
  - Ruta 1: Las Tranqueras – Hnos. Cabot – Christiensen – Proyecto.
  - Ruta 2: Las Tranqueras – Hnos. Cabot – O' Carrol – Proyecto.
- **Poniente:**
  - Ruta 1: Hnos. Cabot – O' Carrol – Proyecto.
  - Ruta 2: Hnos. Cabot – Christiensen - Proyecto.

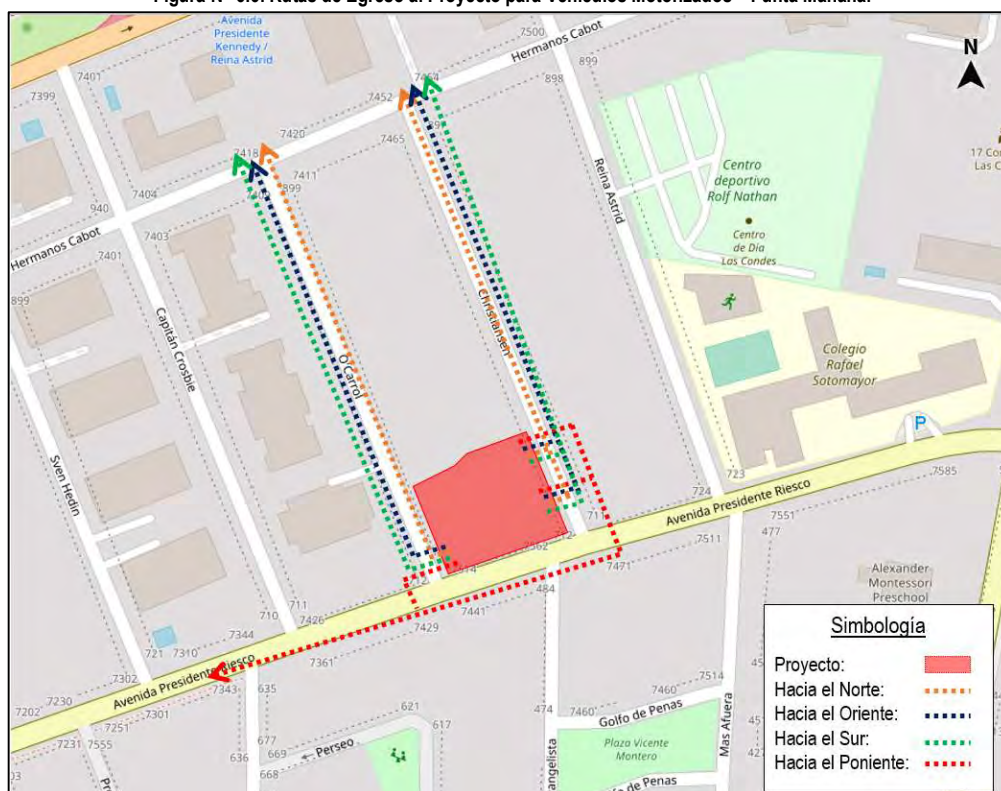
Figura N° 6.5: Rutas de Ingreso al Proyecto para Vehículos Motorizados – Punta Tarde



Fuente: Elaboración Propia

Rutas de Egreso:**Punta Mañana**

- **Norte:**
  - Ruta 1: Proyecto – O' Carrol. – Hnos. Cabot – Gerónimo de Alderete.
  - Ruta 2: Proyecto – Christiensen – Hnos. Cabot – Gerónimo de Alderete.
- **Oriente:**
  - Ruta 1: Proyecto – O' Carrol – Hnos. Cabot.
  - Ruta 2: Proyecto – Christiensen – Hnos. Cabot.
- **Sur:**
  - Ruta 1: Proyecto – Christiensen – Hnos. Cabot - Las Tranqueras.
  - Ruta 2: Proyecto - O' Carrol – Hnos. Cabot - Las Tranqueras.
- **Poniente:**
  - Ruta 1: Proyecto – O' Carrol. — Avda. Presidente Riesco.
  - Ruta 2: Proyecto – Christiensen — Avda. Presidente Riesco.

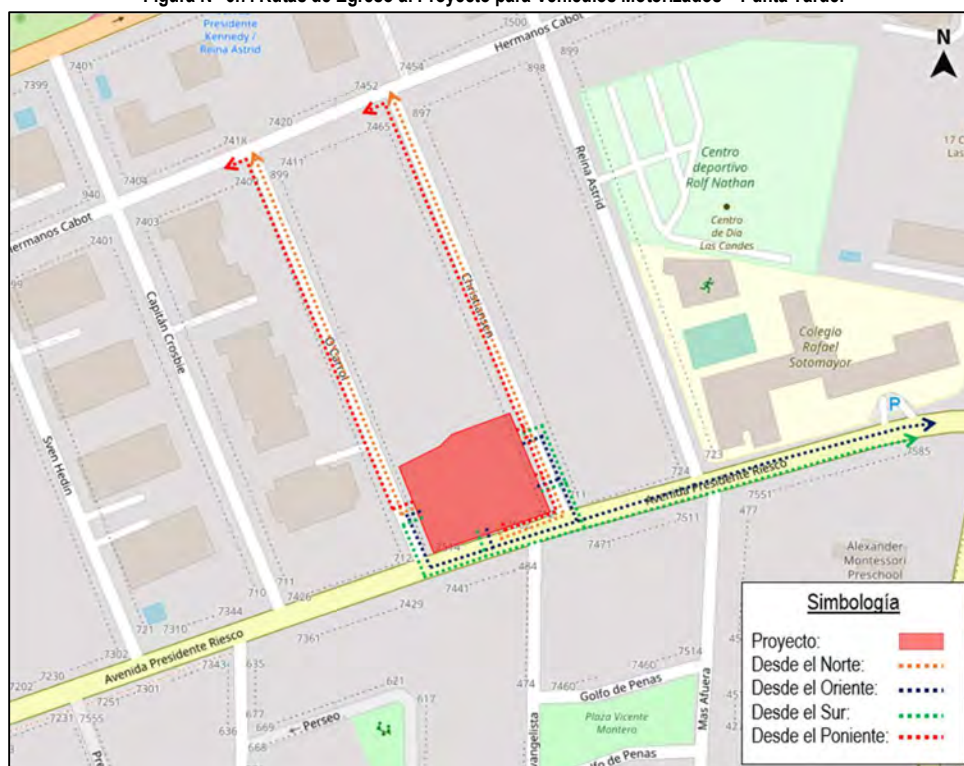
**Figura N° 6.6: Rutas de Egreso al Proyecto para Vehículos Motorizados – Punta Mañana.**

Fuente: Elaboración Propia

Rutas de Egreso:**Punta Tarde**

- **Norte:**
  - Ruta 1: Proyecto – O’Carrol.
  - Ruta 2: Proyecto – Christiensen.
- **Oriente:**
  - Ruta 1: Proyecto – O’Carrol – Hrnos. Cabot.
  - Ruta 2: Proyecto – Christiensen - Hrnos. Cabot.
- **Sur:**
  - Ruta 1: Proyecto – O’Carrol – Av. Presidente Riesco.
  - Ruta 2: Proyecto – Christiensen - Av. Presidente Riesco.
- **Poniente:**
  - Ruta 1: Proyecto – O’Carrol – Av. Presidente Riesco.
  - Ruta 2: Proyecto – Christiensen - Av. Presidente Riesco.

Figura N° 6.7: Rutas de Egreso al Proyecto para Vehículos Motorizados – Punta Tarde.



