



INFORME DE MITIGACIÓN DE IMPACTO VIAL (IMIV) BÁSICO

EDIFICIO USO MIXTO DEL INCA (Versión Corregida)
COMUNA DE LAS CONDES

MARZO 2024

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

INDICE GENERAL

1	INTRODUCCIÓN	1
2	DECLARACIÓN DEL TIPO DE INFORME	2
3	FICHA DE RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO	3
4	ESQUEMA DEL PROYECTO	5
4.1	Ubicación y Límite Predial	5
4.2	Superficies	7
4.3	Carga de Ocupación del Proyecto	8
4.4	Emplazamiento Edificaciones	9
4.5	Estacionamientos.....	18
4.6	Accesos vehiculares, peatonales y ciclos	20
5	CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS	21
6	ÁREA DE INFLUENCIA	24
6.1	Determinación de flujos inducidos	24
6.2	Caracterización de Del Inca.....	27
7	CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	36
7.1	Catastro Físico.....	36
7.2	Rutas de ingreso y egreso	38
7.2.1	Vehículos motorizados.....	38
7.2.2	Otros Modos (Peatones – Transporte Público)	40
7.3	Jerarquización de las Vías.....	44
7.4	Catastro Operativo.....	45
7.4.1	Catastro Facilidades Peatonales	46
7.4.2	Catastro de estado de veredas.....	49
7.4.3	Catastro Ciclovías Existentes	51
7.4.4	Catastro Paradas de Transporte Público.....	53
7.4.5	Accidentes de Tránsito en el Área de Influencia.....	57
7.4.6	Catastro físico de los cruces semaforizados.	58
7.4.7	Análisis Triangulo de Visibilidad	60
8	SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO	63
8.1	Medidas de Mitigación Obligatorias	64
8.2	Otras consideraciones	65
9	SOLICITUD PARA CONSIGNAR.....	67
10	SOLICITUD DE GARANTÍA DE EJECUCIÓN DE OBRAS DE MITIGACIÓN.....	67
11	ANEXO DIGITAL DEL IMIV.....	67

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 Uso Mixto del Inca” de 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 construcción de una torre de 17 pisos más sala de máquinas y azotea, 3 niveles subterráneos, que incluye 90 departamentos, 16 oficinas + Cowork y, tres (3) locales comerciales. Contará con un total de 55 estacionamientos para vehículos livianos, dentro de los que se incluyen 3 estacionamientos destinados para personas con movilidad reducida, además de 64 estacionamientos para bicicletas. Lo anterior emplazado en un terreno con una superficie neta de 1.056,34m² y una superficie total construida de 6.869,99 m².

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 Transportes y Telecomunicaciones.

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

2 DECLARACIÓN DEL TIPO DE INFORME

Según lo establecido en el Artículo 1.2.1 del Decreto Supremo N°30 del 2017 del Ministerio de Transportes 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 no presentar un IMIV y, en caso de que sea exigible, precisar el tipo de informe requerido.

A partir de dicha información, el sistema efectuó la estimación de los flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos generados y atraídos por el proyecto, correspondientes al total de viajes en transporte privado, en transporte público y en modos no motorizados, como ciclos y peatones, obtenidos a partir de las tasas de generación o atracción de viajes aplicables, arrojando los siguientes resultados:

Cuadro N° 2.1: Tipo de Informe

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	N° de intersecciones
Transporte privado motorizado	50	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	91	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: SEIM-N°13258582

El Proyecto presentó modificaciones menores en sus superficies, por lo que se simuló la categorización actualizada con la nueva superficie, donde se determinó que el proyecto mantiene su categoría IMIV BÁSICO y N° de Intersecciones a considerar, como se muestra a continuación.

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	N° de intersecciones
Transporte privado motorizado	50	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	91	Viajes/h	BASICO	1

Fuente: Simulación SEIM

3 FICHA DE RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

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, suscrito también por el ministerio de vivienda y urbanismo. En base a dicho antecedente, a continuación, se reporta ficha resumen con los puntos que son atingentes a las características del proyecto.

4.1.2 Datos del Proyecto			
Nombre del proyecto:	Edificio Uso Mixto Del Inca		
Región:	Metropolitana	Comuna:	Las Condes
Descripción:	El proyecto contempla la construcción de una torre de 17 pisos más sala de máquinas y azotea, 3 niveles subterráneos, que incluye 90 departamentos, 16 oficinas + Cowork y, tres (3) locales comerciales. Contará con un total de 55 estacionamientos para vehículos livianos, dentro de los que se incluyen 3 estacionamientos destinados para personas con movilidad reducida, además de 64 estacionamientos para bicicletas. Lo anterior emplazado en un terreno con una superficie neta de 1.056,34m ² y una superficie total construida de 6.869,99 m ² .		
Latitud:	-33.354353	Longitud:	-70.67198
☐	Tipo de crecimiento urbano: ☒		
Extensión		Densificación	
Accesibilidad del proyecto:			
☐ Colinda con camino público	☐ Colinda con red vial básica	☒ Colinda con vía urbana	
4.1.3 Superficies (m ²)			
Total terreno (neto):	1.056,34		
SUPERFICIE	ÚTIL	COMÚN	TOTAL
Edificada subterránea:	869.96	1,644.03	2513.99
Edificada sobre terreno:	3,683.74	672.26	4356
Edificada total:	4553.7	2316.29	6869.99
4.1.4 Datos de la Propiedad			
Número Rol:	587-1		
Dirección Rol:	Del Inca		
Número:	5957	Área:	Urbana
Vía:	Local	Región:	Metropolitana ☒
Comuna:	Las Condes ☐	Acceso principal	
Propiedad en trámite de fusión de rol:			
4.1.5 Características del Proyecto			
Tipo de Uso de Suelo	Residencial		
Destino:		Clase:	Vivienda
Tipo de proyecto:	Departamento		
Unidades de referencia			
Viviendas:	90 viviendas		
Tipo de Uso de suelo	Equipamiento		
Destino:	Servicios	Clase:	-
Tipo de proyecto:	Oficina de servicios públicos o privados		
Unidades de referencia			
Superficie Edificada (m ²)/100	551.32		
Tipo de Uso de suelo	Equipamiento		
Destino:	Comercio	Clase:	-
Tipo de proyecto:	Local Comercial		
Unidades de referencia			
Superficie Edificada (m ²)/100	172.88		
Escala de equipamiento:	BASICO		

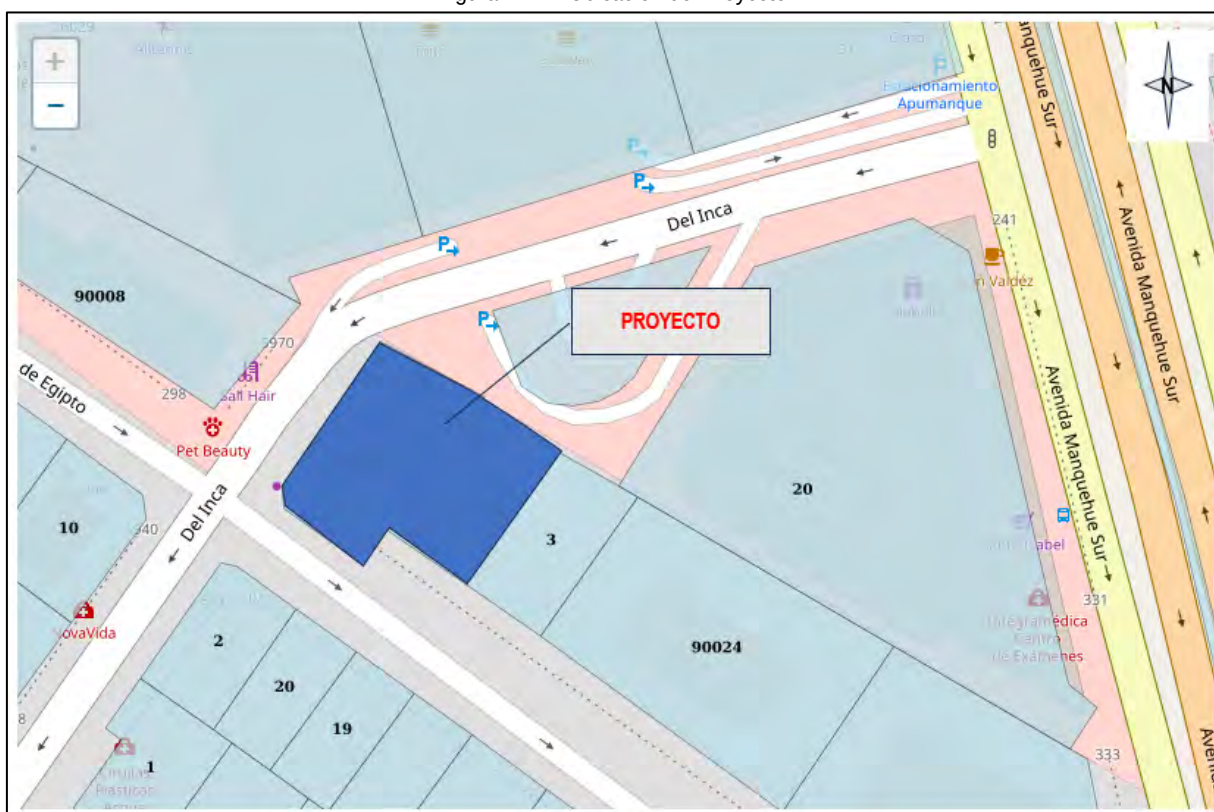
4 ESQUEMA DEL PROYECTO

A continuación, se entrega información que precisa la ubicación del proyecto, el límite predial y superficie del terreno; emplazamiento de las edificaciones; ubicación de accesos vehiculares y peatonales y, vías de circulación internas y externas hasta la conexión con la vialidad pública.

4.1 Ubicación y Límite Predial

El proyecto en análisis se emplaza en la comuna de Las Condes, específicamente en calle Del Inca N°5957 / República Árabe de Egipto N°480, lote A1 del plano S-8162, Las Condes. La propiedad se identifica con Rol SII N°587-1.