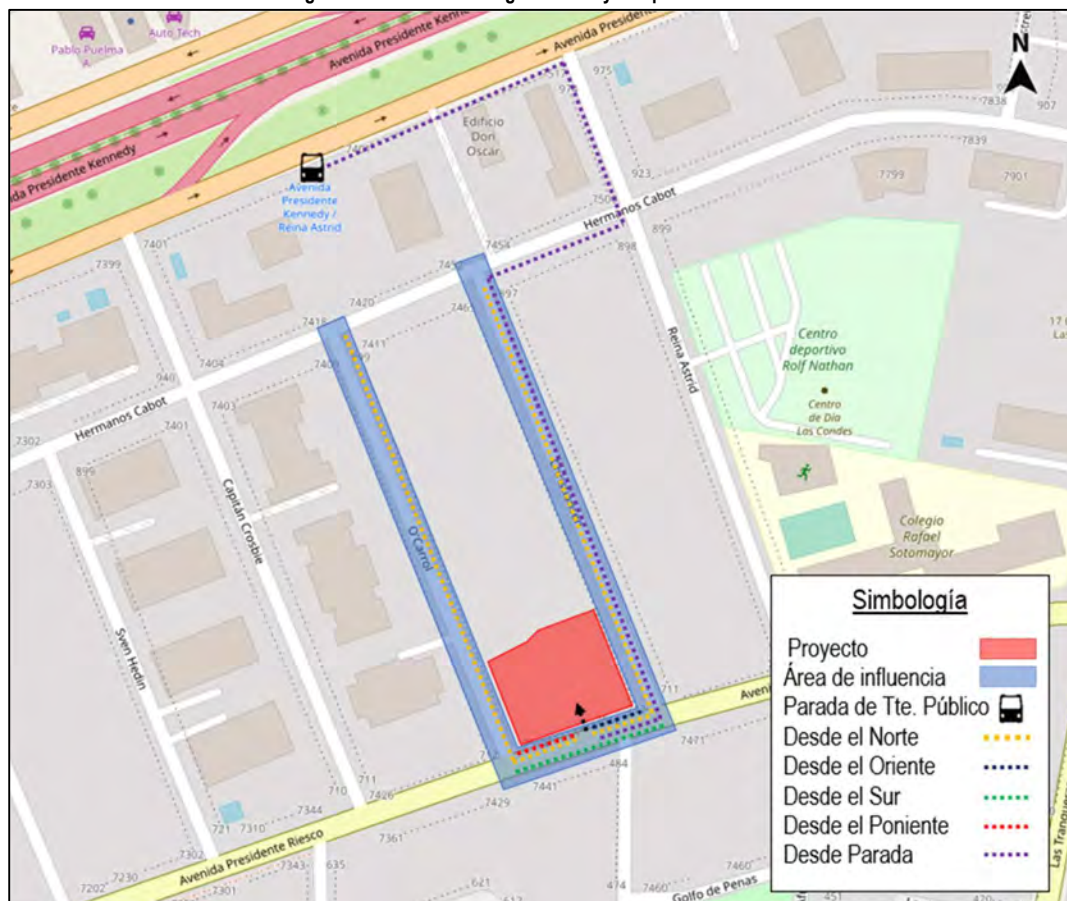
Fuente: Elaboración Propia

## 6.2.2 Otros Modos

### Rutas de Ingreso:

- Norte:
  - Ruta 1: Christiensen – Avda. Pdte. Riesco - Proyecto
  - Ruta 2: O' Carrol – Avda. Pdte. Riesco - Proyecto
- Oriente: Avda. Pdte. Riesco - Proyecto
- Sur:
  - Ruta 1: Las Tranqueras – Avda. Pdte. Riesco - Proyecto
  - Ruta 2: Gerónimo de Alderete – Avda. Pdte. Riesco - Proyecto
- Poniente: Avda. Pdte. Riesco – Proyecto
- Paradero: Avda. Pdte. Kennedy – Reina Astrid – Hermanos Cabot – Cristiensen – Avda. Pdte. Riesco - Proyecto.

Figura N.º 6.8: Rutas de Ingreso al Proyecto para Otros Modos

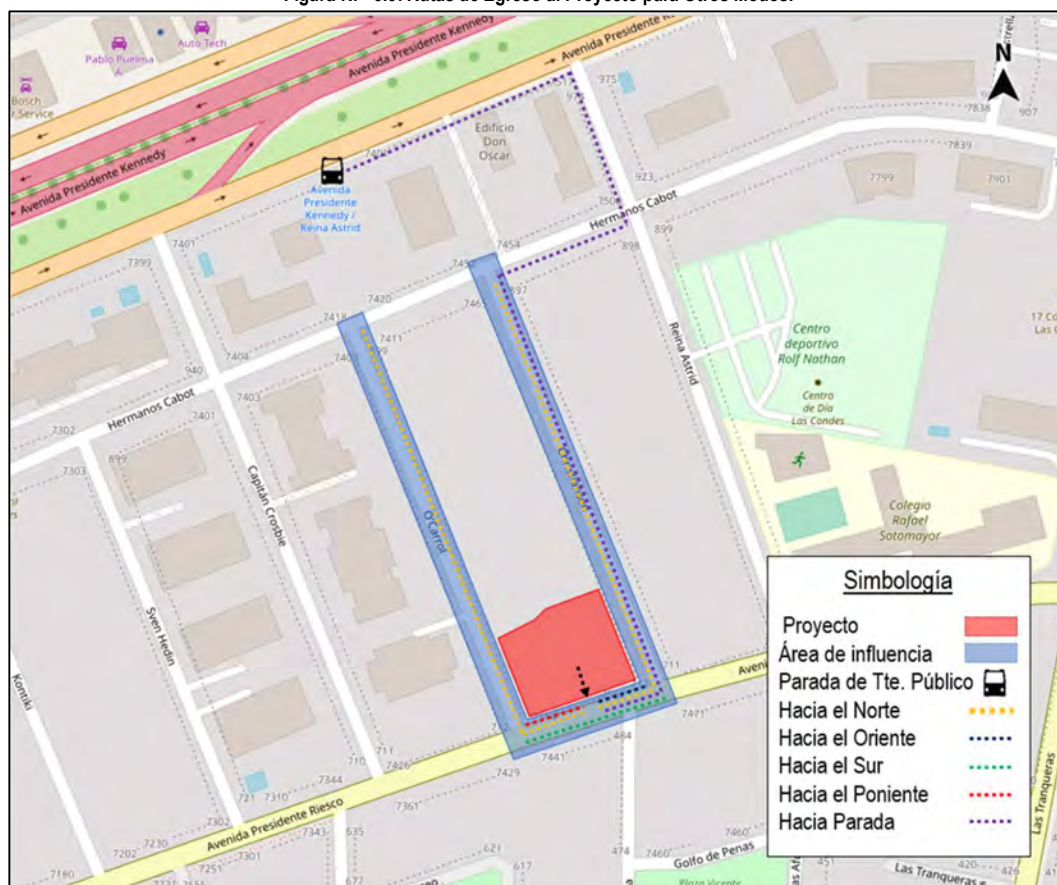


Fuente: Elaboración Propia

Rutas de Egreso:

- Norte:
- Ruta 1: Proyecto – Avda. Pdte. Riesco - Christiensen.
- Ruta 2: Proyecto – Avda. Pdte. Riesco – O’ Carrol.
- Oriente: Proyecto - Avda. Pdte. Riesco.
- Sur:
- Ruta 1: Proyecto – Avda. Pdte. Riesco - Las Tranqueras.
- Ruta 2: Proyecto – Avda. Pdte. Riesco - Gerónimo de Alderete.
- Poniente: Proyecto - Avda. Pdte. Riesco.
- Paradero: Proyecto - Avda. Pdte. Riesco – Cristiensen – Hermanos Cabot – Reina Astrid – Avda. Pdte. Kennedy.

**Figura N.º 6.9: Rutas de Egreso al Proyecto para Otros Modos.**



**Fuente:** Elaboración Propia

### 6.3 Temporada de Análisis

Considerando lo señalado en el DS N°30 17/05/2019, el análisis del proyecto se llevará a cabo en temporada Normal.

## 7 SITUACIÓN ACTUAL

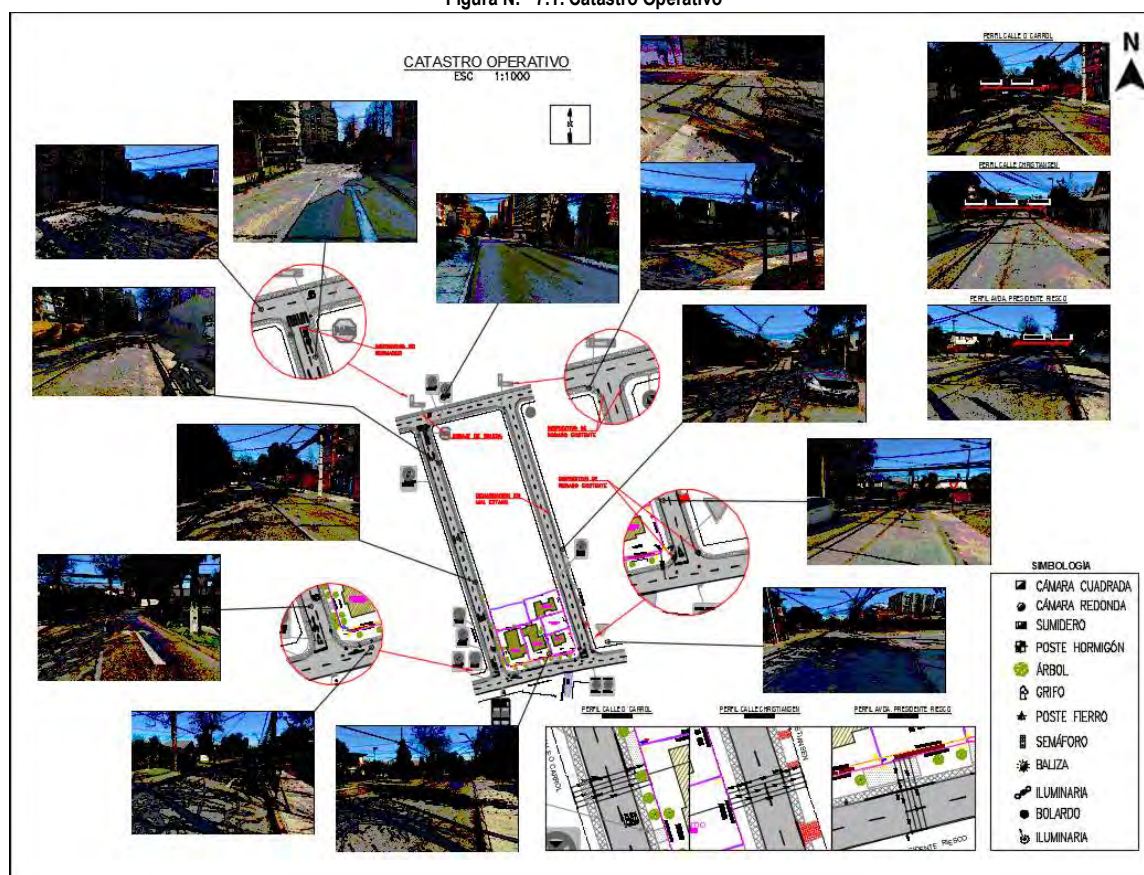
En el presente capítulo se describe los aspectos más importantes de la caracterización de la situación actual en el área de influencia.