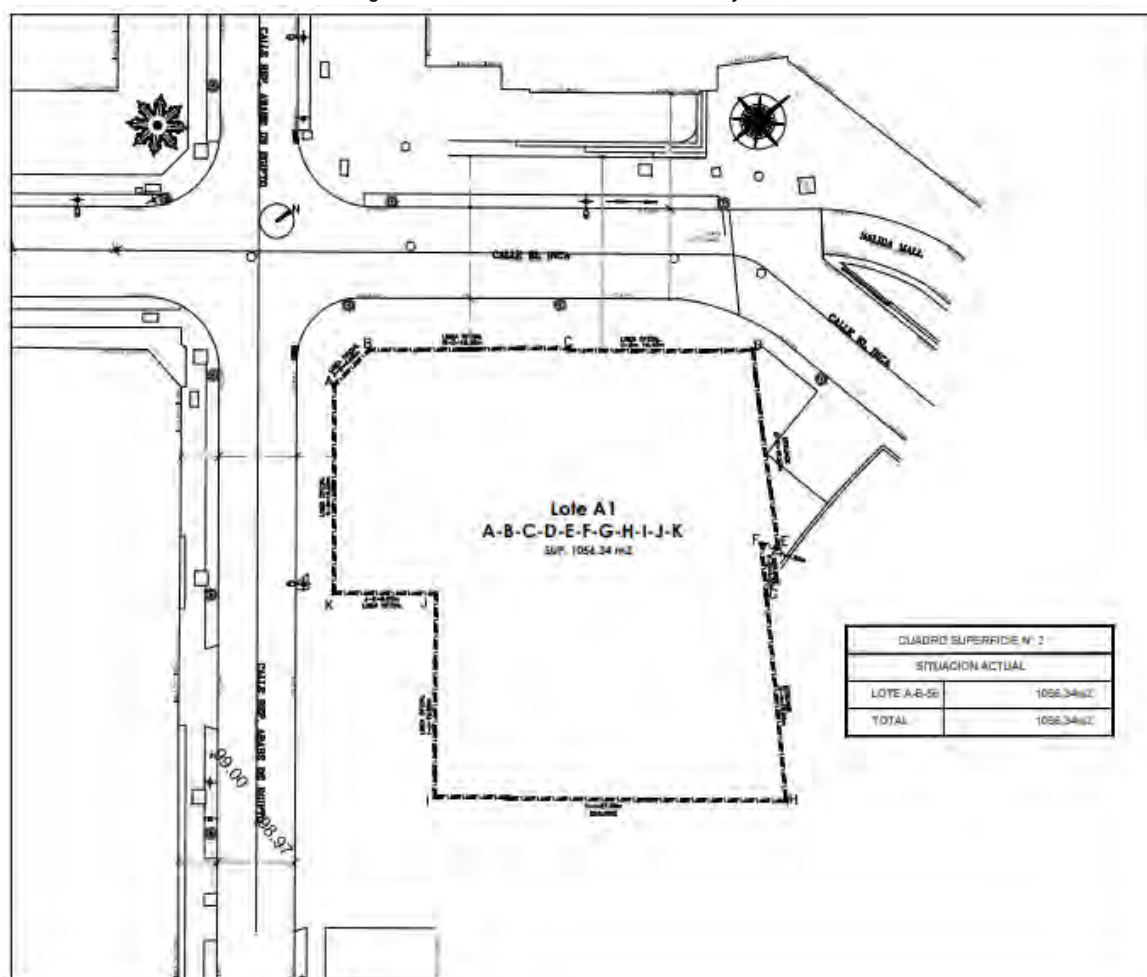
Figura N° 4.1: Ubicación del Proyecto



Fuente: www.sii.cl/mapas – elaboración propia

En cuanto al límite predial, el siguiente esquema muestra los deslindes del terreno.

Figura Nº 4.2: Límite Predial – Deslindes y Fusión



Fuente: Arquitectura del Proyecto

4.2 Superficies

En el cuadro siguiente se presenta detalle de las superficies del proyecto:

Cuadro N° 4.1: Cuadro de Superficies

CUADRO RESUMEN SUPERFICIES EDIFICIO DEL INCA													
PISO		SUPERFICIE UTIL DEPTOS	SUP. COMÚN DEPTOS	SUP. BODEGAS	ESTACIONAMIENTOS	SUP. COMUN	SUP. UTIL L.C.	SUP. UTIL OF	SUP. COMUN OF.	SUBTOTAL			
SUBTERRANEO -3				82,83	274,00	523,71				880,54	m²		
SUBTERRANEO -2				79,77	274,00	501,68				855,45	m²		
SUBTERRANEO -1				59,36	100,00	618,64				778,00	m²		
SUB TOTAL BAJO NNT		-	-	m²	221,96	648,00	1.644,03			m²	2.513,99	m²	
PISO 1				m²			128,79	173,01	138,47	m²	440,27	m²	
PISO 2							44,09	378,31	54,23	m²	476,63	m²	
PISO 3		196,64	29,27	m²							225,91	m²	
PISO 4		197,35	29,29	m²							226,64	m²	
PISO 5		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 6		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 7		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 8		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 9		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 10		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 11		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 12		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 13		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 14		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 15		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 16		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
PISO 17		197,35	29,76	m²							227,11	m²	
SALA DE MAQUINAS			34,12	m²							34,12	m²	
CUBIERTA													
SUB TOTAL SOBRE NNT		2.959,54	479,56	m²			172,88	551,32	192,70	m²	4.356,00	m²	
TOTAL		2.959,54	479,56	m²	221,96	648,00	1.644,03	172,88	551,32	192,70	m²	6.869,99	m²

Fuente: Arquitectura del proyecto

4.3 Carga de Ocupación del Proyecto

A continuación, se presenta el cálculo de carga de ocupación correspondiente al proyecto

Figura N° 4-1 Carga de ocupación

CARGA DE OCUPACIÓN				
ESCALERAS EMERGENCIA SUBTERRÁNEOS			SUBTOTAL	TOTAL
Estacionamientos 1° a 3° Subterráneo	648,00	/16	40,50	41
Bodegas	221,96	/40	13,87	14
Total Carga de Ocupación Subterráneos				54
Total Carga de Ocupación Subterráneos				
ESCALERAS EMERGENCIA EXIGIDA		1 Escalera	1	
ESCALERAS EMERGENCIA PROPUESTA		1 Escalera	1,2	
ESCALERAS EMERGENCIA PISOS 2° AL 17°				
Carga de Ocupación 1° piso				
Oficinas 1° piso	173,01	/10	17,30	17
Locales Comerciales 1° piso	172,88	/3	57,63	58
Carga Ocupación - (Pisos 2° al Piso Retirado)				
Oficinas 2° piso	378,31	/10	37,83	38
Viviendas de hasta 60 m2	2959,54	/15	197,30	197
Total Carga de Ocupación Pisos Superiores (No incluye 1° piso)				235
ESCALERAS EMERGENCIA EXIGIDA		1 Escaleras	1,5	
ESCALERAS EMERGENCIA PROPUESTAS		1 Escaleras	1,5	
CARGA OCUPACION TOTAL (Subterráneos-1°piso-Pisos Superiores)				364
			EQUIPAMIENTO MENOR	

Fuente: Arquitectura del Proyecto

En función de los resultados del cálculo de carga de ocupación, corresponde un proyecto de escala MENOR.

4.4 Emplazamiento Edificaciones

A continuación, se muestran las plantas de arquitectura del proyecto

- Planta primer piso:

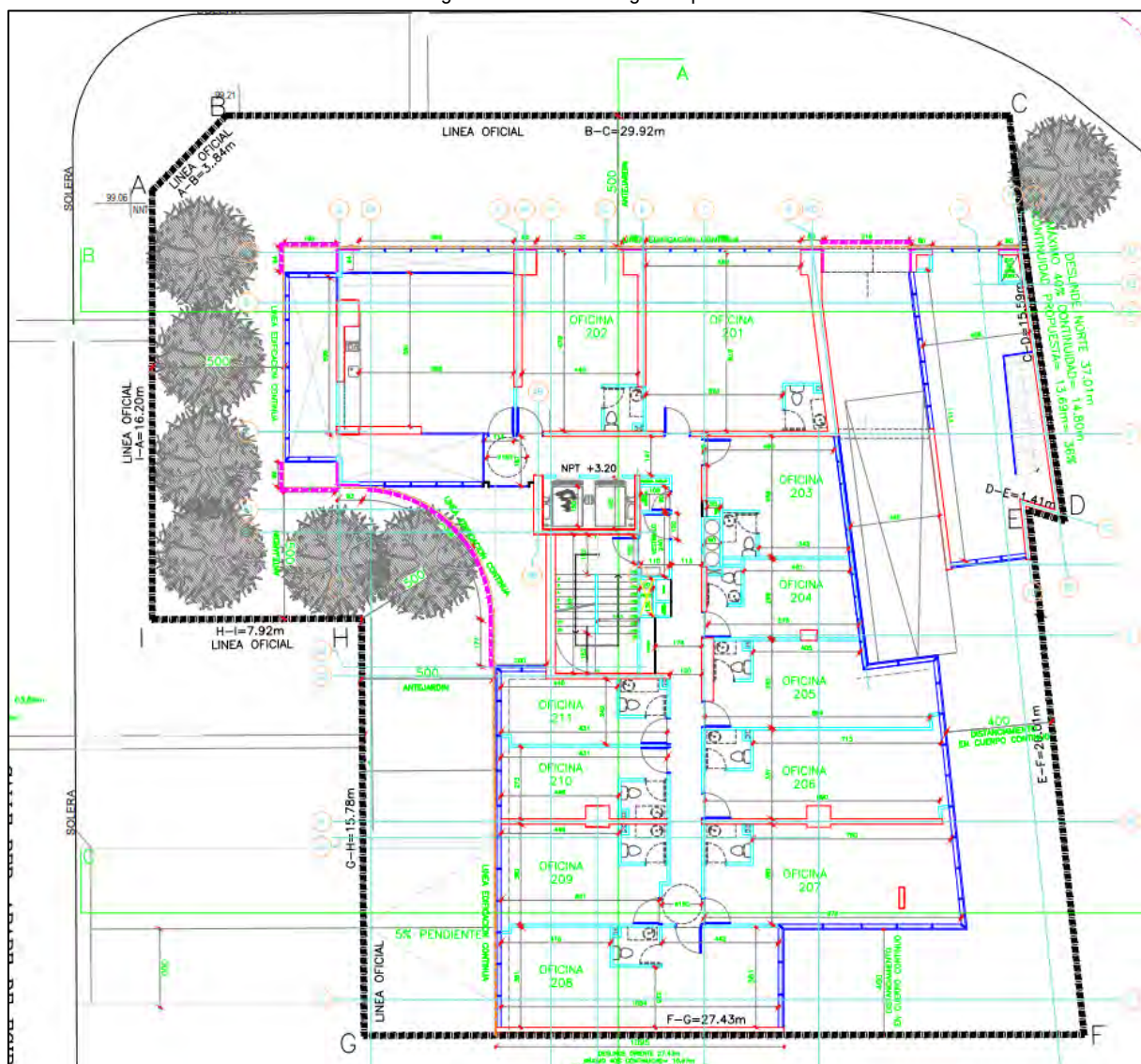
Figura N° 4.3: Planta primer piso



Fuente: Arquitectura del proyecto

- Planta Segundo Piso:

Figura N° 4.4: Planta segundo piso



Fuente: Arquitectura del proyecto

- Planta tercer piso:

Figura N° 4.5: Planta tercer piso



Fuente: Arquitectura del proyecto

- Planta Cuarto Piso

Figura N° 4.6: Planta Cuarto piso



Fuente: Arquitectura del proyecto

- Planta 5° al 16° piso

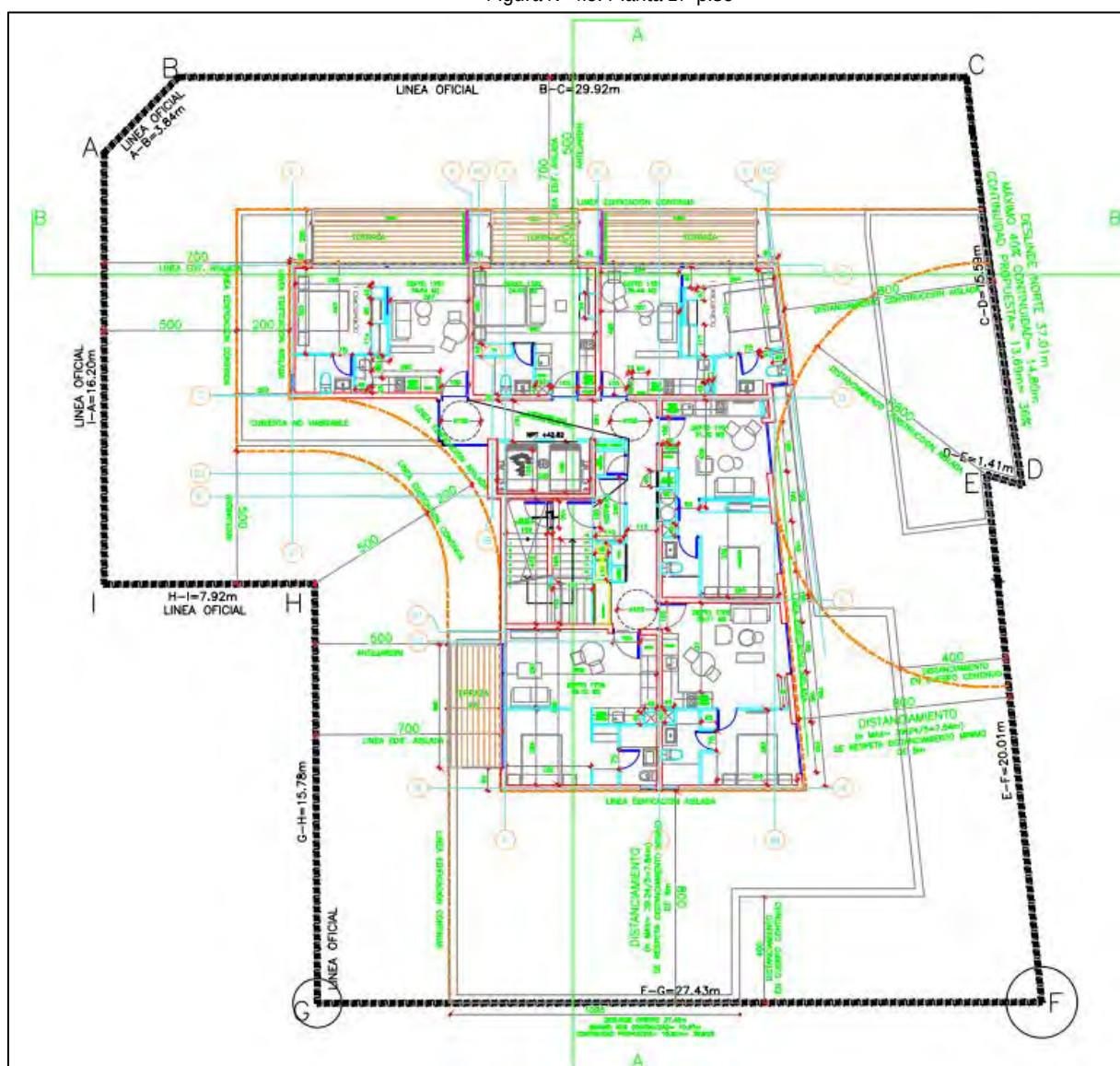
Figura N° 4.7: Planta 5° al 16° piso



Fuente: Arquitectura del proyecto

- Planta 17º piso

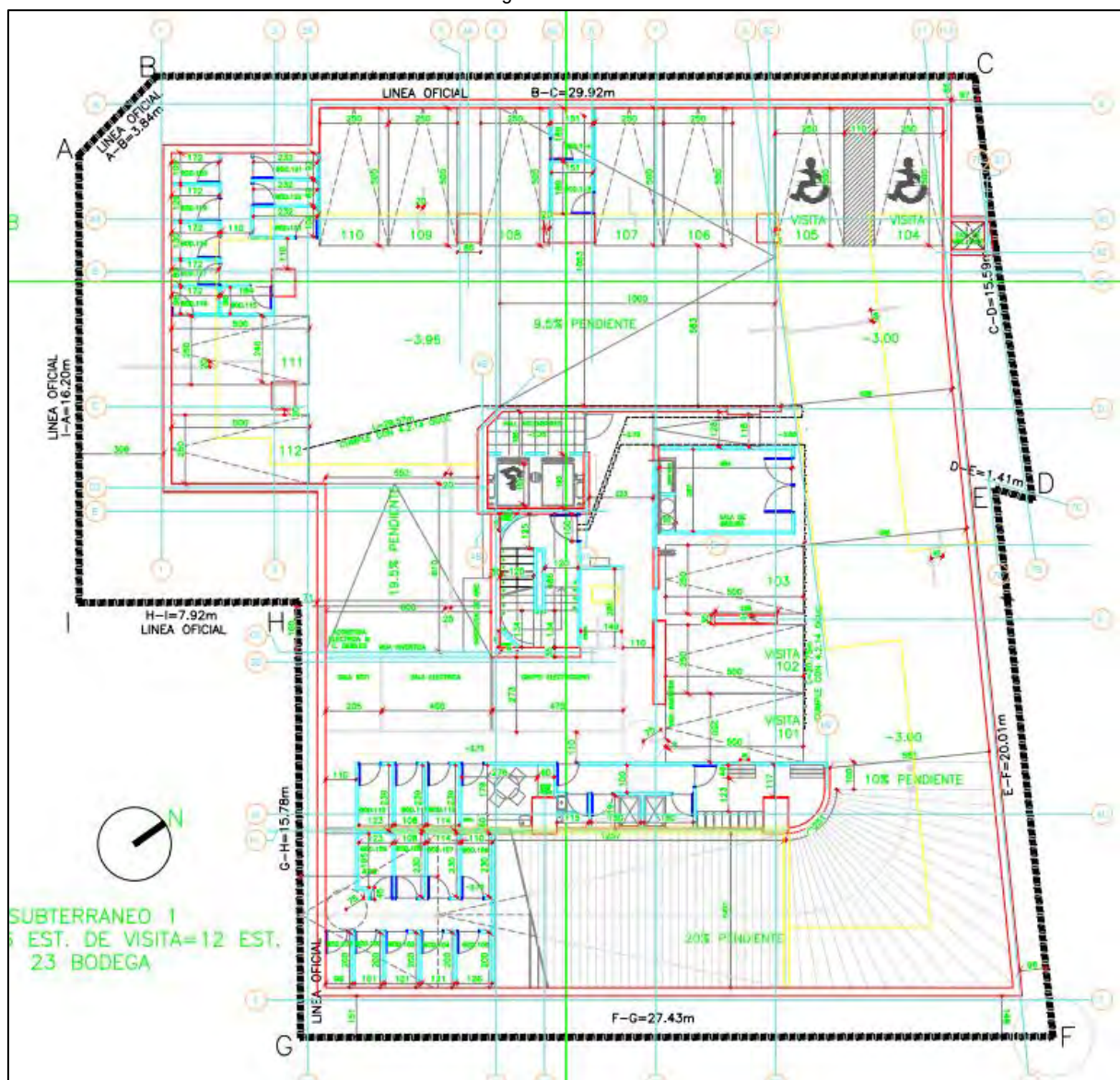
Figura N° 4.8: Planta 17° piso



Fuente: Arquitectura del proyecto

- Planta Subterráneo -1

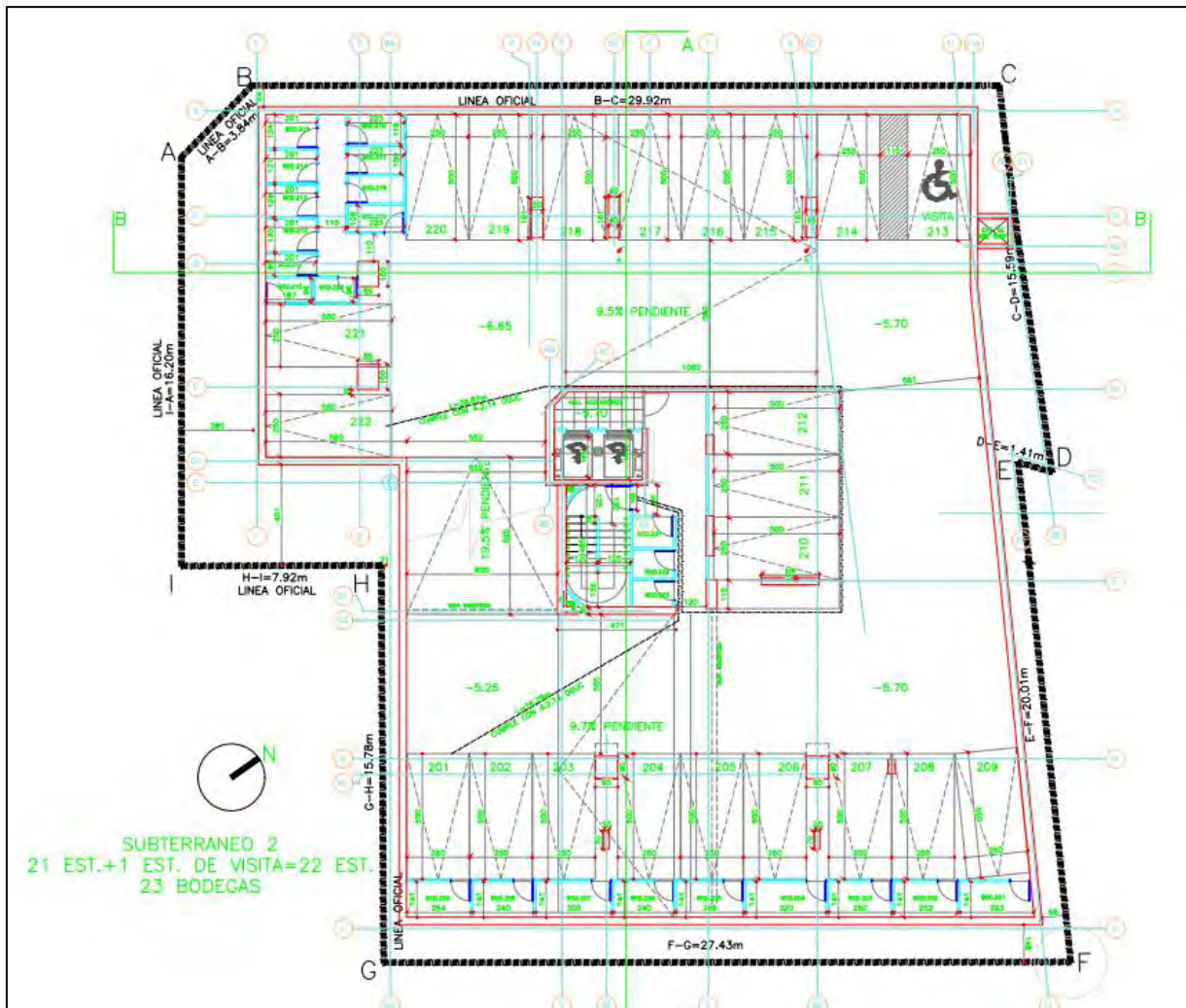
Figura Nº 4.9: Subterráneo -1



Fuente: Arquitectura del proyecto

- Planta Subterráneo -2

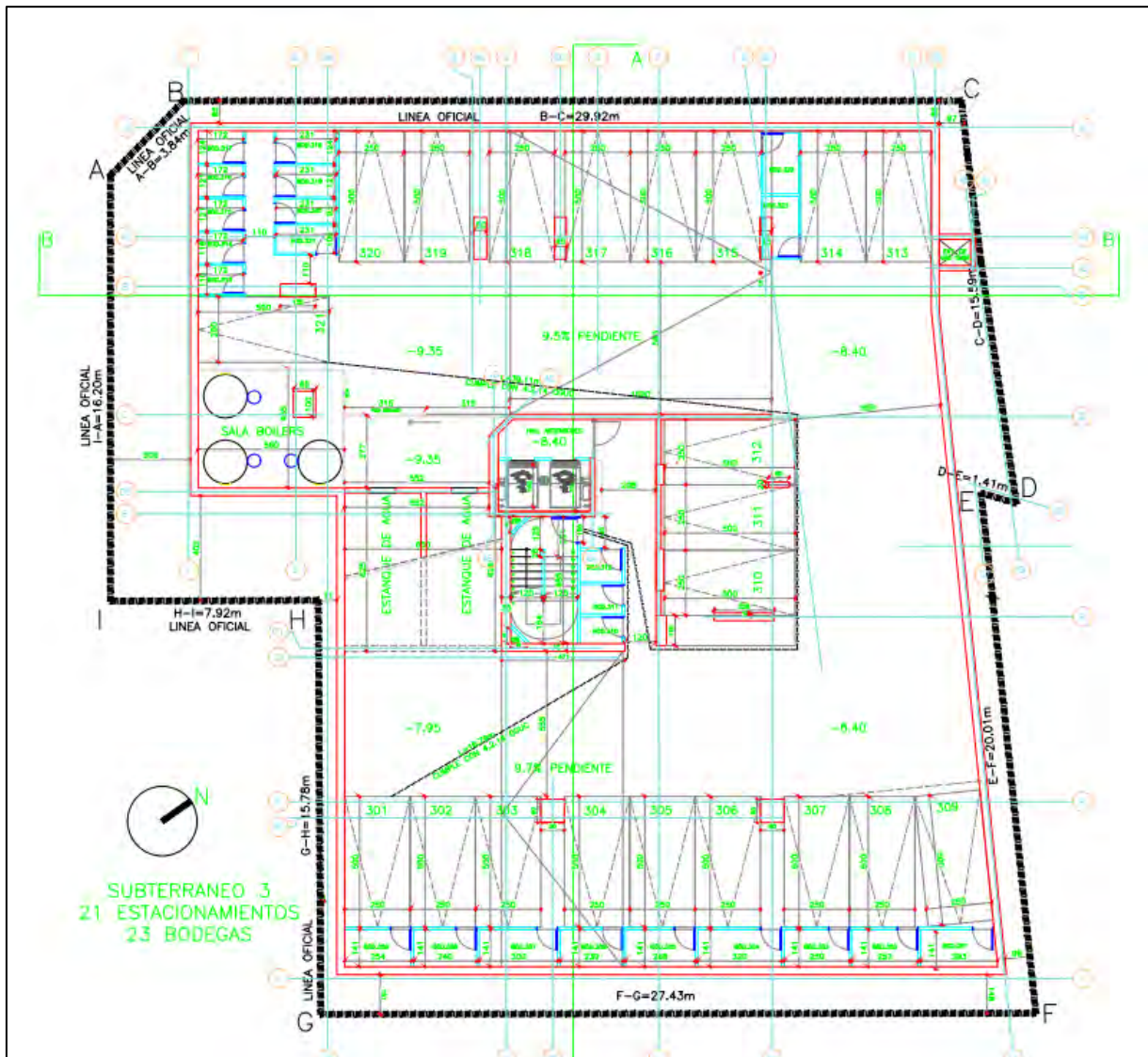
Figura N° 4.10: Subterráneo -2



Fuente: Arquitectura del proyecto

- Planta Subterráneo -3

Figura N° 4.11: Subterráneo -3



Fuente: Arquitectura del proyecto

4.5 Estacionamientos

De acuerdo a lo señalado en la introducción de la presente memoria, el proyecto habilita estacionamientos para vehículos motorizados dentro de la propiedad, los que se calculan en la siguiente tabla.

Cuadro N° 4.2: Cálculo de Estacionamientos

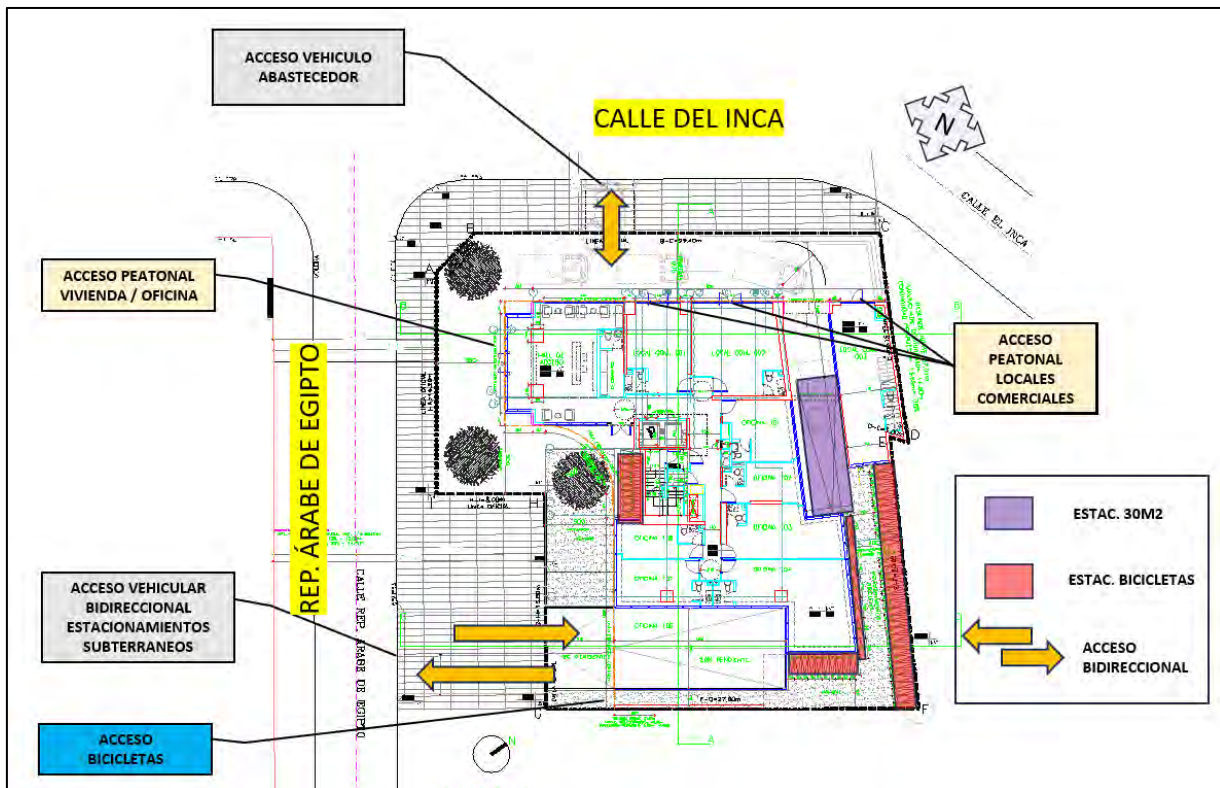
ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS				
PRC Viviendas <Sup<70 m2 = 1 cada dpto + 15% estacionamiento visitas				
PRC Comercio 1 c/25 m2 > 200m2				
PRC Oficinas 1 c/30 m2 > 200m2				
ESTACIONAMIENTOS EDIFICIO 1 - VIVIENDA				
ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS				