### 7.1 Caracterización de la situación actual

Para caracterizar la situación actual se realizó levantamiento de terreno, vaciado posteriormente en un esquema planimétrico que muestra de manera gráfica y apoyado en un set fotográfico de respaldo, las principales características físicas y operativas del espacio público que conforma el área de influencia, en lo que respecta al funcionamiento del sistema de movilidad local. Considera entre otros: tipo y estado de pavimentación de calzadas, aceras y veredas; líneas oficiales, líneas de edificación y perfil tipo de vías, según el respectivo instrumento de planificación territorial; categoría de las vías, según la información consignada en el respectivo certificado de información, catastro operativo, indicando señales verticales y demarcaciones, instalaciones semaforizadas (postes, controladores, lámparas), además de sentidos de tránsito, número y uso de pistas, tipo de regulación de cruces, etc.; catastro de mobiliario público, considerando aquellos elementos emplazados en las rutas de entrada y 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, arboles, entre otros; catastro de facilidades para peatones y personas con movilidad reducida, tales como rebajes de soleras, vallas peatonales, huellas táctiles y paneles informativos, catastro de facilidades para ciclos, tales como ciclovías y estacionamientos para bicicletas; catastro de los servicios y facilidades para el transporte público, tales como las estaciones o paraderos de servicios de transporte público que se presenten mediante ferrocarril urbano o suburbano, buses, taxis colectivos u otros modos, como teleféricos o ascensores públicos; prioridades de circulación mediante pistas SOLO BUS, vías exclusivas o vías segregadas; entre otros y, catastro de estructuras mayores, tales como pilares, muros, estacionamientos subterráneos y accesos o ventilaciones de metro.

Se incluye en los anexos el esquema de Catastro Operativo a una escala adecuada, en donde se describen las principales características de las vías e intersecciones del área de influencia desde el punto de vista físico y operativo. Además, se especifica la demarcación, parte de la planimetría de las vías, la señalización existente, y otros aspectos relevantes del área de estudio

Figura N.º 7.1: Catastro Operativo



Fuente: Elaboración Propia

A continuación, se describen las principales características de las vías e intersecciones del área de influencia desde el punto de vista físico y operativo. Esta información se encuentra también en el plano mencionado anteriormente, donde además se especifica la demarcación, parte de la planimetría de las vías, la señalización existente, y otros aspectos relevantes del área de estudio.

Se incluye en los anexos el esquema de Catastro Operativo a una escala adecuada, en donde se describen las principales características de las vías e intersecciones del área de influencia desde el punto de vista físico y operativo. Además, se especifica la demarcación, parte de la planimetría de las vías, la señalización existente, y otros aspectos relevantes del área de estudio.

### 7.1.1.1 Jerarquización de las Vías

En el siguiente cuadro, se visualiza la descripción de las vías adyacentes al proyecto y que se encuentren involucradas directamente con la operación de éste. Es así como se menciona las siguientes vías indicadas por el certificado de informaciones previas respectivamente.

**Cuadro N° 7.1: Jerarquización de las Vías.**

| Vía                      | Clasificación | Línea Oficial        |                      |                      |          |
|--------------------------|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------|
|                          |               | Distancia entre L. O | L.O a Eje de Calzada | Ante Jardín Optativo | Calzada  |
| <b>Presidente Riesco</b> | Troncal       | 22 mts               | 11 mts               | S/Tablas             | 4 Pistas |
| <b>Christiensen</b>      | Local         | 15 mts               | 7,5 mts              | S/Tablas             | 7 mts    |
| <b>O' Carrol</b>         | Local         | 15 mts               | 7,5 mts              | S/Tablas             | 7 mts    |

Fuente: PRC Las Condes.

### 7.1.1.2 Catastro Operativo

A continuación, se describen y se exponen las principales características físicas del área de Influencia.

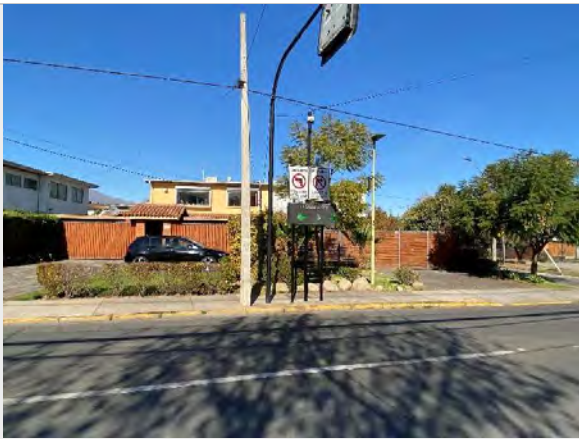
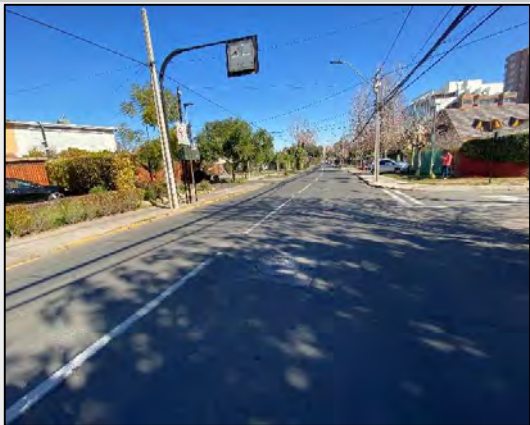
Cuadro N° 7.2: Catastro Operativo – Hnos. Cabot con Christiensen.

| Hnos. Cabot con Christiensen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| No regulada                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                      |
| Vista Poniente de Hrnos. Cabot hacia el Oriente                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                      |
| Vista Norte de Christiensen hacia el Sur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Vista Oriente de Hrnos. Cabot hacia el Poniente                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |
| <p><b>Christiensen</b> es una vía bidireccional con una pista de circulación por sentido norte – sur y sur -norte. Esta vía no cambiar su sentido de tránsito tanto para horario punta mañana como tarde y según lo catastrado en terreno, no se visualizan servicios de transporte publico ofertados para este eje. <b>Hnos. Cabot</b>, es una vía bidireccional con dos pistas de circulación, donde la calzada norte es de circulación oriente – poniente y la calzada sur de poniente - oriente, el sentido de esta vía al igual que Christiensen no cambia su sentido de tránsito tanto para horario punta mañana como tarde y según lo catastrado en terreno se visualizan servicios de trasporte público en esta vía. En cuanto a la señalización y demarcación, en ambos ejes la señalización vertical se encuentra en buen estado de conservación y es de funcionalidad adecuada, pero por otra parte la demarcación se visualiza en regular estado debido al desgaste de esta, sin embargo, es de funcionalidad adecuada para el sector. Es importante mencionar que la carpeta asfáltica se presenta en buen estado de conservación.</p> |                                                                                      |

| Hnos. Cabot con Christensen.  |                                                               |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| <b>Demarcación:</b>           | De funcionalidad adecuada, en regular estado de conservación. |
| <b>Señales:</b>               | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación.    |
| <b>Carpeta de Rodado:</b>     | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación.    |
| <b>Dispositivo de Rodado:</b> | De funcionalidad adecuada, en regular estado de conservación. |
| <b>Vereda:</b>                | De funcionalidad adecuada, en regular estado de conservación. |

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 7.3: Catastro Operativo – Christensen con Av. Pdte. Riesco.

| Christensen con Av. Pdte. Riesco.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Regulada                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                     |
| Restricción.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                     |
| Vista Norte de Christensen hacia el Sur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Vista Oriente de Pdte. Riesco hacia el Poniente                                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |
| <p><b>Christensen</b> es una vía bidireccional con una pista de circulación por sentido norte – sur y sur –norte. Esta vía no cambiar su sentido de tránsito tanto para horario punta mañana como tarde y según lo catastrado en terreno, no se visualizan servicios de transporte publico ofertados para este eje. <b>Av. Pdte. Riesco</b>, es una vía bidireccional con una pista de circulación, donde la calzada norte es de circulación oriente – poniente y la calzada sur de poniente – oriente. Sin perjuicio de lo anterior, el sentido de esta vía cambia su sentido de tránsito tanto para horario punta mañana como tarde con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los vehículos que circulan por esta vía. La operación de Av. Presidente Riesco desde 07:30 – 12:00 y desde 12:00 a 21:00 hacia el oriente, estas restricciones son válidas de lunes a viernes en los horarios ya mencionados. Según lo catastrado en terreno no se visualizan servicios de trasporte público en esta vía. En cuanto a la señalización y demarcación, en ambos ejes se encuentra en buen estado de conservación y es de funcionalidad adecuada. Es importante mencionar que la carpeta de rodado se presenta en buen estado de conservación.</p> |                                                                                     |
| <b>Demarcación:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación.                          |

|                               |                                                            |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Señales:</b>               | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |
| <b>Carpeta de Rodado:</b>     | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |
| <b>Dispositivo de Rodado:</b> | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |
| <b>Vereda:</b>                | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |

Fuente: Elaboración Propia

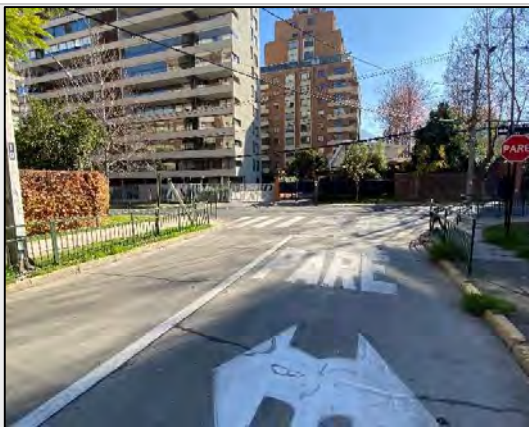
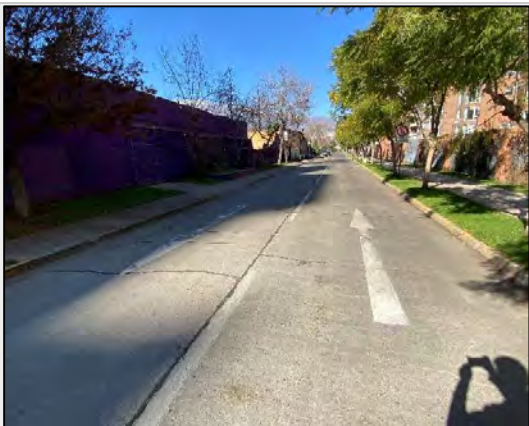
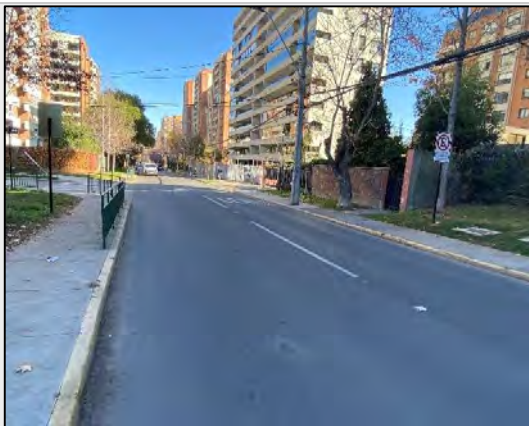
Cuadro N° 7.4: Catastro Operativo – O' Carrol con Av. Pdte. Riesco.

| O' Carrol con Av. Pdte. Riesco.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Regulada                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                     |
| Restricción.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Vista Sur de O' Carrol hacia el Norte                                               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |   |
| Vista Norte de O' Carrol hacia el Sur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Vista Oriente de Pdte. Riesco hacia el Poniente                                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
| <p><b>O' Carrol</b>, es una vía bidireccional con una pista de circulación por sentido norte – sur y sur -norte. Esta vía no cambiar su sentido de tránsito tanto para horario punta mañana como tarde y según lo catastrado en terreno, no se visualizan servicios de transporte publico ofertados para este eje. <b>Av. Pdte. Riesco</b>, es una vía bidireccional con una pista de circulación, donde la calzada norte es de circulación oriente – poniente y la calzada sur de poniente – oriente. Sin perjuicio de lo anterior, el sentido de esta vía cambia su sentido de tránsito tanto para horario punta mañana como tarde con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los vehículos que circulan por esta vía. La operación de Av. Presidente Riesco desde 07:30 – 12:00 y desde 12:00 a 21:00 hacia el oriente, estas restricciones son válidas de lunes a viernes en los horarios ya mencionados. Según lo catastrado en terreno no se visualizan servicios de transporte público en esta vía. En cuanto a la señalización y demarcación, en ambos ejes la señalización vertical se encuentra en buen estado de conservación y es de funcionalidad adecuada, pero por otra parte la demarcación se visualiza en regular estado debido al desgaste de esta, sin embargo, es de funcionalidad adecuada para el sector. Es importante mencionar que la carpeta asfáltica se presenta en buen estado de conservación.</p> |                                                                                     |
| Demarcación:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | De funcionalidad adecuada, en regular estado de conservación.                       |

|                               |                                                            |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Señales:</b>               | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |
| <b>Carpeta de Rodado:</b>     | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |
| <b>Dispositivo de Rodado:</b> | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |
| <b>Vereda:</b>                | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 7.5: Catastro Operativo – O' Carrol con Hnos. Cabot.

| O' Carrol con Hnos. Cabot.<br><i>Regulada</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Vista Poniente de Hrnos. Cabot hacia el Oriente                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Vista Sur de O'Carrol hacia el Norte                                                |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |   |
| Vista Norte de O'Carrol hacia el Sur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Vista Oriente de Hrnos. Cabot hacia el Poniente                                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |
| <p><b>O' Carrol</b>, es una vía bidireccional con una pista de circulación por sentido norte – sur y sur -norte. Esta vía no cambia su sentido de tránsito tanto para horario punta mañana como tarde y según lo catastrado en terreno, no se visualizan servicios de transporte publico ofertados para este eje. <b>Hnos. Cabot</b>, es una vía bidireccional con dos pistas de circulación, donde la calzada norte es de circulación oriente – poniente y la calzada sur de poniente - oriente, el sentido de esta vía al igual que O' Carrol no cambia su sentido de tránsito tanto para horario punta mañana como tarde y según lo catastrado en terreno se visualizan servicios de trasporte público en esta vía. En cuanto a la señalización y demarcación, en ambos ejes la señalización vertical se encuentra en buen estado de conservación y es de funcionalidad adecuada, pero por otra parte la demarcación se visualiza en regular estado debido al desgaste de esta, sin embargo, es de funcionalidad adecuada para el sector. Es importante mencionar que la carpeta asfáltica se presenta en buen estado de conservación.</p> |                                                                                     |
| <b>Demarcación:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | De funcionalidad adecuada, en regular estado de conservación.                       |
| <b>Señales:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación.                          |