RESIDENCIAL- unidades <70 m2	90,00	un	1 EST/1 un.	90
Descuento estacionamientos x Cercanía a Metro (menos de 300 mts)			0,50	45
Estacionamientos Visitas 15%	45,00	un	0,15	7
Oficinas 1 c/30 m2	551,32	m2	1 c/30 m2	18
Descuento estacionamientos x Cercanía a Metro (menos de 600 mts)			0,50	9
COMERCIO (1 cada 25m2)	172,88		6,9152	7
Total Estacionamientos		(61 Asignables + 7 Visitas)		68
REDUCCION MAXIMA DE ESTACIONAMIENTOS POR BICICLETAS		1/3 de 68 =		23 Est
BICICLETAS EXIGIDAS		(50% AUTOS REQUERIDOS) =		34 Bicicletas
SE DISMINUYEN 11 AUTOS según 1/3 de bicidelas exigidas $34/3 = 11,333 = 11$		$(68 - 11) =$		57 Est
DISMINUCION DE 2 AUTOS ADICIONALES POR DS-109 (2 x 3) = 6 Bicicletas		$(57 - 2) =$		55 Est
TOTAL BICICLETAS REQUERIDAS		$(34 + 6) =$		40 Bicicletas
TOTAL AUTOS EXIGIDOS		=		55 Estac.
TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS		=		55 Estac.
Total Incluye :				
(Considera 2 Est. Discapacitado)	VIVIENDA	=		39
(Considera 1 Est. Discapacitado)	VISITAS	=		5
	OFICINAS	=		6
	COMERCIO	=		5
TOTAL BICICLETAS PROPUESTAS		=		40 Bicicletas
ESTACIONAMIENTO 30 M2				
TOTAL ESTACIONAMIENTOS DE 30M2 EXIGIDOS				1 EST 30M2
TOTAL ESTACIONAMIENTOS DE 30M2 PROPUESTOS				1 EST 30M2
TOTAL ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS EXIGIDOS				40 Bicicletas
TOTAL ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS PROPUESTOS				64
DESCUENTO INCENTIVO USO BICICLETA ART 2.4.1 BIS /D.S 109/ DDU 288				
INCISO 2 Y 3				22
Total Estacionamientos Exigidos				46
Total Estacionamientos Propuestos				55

Fuente: Arquitectura del proyecto

4.6 Accesos vehiculares, peatonales y ciclos

El proyecto contempla un acceso peatonal principal al Hall que sirve a las oficinas y viviendas y accesos peatonales individuales para los locales comerciales. Para vehículos, posee dos accesos bidireccionales, acceso a rampa que conecta con los niveles subterráneos por calle Rep. Árabe de Egipto y acceso vehicular que se proyecta por calle Del Inca, el cual operará para los vehículos abastecedores de los locales comerciales, finalmente se dispone de acceso para bicicletas sobre el deslinde sur del predio, contiguo al acceso vehicular de República Árabe de Egipto. Dichos accesos se pueden apreciar en la siguiente figura:

Figura N° 4.12: Emplazamiento - Detalle Acceso Peatonal y Vehicular



Fuente: Arquitectura, Elaboración Propia

En la imagen precedente se gráfica, además, la ubicación de estacionamientos para bicicletas.

5 CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

De acuerdo con los antecedentes contenidos en el Certificado de Informaciones Previas N°568, de fecha 05/03/2024 emitido por la Dirección de Obras Municipal (DOM) de Las Condes, indica que el proyecto se encuentra ubicado en la zona de uso de suelo "UC2" Uso Comercial 2, y área de edificación "EAa+cm" Edificación Aislada Alta con Continuidad Media.

Por otra parte, en el punto 5.3 "Afectación a Utilidad Pública", se establece que el terreno NO está afecto a utilidad pública.

A continuación, se presenta un extracto de dicho certificado, específicamente las normas urbanísticas del proyecto:

Figura N°5.1: Normas Urbanísticas del Proyecto.

FORMULARIO 5.2.

Las Condes
MEJOR PARA TODOS

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS (C.I.P.-1.4.4) 1/3

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES

REGIÓN METROPOLITANA

☒ URBANO ☐ RURAL

LSM /VPF / ÓAa

CERTIFICADO N°	568
FECHA	05-03-2024
SOLICITUD N°	4646
FECHA	29-02-2024

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN		DEL INCA			
LOTEO	VILLA FELIZ	S-8162	MANZANA	---	LOTE
ROL S.LL N°	587-1	LE HA SIDO ASIGNADO EL N°		5957	

ADEMAS EL PREDIO CUENTA CON LA(S) SIGUIENTE(S) DIRECCIÓN(ES)
REPUBLICA ARABE DE EGIPTO N° 480

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

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

ÁREA DONDE SE UBICA EL TERRENO

☒ URBANA ☐ EXTENSION URBANA ☐ RURAL

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

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

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

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

5.1.- USOS DE SUELO

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

INFORMACIÓN ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:									
E-Aa+cm		EDIFICACIÓN AISLADA ALTA CON CONTINUIDAD MEDIA							
SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA		DENSIDAD MÁXIMA		ALTURA MÁXIMA EDIF.					
(*)		(*)		(*)					
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD		COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO		OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES					
(*)		(*)		(*)					
ADOSAMIENTOS		DISTANCIAMIENTOS		CIERROS					
(*)		(*)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">ALTURA</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">% TRANSPARENCIA</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2,50 m máximo</td> <td style="text-align: center;">40%</td> </tr> </table>		ALTURA	% TRANSPARENCIA	2,50 m máximo	40%
ALTURA	% TRANSPARENCIA								
2,50 m máximo	40%								
				SISTEMA DE AGRUPAMIENTO					
				RASANTE					
				NIVEL DE APLICACIÓN					
				OCHAVOS					
				OGUC					

(*) INFORMACIÓN ÁREA DE EDIFICACIÓN EN HOJA ANEXA)

CESIONES Proporción frentes y linderos superiores a orden para áreas verdes (Art. 2.2.5 N° O.G.U.C.)		NO
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS		
ESTACIONAMIENTO ZONA A		

VER ART. 32 DEL PRCLC

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

5.2.- LINEAS OFICIALES

POR CALLE				TIPO VÍA	
DEL INICA				LOCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDIN	5,00-7,00	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	CALZADA	7,000 m	

POR CALLE				TIPO VÍA	
REPUBLICA ARABE DE EGIPTO				LOCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	12,00-20,00 M	ANTEJARDIN	5,00-7,00	
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	6,00-14,00 M	CALZADA	6,000 m	

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

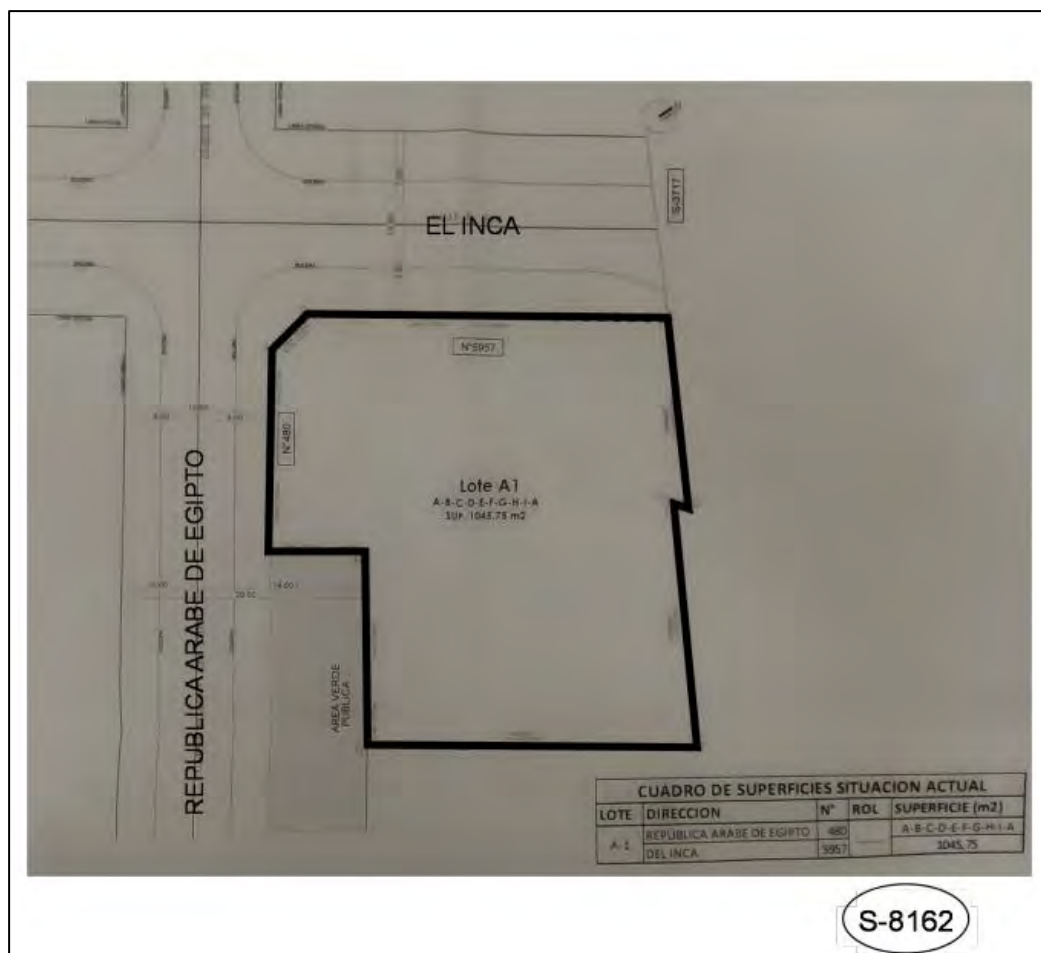
POR CALLE				TIPO VÍA	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.		ANTEJARDIN		
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA		CALZADA		

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (ART. 89)				☐ SI	☒ NO
PARQUE	☐	VIALIDAD	☐	ENSANCHE	
	APERTURA				
				☐	☐

DE LAS SIGUIENTES VÍAS

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



Fuente: Certificado de Informaciones Previas N°568/2024

Dentro de los archivos digitales del informe se adjunta el CIP del terreno fusionado, entregado por la Dirección de Obras Municipal.