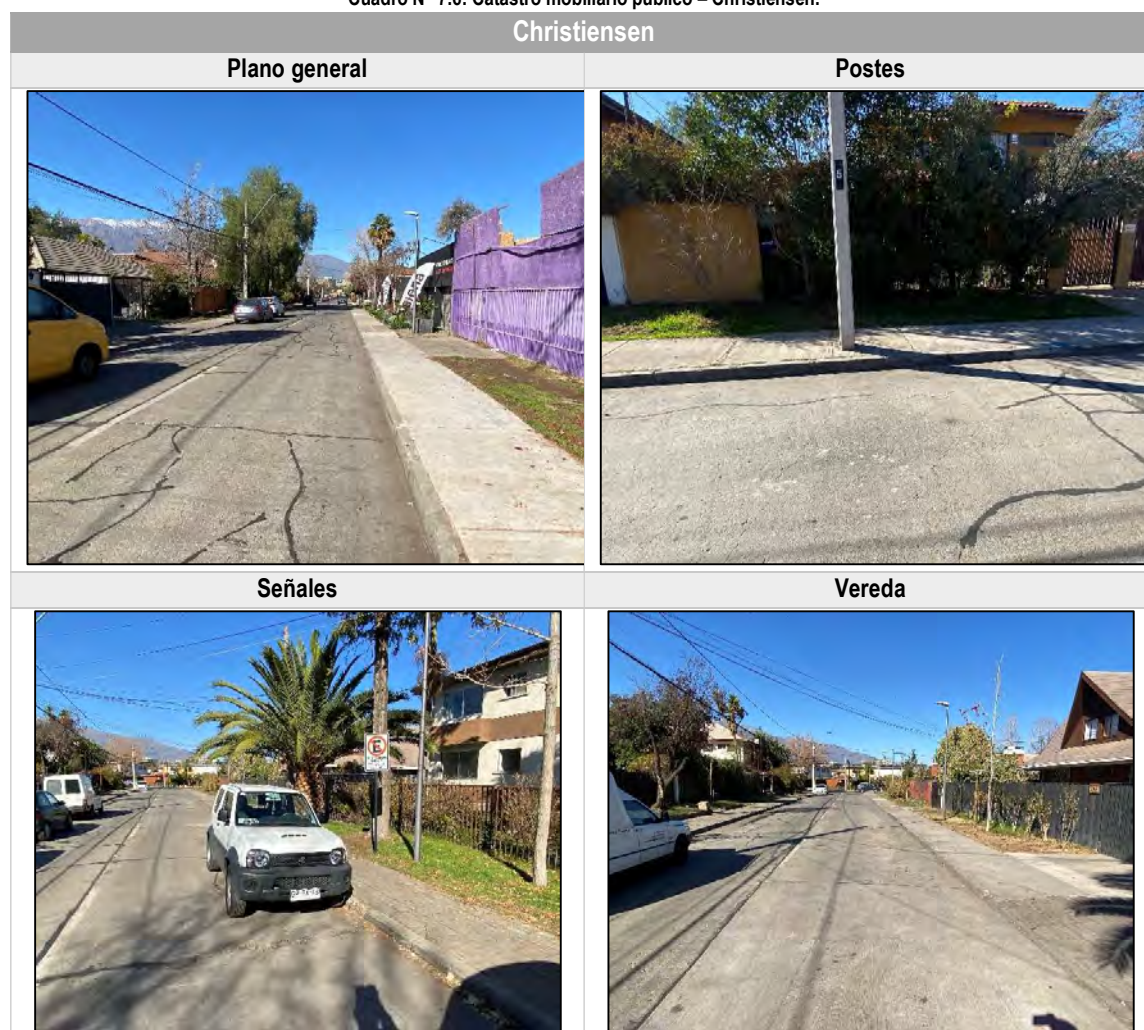
|                               |                                                            |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Carpeta de Rodado:</b>     | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |
| <b>Dispositivo de Rodado:</b> | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |
| <b>Vereda:</b>                | De funcionalidad adecuada, en buen estado de conservación. |

Fuente: Elaboración Propia

### 7.1.1.3 Catastro de mobiliario público

A continuación, se presentan los elementos existentes en la ruta de acceso y salida del proyecto, con la finalidad de evidencias si estos afectan a la seguridad y accesibilidad de peatones con movilidad reducida.

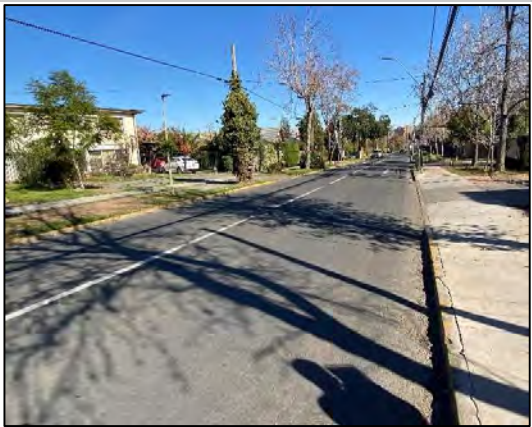
Cuadro N° 7.6: Catastro mobiliario público – Christiensen.



En **Christiensen** se visualizan accesos a viviendas, postes de luminaria público y señales. Si bien estos elementos se emplazan en la principal ruta de ingreso y egreso hacia el proyecto se verifica **mediante la topografía en el área de influencia del proyecto** que la mayor parte de estos elementos no entorpecen la seguridad de estas rutas de los peatones. Sin embargo, existe un poste que podría dificultar la ruta de las personas con movilidad reducida.

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 7.7: Catastro mobiliario público – Avda. Pdte. Riesco.

| Christiensen                                                                       |                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Ciclistas                                                                          | Sumidero                                                                            |
|   |   |
| Postes                                                                             | Plano general                                                                       |
|  |  |

En **Avenida Presidente Riesco** se visualizan accesos a viviendas, postes de luminaria público, sumideros y ciclistas en la vereda. Si bien estos elementos se emplazan en la principal ruta de ingreso y egreso hacia el proyecto se verifica **mediante la topografía en el área de influencia del proyecto** que estos elementos no entorpecen la seguridad de estas rutas de los peatones y tampoco para las personas con movilidad reducida.

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N° 7.8: Catastro mobiliario público – O' Carrol.

| O' Carrol                                                                          |                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Señal                                                                              | Sumidero                                                                            |
|   |   |
| Vereda poniente                                                                    | Vereda oriente                                                                      |
|  |  |

En **O' Carrol**, se visualizan accesos a viviendas, postes de luminaria público, sumideros y ciclistas en la vereda. Si bien estos elementos se emplazan en la principal ruta de ingreso y egreso hacia el proyecto se verifica **mediante la topografía en el área de influencia del proyecto** que la mayor parte de estos elementos no entorpecen la seguridad de estas rutas de los peatones. Sin embargo, existe una señal de tránsito que podría dificultar la ruta de las personas con movilidad reducida.

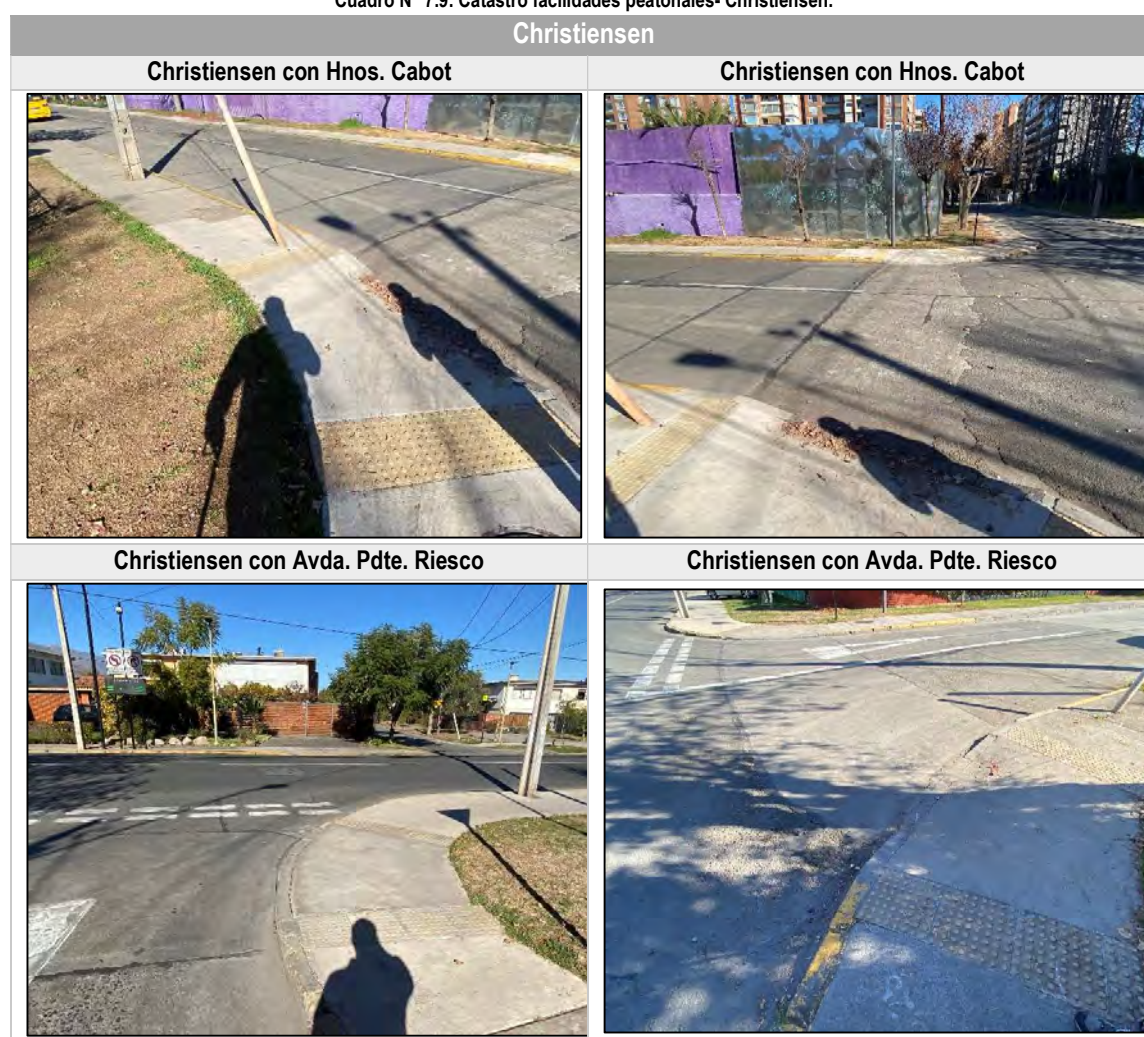
Fuente: Elaboración Propia

#### 7.1.1.4 Catastro Facilidades Peatonales

La observación en terreno es la base para detectar la conducta que presentan los peatones, los que principalmente actual de acuerdo con la percepción de seguridad, costos de desplazamiento, en función del tiempo y la distancia en recorrer, aspectos que son variable para cada individuo en especial desentendiendo de las edades que tengan.