6 ÁREA DE INFLUENCIA

Como un primer elemento, se entrega la definición general de “área de influencia” contenida en el Decreto 30 (2017) del MINTRATEL.

“Área de influencia”: zona en la que se deben analizar y mitigar los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local, como consecuencia de la puesta en operación de un proyecto de crecimiento urbano por extensión o por densificación. Este espacio se delimitará a partir de la dispersión de los flujos vehiculares o peatonales que induzca un proyecto en la vialidad circundante, considerada desde los accesos y hasta la intersección que señale, para cada caso, la ley y este reglamento.

Luego y, en específico para un IMIV Básico se establece en el artículo 2.2.1, lo siguiente:

El área de influencia de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorias aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación. Estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones.

El área de influencia del presente IMIV Básico para Vehículos Motorizados y Otros Modos, se determinó a partir del espacio público contiguo al predio del proyecto y los tramos de vías que conectan los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada y de salida del proyecto. En base a lo señalado, el área de influencia del proyecto queda determinada de la siguiente forma:

6.1 Determinación de flujos inducidos

A continuación, se presenta el cálculo de flujos inducidos del proyecto, el cual se determina a través de las tasas de inducción de flujos, las cuales se encuentran contenidas en el artículo 1.2.3 del decreto supremo N°30 del MITRATEL, desagrupadas por destinos del proyecto.

a) Departamentos:

Para determinar el flujo inducido del proyecto se debe determinar, en primera instancia, la superficie promedio (SP), la cual se obtiene a partir de la división de la superficie útil construida y las unidades proyectadas, obteniendo así el siguiente indicador.

$$SP = \frac{\text{Superficie útil construida}}{\text{n° de departamentos}}$$

con los datos del proyecto se obtiene lo siguiente:

$$SP = \frac{2959,54 \text{ mts}^2}{90 \text{ viviendas}} = 32,883 \text{ mts}^2$$

Así mismo, se presentan las tasas de inducción de viajes para el destino de Departamentos.

Figura N° 6-1 Tasa de Inducción de flujos entrada.

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: 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

Fuente: D.S. N°30.

Figura N° 6-2 Tasa de Inducción de Flujos Salida

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS SALIDA CON DESTINO VIVIENDA-DEPARTAMENTOS							
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	TOTAL VIAJES INDUCIDOS DE SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA	FLUJOS DE SALIDA 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: 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

Fuente: D.S. N°30.

b) Locales Comerciales

Para la determinación de los flujos de entrada y salida para el destino de locales comerciales, se debe utilizar la superficie edificada para este destino. Las tasas de inducción para este destino son las siguientes:

Figura N° 6-3 Tasa de Inducción de Flujos de Entrada

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Local comercial	Menor o Básico	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04

Fuente: D.S. N°30.

Figura N° 6-4 Tasa de Inducción de Flujos de Salida

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO							
PROYECTO	ESCALA	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
				TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Local comercial	Menor o Básico	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,00	0,00	0,00	0,00
			PMd-L	1,80	0,28	1,49	0,13
			PT-L	3,00	0,70	2,71	0,11
			PMd-F	3,00	0,46	2,49	0,21
			PT-F	2,80	0,51	2,59	0,04

Fuente: D.S. N°30.

c) Oficinas

Para la determinación de los flujos de entrada y salida para el destino Oficinas, se debe utilizar la superficie edificada para este destino. Las tasas de inducción para este destino son las siguientes:

Figura N° 6-5 Tasa de Inducción de Flujos de Entrada

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO, CLASE SERVICIOS						
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
			TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Oficinas de Servicios, públicos o privados	100 m ² de superficie edificada	PM-L	1,11	0,75	0,56	0,05
		PMd-L	0,29	0,22	0,13	0,01
		PT-L	0,22	0,18	0,10	0,01
		PMd-F	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: D.S. N°30.

Figura N° 6-6 Tasa de Inducción de Flujos de Salida.

TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO, CLASE SERVICIOS						
PROYECTO	UNIDAD DE REFERENCIA	PERÍODO	FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA			
			TRANSPORTE PRIVADO VEH/H	TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H	PEATONES VIAJES/H	CICLOS VIAJES/H
Oficinas de Servicios, públicos o privados	100 m ² de superficie edificada	PM-L	0,20	0,15	0,18	0,02
		PMd-L	0,47	0,21	0,14	0,02
		PT-L	0,85	0,58	0,43	0,04
		PMd-F	0,00	0,00	0,00	0,00
		PT-F	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: D.S. N°30.

6.2 Caracterización de Del Inca

A continuación, se presenta escritura pública en la cual se otorga servidumbre perpetua de tránsito en calle Del Inca, comprendida en terreno de Mall Apumanque.

Figura N° 6-7 Escritura Pública Servidumbre Perpetua de tránsito, Calle Del Inca. 1 de 6

ME. [REDACTED] ADO [REDACTED]

DE IMPUESTOS INTERNOS IMPUESTO
T 5092
02.780 4 2 0 0 84 \$ 034.00
NOTARIA EDUARDO QUEZADA ROLDAN
HUERFANOS 147 - SANTIAGO

CONSTITUCION DE SERVIDUMBRE

NISSIM PASSY, RAYMOND

En Santiago de Chile, a treinta de Junio de mil novecientos ochenta, ante mí, EDUARDO QUEZADA ROLDAN, Notario Público y Conservador de Minas de este Departamento y testigos que al final se nombran, comparece: don RAYMOND NISSIM PASSY, [REDACTED], domiciliado en [REDACTED], cédula de identidad número [REDACTED] de Santiago, en su calidad de Gerente y representante legal de la Sociedad "CONSTRUCTORA VIP'S LIMITADA", empresa comercial del mismo domicilio según se comprobará, mayor de edad a quien conozco por haber acreditado su identidad con la cédula antes citada y expresa: PRIMERO: La Sociedad "CONSTRUCTORA VIP'S LIMITADA" es dueña de la propiedad ubicada en Avenida Manquehue Sur número treinta y uno que está formado por los lotes A-Uno/a y A-Uno/b del plano de subdivisión aprobado con el número tres mil setecientos diecisiete de la Ilustre Municipalidad de Las Condes y que se encuentra archivado en el Conservador de Bienes Raíces de Santiago, bajo el número veinticuatro mil cuatrocientos treinta con fecha catorce de Noviembre de mil novecientos setenta y nueve.- Los deslindes especiales de cada uno de estos lotes son los siguientes: Lote A-Uno/a: AL NORTE, en treinta y siete metros más o menos líneas A-J del plano antes indicado y en noventa y cuatro me

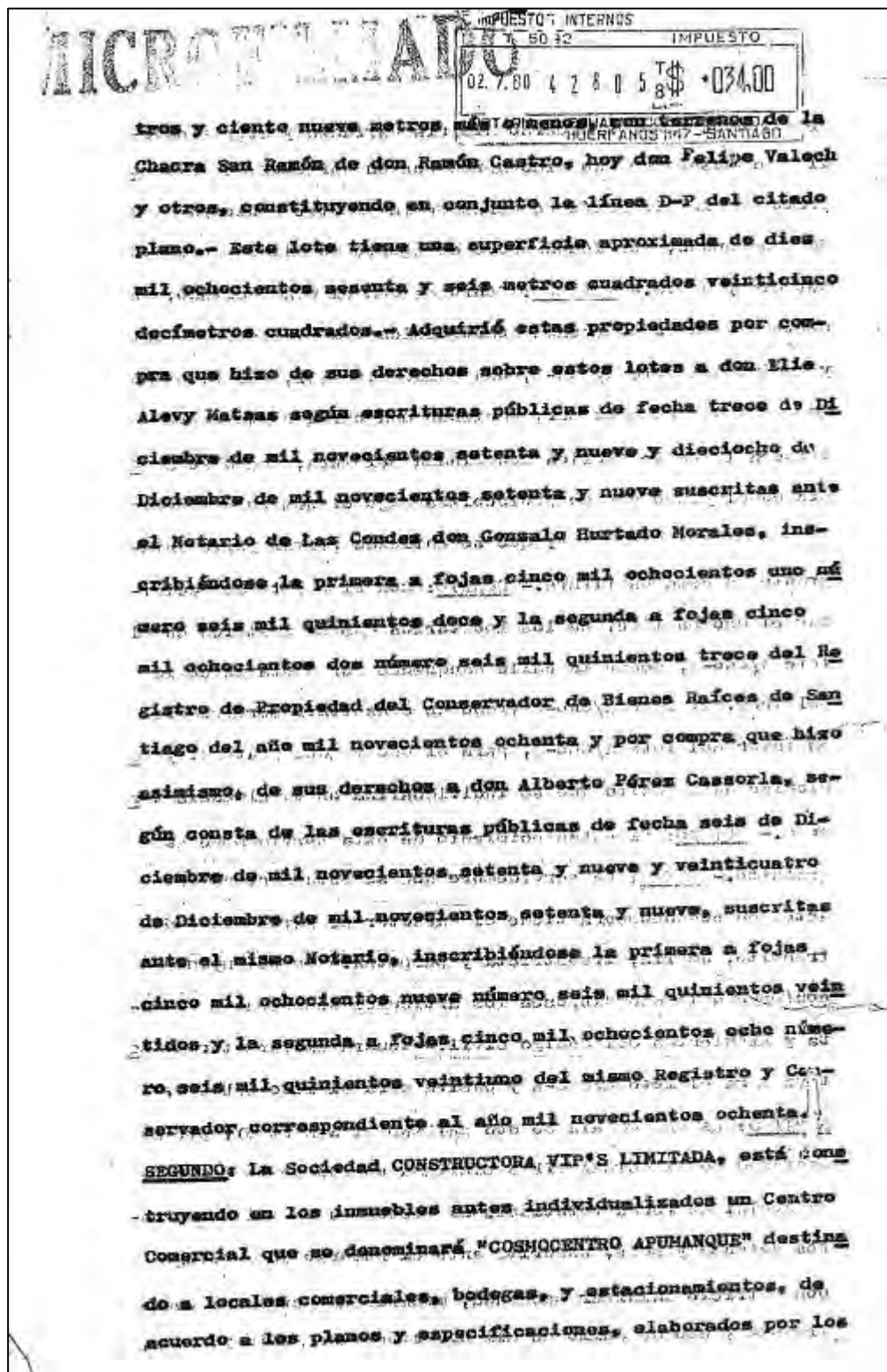
Fuente: Notario Eduardo Quezada Roldan, 30/06/1980.

Figura N° 6-8 Escritura Pública Servidumbre Perpetua de tránsito, Calle Del Inca. 2 de 6

tres ochenta y ocho centímetros más o menos, línea H-M de di-
 cho plano, con lote "B" del plano de subdivisión anterior
 aportado a la Sociedad "Edificio Centro Comercial El Faro
 Limitada"; AL SUR, en ciento treinta y un metros ochenta y
 ocho centímetros más o menos, línea K-N del citado plano nú-
 mero tres mil setecientos diecisiete, con lote A-Uno/b de
 este plano; AL ORIENTE, en cuarenta y nueve metros veintiseis
 cinco centímetros más o menos, línea A-K de este plano, con
 Avenida Manquehue y en cuatro metros más o menos línea H-J
 de este plano, con lote "B" del plano anterior; y AL PONIENTE,
 en cincuenta y tres metros veintiseis centímetros más
 o menos, línea M-N del citado plano, con lote A-Dos del pla-
 no anterior.- Este lote tiene una superficie aproximada de
 seis mil ochocientos sesenta y cuatro metros sesenta y un
 decímetros cuadrados.- Lote A-Uno/b, AL NORTE, en ciento
 treinta y un metros ochenta y ocho centímetros más o menos,
 línea K-N del citado plano número tres mil setecientos die-
 cisiete, con lote A-Uno/a de este plano y en cuarenta metros
 cincuenta centímetros más o menos, línea C-D del citado pla-
 no anterior, línea M-P; AL SUR, en cuarenta metros más o me-
 nos, línea B-C del antes citado plano, con parte que fue
 del inmueble de la Sociedad Inmobiliaria Lehmann Cárter,
 dado en permuta a don Pedro Lehmann y a dona Carla Schae-
 ffer de Lehmann; AL ORIENTE, en sesenta y seis metros veinti-
 cinco centímetros más o menos, línea K-N del citado plano,
 con Avenida Manquehue; AL SUR-ORIENTE, en cuarenta y nueve
 metros cincuenta centímetros más o menos, línea C-D del pla-
 no, con don Pedro Lehmann y dona Carla Schaeffer de Leh-
 mann; y AL SUR-PONIENTE, en línea quebrada de treinta y un
 metros cincuenta centímetros más o menos, ochenta centí-

Fuente: Notario Eduardo Quezada Roldan, 30/06/1980.

Figura N° 6-9 Escritura Pública Servidumbre Perpetua de tránsito, Calle Del Inca. 3 de 6



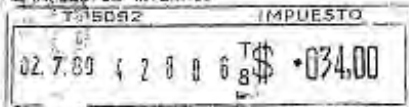
Fuente: Notario Eduardo Quezada Roldan, 30/06/1980.

Figura N° 6-10 Escritura Pública Servidumbre Perpetua de tránsito, Calle Del Inca. 4 de 6

Arquitectos señores Ricardo Alegría Carranza y Sepp Michael Oberhauser que han sido aprobados en carácter de anteproyecto por la Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Las Condes, con fecha nueve de Agosto de mil novecientos setenta y nueve.- TERCERO: Conforme con el plano citado, se contempla en la expresada construcción del Centro Comercial y dentro del lote A/Uno-B, una calle exterior, que va desde la Avenida Maquehue Sur, haciendo una curva hasta enfrentarse a la calle pública denominada Del Inca, según se aprecia en el plano que se protocoliza bajo el número veintidos mil setenta y tres (que) y que se entiende formar parte integrante de esta escritura.- CUARTO: Con el objeto de facilitar el uso público, de los locales que se instalan en el lote A/Uno-A, desde la calle Maquehue Sur hasta la calle Del Inca, el lote A/Uno-B viene en constituir servidumbre en favor del lote A/Uno-A, para el uso y goce peatonal y vehicular de la calle que se individualiza en la cláusula tercera.- QUINTO: El establecimiento de esta servidumbre es gratuito.- SEXTO: La servidumbre que se establece en este acto, en consecuencia tiene el carácter de servidumbre de tránsito, amplia, irrestricta y perpetua.- Constituyéndose conforme a lo que disponen los artículos ochocientos ochenta y siguientes del Código Civil.- Tendrá el carácter de activa para el lote A/Uno-A y pasiva para el lote A/Uno-B.- SEPTIMO: LA PERSONERÍA de don RAYMOND NISSIN PASSI, por la Sociedad CONSTRUCTORA VIP'S LIMITADA consta de la escritura social de fecha veintiseis de Diciembre de mil novecientos setenta y seis, suscrita ante el Notario de Santiago don Patricio Zaldívar Mackenna, motivada por la fecha treinta y uno de Julio de mil novecientos setenta y nueve,

Fuente: Notario Eduardo Quezada Roldan, 30/06/1980.

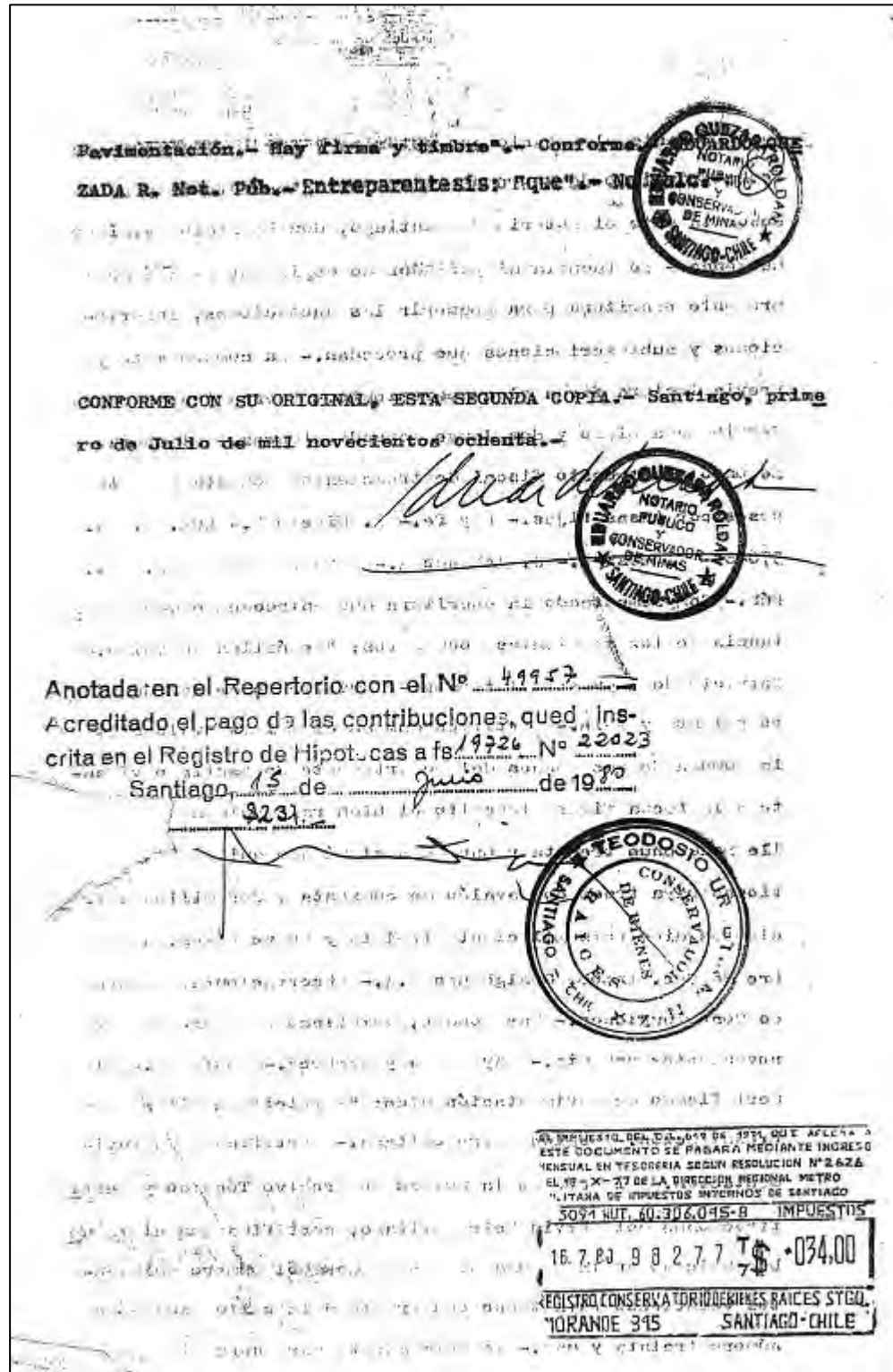
Figura N° 6-11 Escritura Pública Servidumbre Perpetua de tránsito, Calle Del Inca. 5 de 6



suscrita ante el Notario que autoriza por la escritura de
 fecha veintiuno de Enero de mil novecientos setenta y siete
 suscrita ante el Notario de Santiago, don Patricio Zaldívar
 Mackenna.- Se faculta al portador de copia autorizada de la
 presente escritura para requerir las anotaciones, inscrip-
 ciones y subinscripciones que procedan.- En comprobante y
 previa lectura firma el compareciente.- Fueron testigos don
 Sergio Mesa Olazo y don Jorge Achondo Alvarez.- Dñ copia.-
 Se pagó el impuesto fiscal de trescientos ochenta y siete
 pesos por tasas fijas.- Doy fe.- R. Nissim P.- Rut. 4.289.
 576-8.- S. Mesa O.- J. Achondo A.- EDUARDO QUEZADA R. Not.
 Púb.- Complementando la escritura que antecede se deja con-
 tancia de los siguientes documentos: "República de Chile.-
 Servicio de Impuestos Internos.- Certificado de Avalúo núme-
 ro setenta y seis.- Certifico que en el Rol de Avalúos de
 la Comuna de Las Condes del Departamento de Santiago vigen-
 te a la fecha figura inscrito el bien raíz ubicado
 lla Manquehue treinta y uno bajo el número quinientos
 treinta y tres con avalúo de cuarenta y dos millones ti-
 cientos dieciséis mil ciento treinta y nueve pesos, a nom-
 bre de Soc. Inmob. Craighouse S.A.- Observaciones: Exento
 de Contribuciones.- Las Condes, veintiuno de Enero de mil
 novecientos ochenta.- Hay firma y timbre".- Conforme.- El
 Certificado de Pavimentación dice: "Servicio de Vivienda y
 Urbanización.- Región Metropolitana.- Certificado de Pavi-
 mentación.- El Jefe de la Unidad de Archivo Técnico y Certi-
 ficaciones del Serviu Metropolitano, certifica que el inmue-
 ble ubicado en la Comuna de Las Condes Rol número quinien-
 tos veintiocho raya trece con frente a la calle Manquehue
 número treinta y uno.- No está afecto por ahora al Pago de

Fuente: Notario Eduardo Quezada Roldan, 30/06/1980.