Por ello que a continuación se presenta catastro de las facilidades peatonales y para personas con movilidad reducida:

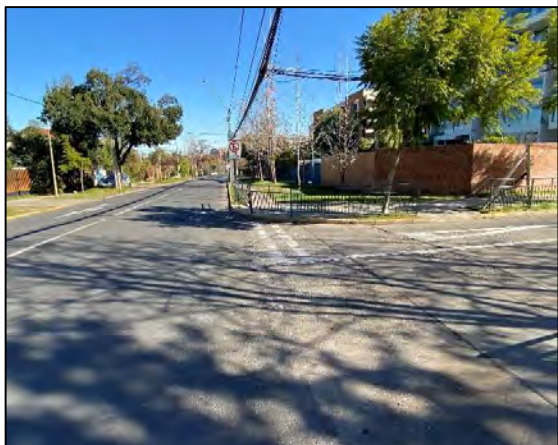
Cuadro N° 7.9: Catastro facilidades peatonales- Christiensen.



La intersección de Christiensen con Hnos. Cabot cuenta con dispositivos de rodados con rebaje de solera y baldosas podo táctil sin embargo el dispositivo se encuentra fuera de la normativa de accesibilidad universal vigente. Christiensen con Avda. Pdte. Riesco al igual que la intersección mencionada anteriormente cuenta con dispositivos de rodados con rebaje de solera y baldosas podo táctil sin embargo el dispositivo se encuentra fuera de la normativa de accesibilidad universal vigente. En ambas intersecciones no se visualizan vallas peatonales, las cuales tienen como propósito impedir el ingreso de peatones a la calzada en lugares indebidos, inseguros y/o poco adecuados guiando a los peatones a realizar el debido cruce de manera segura.

**Fuente: Elaboración Propia.**

Cuadro N° 7.10: Catastro facilidades peatonales- O' Carrol.

| O' Carrol                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| O' Carrol con Hnos. Cabot                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | O' Carrol con Hnos. Cabot                                                           |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |   |
| O' Carrol con Avda. Pdte. Riesco                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | O' Carrol con Avda. Pdte. Riesco                                                    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |
| <p>La intersección de O' Carrol con Hnos. Cabot y O' Carrol con Avda. Pdte. Riesco cuenta con rebaje de solera y baldosas podo táctil, sin embargo, el dispositivo se encuentra fuera de la normativa de accesibilidad universal vigente.</p> <p>En ambas intersecciones se visualizan vallas peatonales, las cuales tienen como propósito impedir el ingreso de peatones a la calzada en lugares inconveniente, inseguros y/o poco adecuados guiando a los peatones a realizar el debido cruce de manera segura.</p> |                                                                                     |

Fuente: Elaboración Propia.

#### 7.1.1.5 Catastro Ciclovías Existentes

Según lo catastro en el levantamiento fotográfico del proyecto; no se identificaron ciclovías existentes dentro del área de Influencia.

Sin embargo, en la siguiente figura queda en evidencia la inexistente oferta de ciclovías existentes en el área de influencia, sin embargo, se puede apreciar la ciclovía existente en Avenida Presidente Riesco la cual finaliza en Francisco Cook.

**Figura N° 7.2: Catastro Ciclovías Área de Influencia**



Fuente: Página Web Bicineta.cl

### 7.1.1.6 Catastro Líneas y Paradas de Transporte Público.

De la observación en terreno, se aprecia que existe una importante oferta de transporte público por Avda. Presidente Kennedy. La vía antes mencionada se presenta cercanas a los accesos proyectados, por lo cual se estima que existe una adecuada conectividad a los modos de transporte público, sin perjuicio de ello se incorporarán las facilidades necesarias para un adecuado funcionamiento.

En función de la cobertura del sistema de transporte público, se estima que existe una adecuada conectividad a este modo, sin perjuicio de ello se incorporarán las facilidades necesarias para un adecuado funcionamiento.

Si bien la parada se encuentra fuera del área de influencia en la figura siguiente, se muestra el circuito definido para las líneas de transporte público del sector en donde se emplaza el Proyecto.

Figura N° 7.3: Recorridos Transporte Público

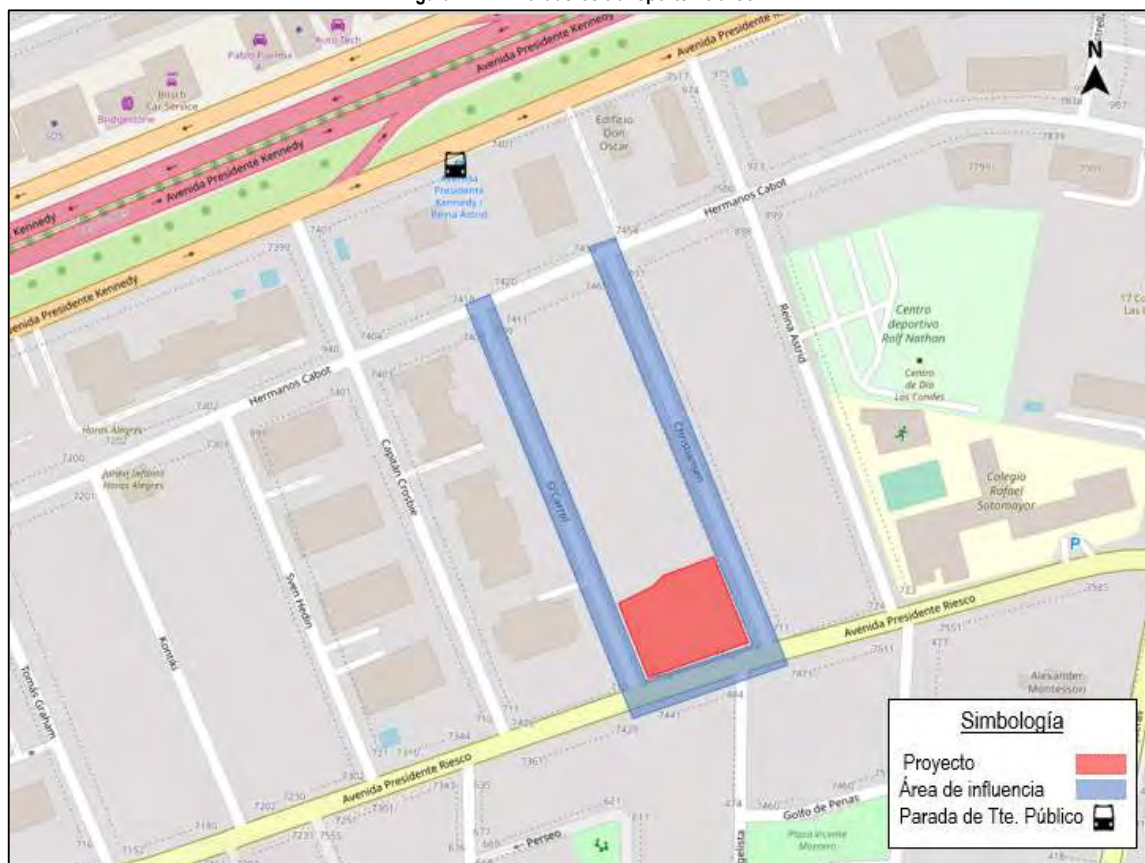


Fuente: Red.cl.

- **Paraderos de Buses**

En este punto se realizará una pequeña descripción de los paraderos ubicados en los alrededores del Proyecto.

Figura N° 7.4: Paraderos transporte Público.



Fuente: Red.cl.

Cuadro N° 7.11: Servicios de Paradas de transporte Público.

| Parada                                       | Servicio | Dirección         |
|----------------------------------------------|----------|-------------------|
| PC1224 Av. Pdte. Kennedy / Esq. Reina Astrid | 409      | Plaza San Enrique |
|                                              | 411      | Plaza San Enrique |
|                                              | C15      | Estoril           |

Fuente: Red.cl.

### 7.1.1.7 Catastro de Estructuras Mayores

A continuación, se presenta un catastro de estructuras mayores en todo el entorno del proyecto. Si bien no se visualizan ríos, canales, colectores, puentes, cruces ferroviarios, pilares, muros, acceso a estacionamientos subterráneos o ventilación de metro, se logra apreciar que a las cercanías donde está emplazado el proyecto se encuentra el Colegio Rafael Sotomayor y el Centro Deportivo Rolf Nathan.

Figura N° 7.5: Catastro estructuras mayores del entorno



Fuente: Elaboración propia

## 8 CUMPLIMIENTO DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS

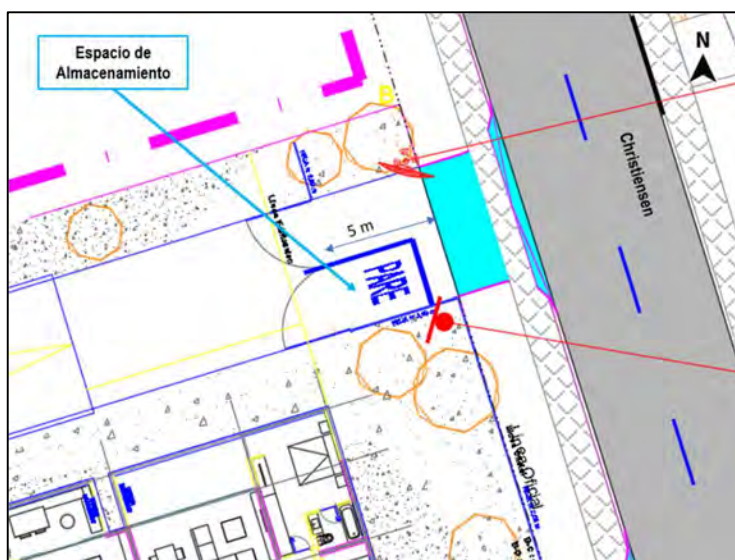
En concordancia con los antecedentes reportados en el presente IMIV Básico y a fin de mejorar la gestión y seguridad vial del proyecto en cuestión, se señalan a continuación, las **Medidas de Mitigación Obligatorias** estipuladas en el artículo 1.3.2 del Decreto 30 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

### 1 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 metros, considerando que el flujo preponderante que ingresará al proyecto serán vehículos livianos.

#### Espacio de Almacenamiento Acceso 2:



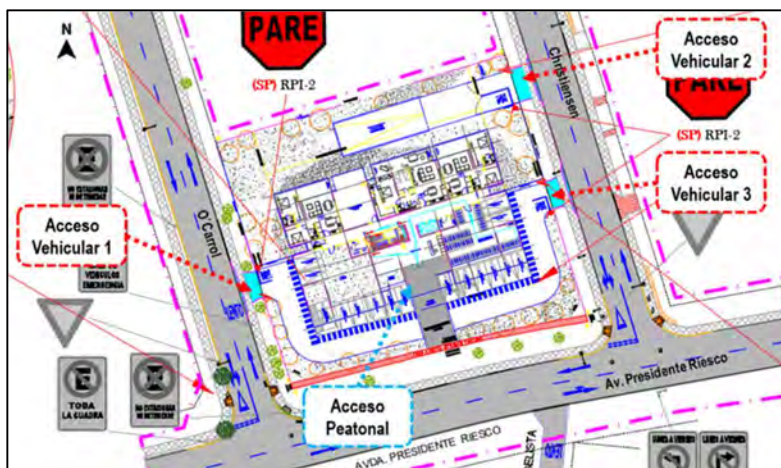
#### Accesos 1 y 3 (sin portón)



## 1 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad Para Peatones.

### 1.2 Elementos de segregación entre peatones y vehículos

El acceso peatonal del proyecto, se encuentran independiente de los accesos vehiculares, sin embargo, se elaborará y ejecutará un tratamiento de Espacio Público del frente predial, el cual será ingresado a la Dirección de Obras de la Municipalidad, el que debe contar con el V°B° de las unidades correspondiente y certificación SERVIU.



### 1.3 Elemento de visibilidad en accesos

Los accesos vehiculares, deberán contar con una buena visibilidad, tanto para vehículos como para peatones, para lo cual, se incorporará en el acceso, elementos de visibilidad como balizas, espejos cóncavos u ochavos, según corresponda, los cuales se ubicarán dentro de la línea oficial del predio, materia a evaluar en TEP.



**1 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad Para Peatones.****1.4 Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruce de peatones**

Para garantizar que los atravesos peatonales sean seguros se deberá:

1.4.1. Se realizará un mejoramiento integral en Hermanos Cabot con Christiensen el cual contempla:

- a) Normalización y/o mejora de dispositivos de rodados, considerando un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
- b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.
- c) Retiro e instalación de vallas peatonales, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Tránsito.

1.4.2. Se realizará mejoramiento integral en Christiensen con Avenida Presidente Riesco, el cual contempla:

- a) Normalización y/o mejora de dispositivos de rodados, considerando un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
- b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.
- c) Retiro e instalación de vallas peatonales, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Tránsito.

1.4.3. Se realizará mejoramiento integral en O' Carrol con Avenida Presidente Riesco, el cual contempla:

- a) Normalización y/o mejora de dispositivos de rodados, considerando un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
- b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.
- c) Retiro e instalación de vallas peatonales, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Tránsito.

### **1 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad Para Peatones.**

1.4.4. Se realizará mejoramiento integral en O' Carrol con Hermanos Cabot, el cual contempla:

- a) Normalización y/o mejora de dispositivos de rodados, considerando un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
- b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.
- c) Retiro e instalación de vallas peatonales, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Tránsito.

1.4.5. Se realizará mejoramiento integral en Av. Presidente Riesco frente al frontis del "Edificio Presidente Riesco", el cual contempla:

- a) Construcción de un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
- b) Instalación de Sebrazafe, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto, el cual será contenido en el TEP
- c) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.

1.4.6. Realizar estudios de justificación de semáforo en (no incluye construcción del semáforo):

- a) Av. Presidente Riesco con O'Carrol.
- b) Av. Presidente Riesco con Christiensen.

Los cuales deberán incluir la demanda aportada por el proyecto y ser ingresado, para su aprobación, a la Dirección de Tránsito y posteriormente a la UOCT.

### **1.5 Vallas peatonales y paso de cebra en establecimiento 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.

## 2 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad Para Ciclistas

### 2.1 Continuidad de ciclovías

Elaborar un proyecto de ingeniería de detalle de ciclovía en Av. Pdte. Riesco, entre Francisco COO y Las Tranqueras, el que deberá contar con la aprobación de las entidades correspondientes e incluirse en el TEP.

### 2.2 Elemento de visibilidad en accesos

Los accesos vehiculares, deberán tener una buena visibilidad, tanto para vehículos como para ciclistas, por ello, se incorporará en el acceso, elementos de visibilidad como balizas, espejos cóncavos u ochavos, según corresponda, los cuales se ubicarán dentro de la línea oficial del predio, materia a evaluar en TEP.



## 3 Operación del Transporte Publico

### 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.

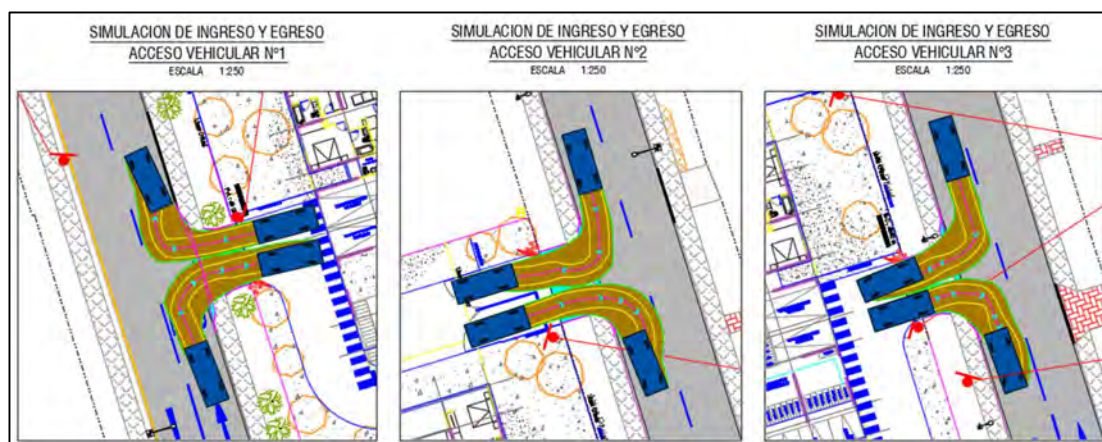
#### 4 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad Para Vehículos Motorizados

##### 4.1 Asegurar ingreso seguro de buses y camiones

No aplica, puesto que el proyecto no contempla el ingreso frecuente de buses o camiones.

##### 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. Lo anterior, será contenido en el TEP

##### 4.4 Adecuada visibilidad en accesos

Los accesos del proyecto deben 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. Lo anterior, será evaluado en el TEP.

##### 4.5 Adecuada visibilidad en accesos en curvas

Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Lo cual será evaluado en el TEP.

##### 4.6 Prohibición de virajes

No aplica, puesto que los accesos vehiculares al edificio se emplazan en Christiensen y O'Carrol, calles con categoría Local.

#### **4 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad Para Vehículos Motorizados**

##### **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**

No aplica, puesto que el proyecto no contempla un área de carga y descarga.

##### **4.9 Distanciamientos mínimos de accesos e 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.

##### **4.10 Medidas de Tráfico Calmado**

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

##### **4.11 Diseño adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado**

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

#### **5 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 y estar contenido en el TEP.

##### **5.2 Señalización Informativa**

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

#### **6 Inserción Armónica con el Entorno Urbano**

##### **6.1 Protección del 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. Lo cual será evaluado en el TEP.

**6 Inserción Armónica con el Entorno Urbano****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. Lo cual será evaluado en el TEP.

## 9 MEDIDAS DE MITIGACIÓN

A continuación, se presenta un listado de medidas de mitigación propuestas por el proyecto “Edificio Presidente Riesco”

### 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 metros, considerando que el flujo preponderante que ingresará al proyecto serán vehículos livianos.
- 1.2. Elementos de segregación entre peatones y vehículos. El acceso peatonal del proyecto, se encuentran independiente de los accesos vehiculares, sin embargo se elaborará y ejecutará un tratamiento de Espacio Público del frente predial, el cual será ingresado a la Dirección de Obras de la Municipalidad, el que debe contar con el V°B° de las unidades correspondiente y certificación SERVIU.
- 1.3. Elementos de visibilidad en accesos. Los accesos vehiculares, deberán contar con una buena visibilidad, tanto para vehículos como para peatones, para lo cual, se incorporará en el acceso, elementos de visibilidad como balizas, espejos cóncavos u ochavos, según corresponda, los cuales se ubicarán dentro de la línea oficial del predio, materia a evaluar en TEP.
- 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 considerar las siguientes medidas:
  - 1.4.1. Se realizará un mejoramiento en la intersección de calles Hermanos Cabot con Christiensen, el cual contempla la materialización de los siguientes aspectos:
    - a) Normalización y/o mejora de dispositivos de rodados, considerando un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
    - b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.
    - c) Retiro e instalación de vallas peatonales, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Tránsito.
  - 1.4.2. Se realizará un mejoramiento en la intersección de calles Christiensen con Avenida Presidente Riesco, el cual contempla la materialización de los siguientes aspectos:
    - a) Normalización y/o mejora de dispositivos de rodados, considerando un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.

- b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.
  - c) Retiro e instalación de vallas peatonales, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Tránsito.
- 1.4.3. Se realizará un mejoramiento en la intersección de calles O'Carrol con Avenida Presidente Riesco, el cual contempla la materialización de los siguientes aspectos:
- a) Normalización y/o mejora de dispositivos de rodados, considerando un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
  - b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.
  - c) Retiro e instalación de vallas peatonales, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Tránsito.
- 1.4.4. Se realizará un mejoramiento en la intersección de calles O'Carrol con Hermanos Cabot, el cual contempla la materialización de los siguientes aspectos:
- a) Normalización y/o mejora de dispositivos de rodados, considerando un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
  - b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.
  - c) Retiro e instalación de vallas peatonales, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Tránsito.
- 1.4.5. Se realizará un mejoramiento en Av. Presidente Riesco, tramo entre O'Carrol y Christiensen, el cual contempla la materialización de los siguientes aspectos:
- a) Construcción de un paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto, el cual será contenido en el TEP.
  - b) Demarcación de sendas peatonales y líneas de prohibición de estacionamiento, para lo cual se deberá elaborar un proyecto de demarcación que será presentado en la Dirección de Tránsito.

1.4.6. Realizar estudios de justificación de semáforo en (no incluye construcción del semáforo):

- a) Av. Presidente Riesco con O'Carrol.
- b) Av. Presidente Riesco con Christiensen.

Los cuales deberán incluir la demanda aportada por el proyecto y ser ingresado, para su aprobación, a la Dirección de Tránsito y posteriormente a la UOCT.

- 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.

2. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS.

2.1. Continuidad de ciclovías.

- 2.1.1. Elaboración del proyecto de ingeniería de detalle de ciclovía en Av. Pdte. Riesco, entre Francisco Cook y Las Tranqueras, el que deberá contar con las aprobaciones tanto de la SEREMI de Transportes RM y Serviu RM, lo cual deberá ser considerado como parte integrante del plano de Tratamiento de Espacio Público (TEP) que será aprobado por el Departamento de Urbanización de la Dirección de Obras Municipales.
- 2.1.2. Elaboración de proyecto de señalización, demarcación y semáforos de ciclovía en Av. Pdte. Riesco, entre Francisco Cook y Las Tranqueras, el que deberá contar con la aprobación del Departamento de Ingeniería de la Dirección de Tránsito, para posteriormente se presentado a la UOCT.
- 2.1.3. Ejecución de ciclovía en Av. Pdte. Riesco entre las calles O'Carrol y Christiensen, la cual deberá ser recepcionada como parte integrante del Tratamiento de Espacio Público (TEP).

2.2. Elementos de visibilidad en accesos. No Aplica.

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.

#### 4. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA UNA CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS.

##### 4.1. Asegurar ingreso seguro de buses y camiones:

No aplica, puesto que el proyecto no contempla el ingreso frecuente de buses o camiones.

##### 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. Lo anterior, será contenido en el TEP.

##### 4.4. Adecuada visibilidad en accesos. Los accesos del proyecto deben 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. Lo anterior, será evaluado en el TEP.

##### 4.5. Adecuada visibilidad en accesos en curvas. Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Lo cual será evaluado en el TEP.

##### 4.6. Prohibición de virajes. No aplica, puesto que los accesos vehiculares al edificio se emplazan en Christensen y O'Carrol, calles con categoría Local.

##### 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. No aplica, puesto que el proyecto no contempla un área de carga y descarga.

##### 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.

##### 4.10. Medidas de tráfico Calmado. No aplica, por no tratarse de un IMIV Intermedio o Mayor.

##### 4.11. Diseño adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado. No aplica, por no tratarse de un IMIV Intermedio o Mayor.

## 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 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 y estar contenido en el TEP.
- 5.2. Señalización informativa. No aplica, por no tratarse de un IMIV Intermedio o Mayor.

## 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. Lo cual será evaluado en el TEP.
- 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. Lo cual será evaluado en el TEP. Así mismo, se propone la ejecución de ensanches en la vereda oriente de Christiensen en los puntos con presencia de postes que interfieren con la continuidad peatonal, lo cual será evaluado en el mencionado TEP.

## OTRAS CONSIDERACIONES.

1. Se elaborará y ejecutará un tratamiento de Espacio Público del frente predial, el cual será ingresado a la Dirección de Obras de la Municipalidad, el que debe contar con el V°B° de las unidades correspondiente y certificación SERVIU.
2. Todas las medidas de mitigación propuestas señaladas anteriormente, deben numerarse y reflejarse en el plano de medidas de mitigación.
3. El plano de medidas de mitigación es de carácter esquemático, por lo que las medidas de mitigación propuestas, y los frentes prediales deben estar contenidos en un proyecto de Tratamiento de Espacio Público, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras y contar con las respectivas recepciones de las unidades técnicas involucradas.
4. Cabe señalar que las medidas que tienen relación con las obras de tratamiento de espacios públicos en los frentes prediales deben estar ejecutadas en su totalidad para la operación del edificio, es decir para la recepción parcial, final o total.

5. 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.
6. El proyecto deberá ejecutar las urbanizaciones que le corresponda al tipo de vía que enfrenta, por lo tanto, deberá ajustarse a los anchos de faja y materializar los perfiles viales definidos por el municipio, en aquella parte que graven al predio en que se emplazará el proyecto y en la medida que, conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y en su Ordenanza General, el titular del proyecto esté obligado a ejecutar las respectivas obras de urbanización.
7. Los accesos deberán cumplir con lo señalado en el Art. 2.4.4 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC). Es decir, que estos no podrán interrumpir las soleras, sino que ellas deberán ser rebajadas.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.



## 10 CONCLUSIÓN

Tras el análisis operativo y en terreno, podemos deducir que, dada la magnitud de los viajes generados y atraídos por el proyecto, el efecto directo sobre la vialidad adyacente no es significativa, lo que sumado a las medidas propuestas permite mantener una adecuada operación en la zona de emplazamiento del proyecto

De acuerdo con la ubicación del futuro proyecto y la distribución geográfica del sector y de sus vías, las alternativas de llegada y salida permiten incorporar la demanda del proyecto y que esta se distribuya en forma adecuada en la oferta vial existente.

Asimismo, se calcularon las distancias mínimas que requiere el acceso al proyecto a las intersecciones más cercanas, obteniendo como resultado que estos no presentarán problemas en su implementación.

Finalmente, el proyecto analizado no debería provocar externalidades negativas o conflictos de relevancia en el área analizada, por lo cual se concluye que su implementación es absolutamente factible desde el punto de vista vial.

## 11 ANEXO DIGITAL

En el siguiente enlace se adjunta la información utilizada en el desarrollo de este IMIV:

<https://www.dropbox.com/sh/jy6cfipitzuww8/AAAmoZ0WMrjZIV3TjZKtg1K0a?dl=0>