Figura N° 6-12 Escritura Pública Servidumbre Perpetua de tránsito, Calle Del Inca. 6 de 6



Fuente: Notario Eduardo Quezada Roldan, 30/06/1980.

Considerando lo expuesto, se plantea válido el uso de calle Del Inca como parte del área de influencia del proyecto, y sus rutas de entrada y salida. Documento presentado quedará adjunto en Anexo digital de ingreso corregido.

Figura N° 6.1: Área de influencia



Fuente: Google Earth - Elaboración propia

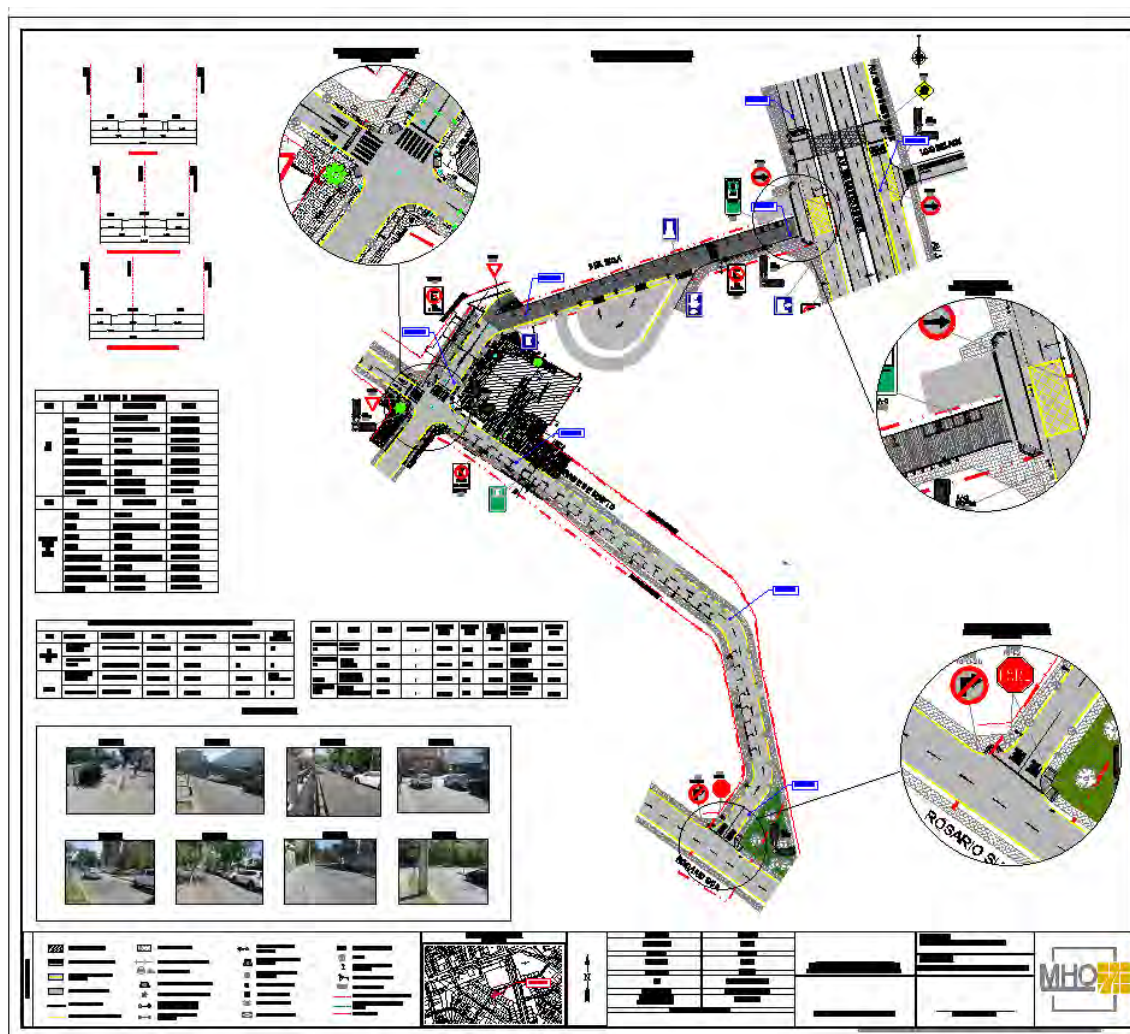
7 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 2.2.2. “Caracterización y levantamiento planimétrico de la situación actual” del Decreto 30 (2017), el IMIV Básico deberá contener la caracterización de la situación actual del sistema de movilidad local en el área de influencia, con el objeto de disponer de los antecedentes que permitan verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación aplicables al proyecto.

7.1 Catastro Físico

Para caracterizar la situación actual se realizó levantamiento de terreno, vaciado posteriormente en un esquema planimétrico que muestra de manera gráfica y apoyada 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 las vías, según el respectivo instrumento de planificación territorial; categoría de las vías, según la información consignada en el respectivo certificado de informaciones, catastro operativo, indicando señales verticales y demarcaciones, instalaciones semafóricas (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 de salida del proyecto que pudieran afectar la seguridad y accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida, tales como quioscos, postes de publicidad y luminarias, asientos, bolardos, árboles, entre otros; 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 presten 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.

Figura N° 6.1: Esquema de Catastro Físico y Operativo



Fuente: Elaboración propia

7.2 Rutas de ingreso y egreso

Las figuras presentadas a continuación esquematizan las rutas respectivas de entrada y de salida, 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.

7.2.1 Vehículos motorizados

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 lo anterior, las figuras presentadas a continuación esquematizan las rutas respectivas de entrada y de salida del proyecto

Rutas de Ingreso:

Norte:

- Ruta 1: Av. Manquehue Sur – Del Inca – Proyecto.
- Ruta 2: Av. Manquehue Sur – Del Inca – Rep. Árabe de Egipto - Proyecto.

Sur:

- Ruta1: Av. Manquehue Sur - Retorno – Av. Manquehue Sur – Del Inca – Proyecto.
- Ruta2: Av. Manquehue Sur - Retorno – Av. Manquehue Sur – Del Inca - Rep. Árabe de Egipto Proyecto.

Poniente:

- Ruta1: Av. Apoquindo – Av. Manquehue Sur – Del Inca – Proyecto.
- Ruta2: Av. Apoquindo – Av. Manquehue Sur – Del Inca – Proyecto.

Oriente:

- Ruta1: Av. Apoquindo – O 'Condell – Alonso de Córdova – Av. Manquehue Sur - Del Inca – Proyecto.
- Ruta2: Av. Apoquindo – O 'Condell – Alonso de Córdova – Av. Manquehue Sur - Del Inca – Rep. Árabe de Egipto - Proyecto.

Figura N° 7.1: Rutas de Ingreso al Proyecto para Vehículos Motorizados



Fuente: Google Maps, Elaboración Propia

Rutas de Egreso:Norte:

- Ruta 1: Proyecto – Del Inca – Rosario Sur – Rosario Norte- Al Norte.
- Ruta 2: Proyecto. – Rep. Árabe de Egipto – Rosario Sur – Rosario Norte – Al Norte.

Sur:

- Ruta1: Proyecto. – Del Inca – Las Malvas – Av. Manquehue Sur – Al Sur.
- Ruta2: Proyecto. – Rep. Árabe de Egipto – Rosario Sur – Del Inca – Las Malvas – Av. Manquehue- Al Sur.

Poniente:

- Ruta1: Proyecto – Del Inca – Al Poniente
- Ruta 2: Proyecto –Del Inca – Rosario Sur – Av. Apoquindo – Al Poniente.
- Ruta 3: Proyecto – Rep. Árabe de Egipto – Rosario Sur – Av. Apoquindo – Al Poniente.
- Ruta 4: Proyecto – Rep. Árabe de Egipto – Rosario Sur – Del Inca – Al Poniente.

Oriente

- Ruta 1: Proyecto –Del Inca – Rosario Sur – Av. Apoquindo – Al Oriente.
- Ruta 1: Proyecto – Rep. Árabe de Egipto – Rosario Sur – Av. Apoquindo – Al Oriente.

Figura N° 7.2: Rutas de Egreso al Proyecto para Vehículos Motorizados



Fuente: Elaboración Propia

7.2.2 Otros Modos (Peatones – Transporte Público)

Para los otros modos (Peatones – Transporte Público), se accederá principalmente desde la Estación de Metro Manquehue y los puntos de par de Av. Apoquindo.

Rutas de Ingreso Peatonal:

Norte:

- Ruta 1: Metro Manquehue – Mar de Los Sargazos – Rep. Árabe de Egipto- Proyecto.

Oriente:

- Ruta 1: Metro Manquehue – Mar de Los Sargazos – Rep. Árabe de Egipto- Proyecto.

Poniente:

- Ruta 1: Metro Manquehue – Mar de Los Sargazos – Rep. Árabe de Egipto- Proyecto.

Rutas de Egreso Peatonal:

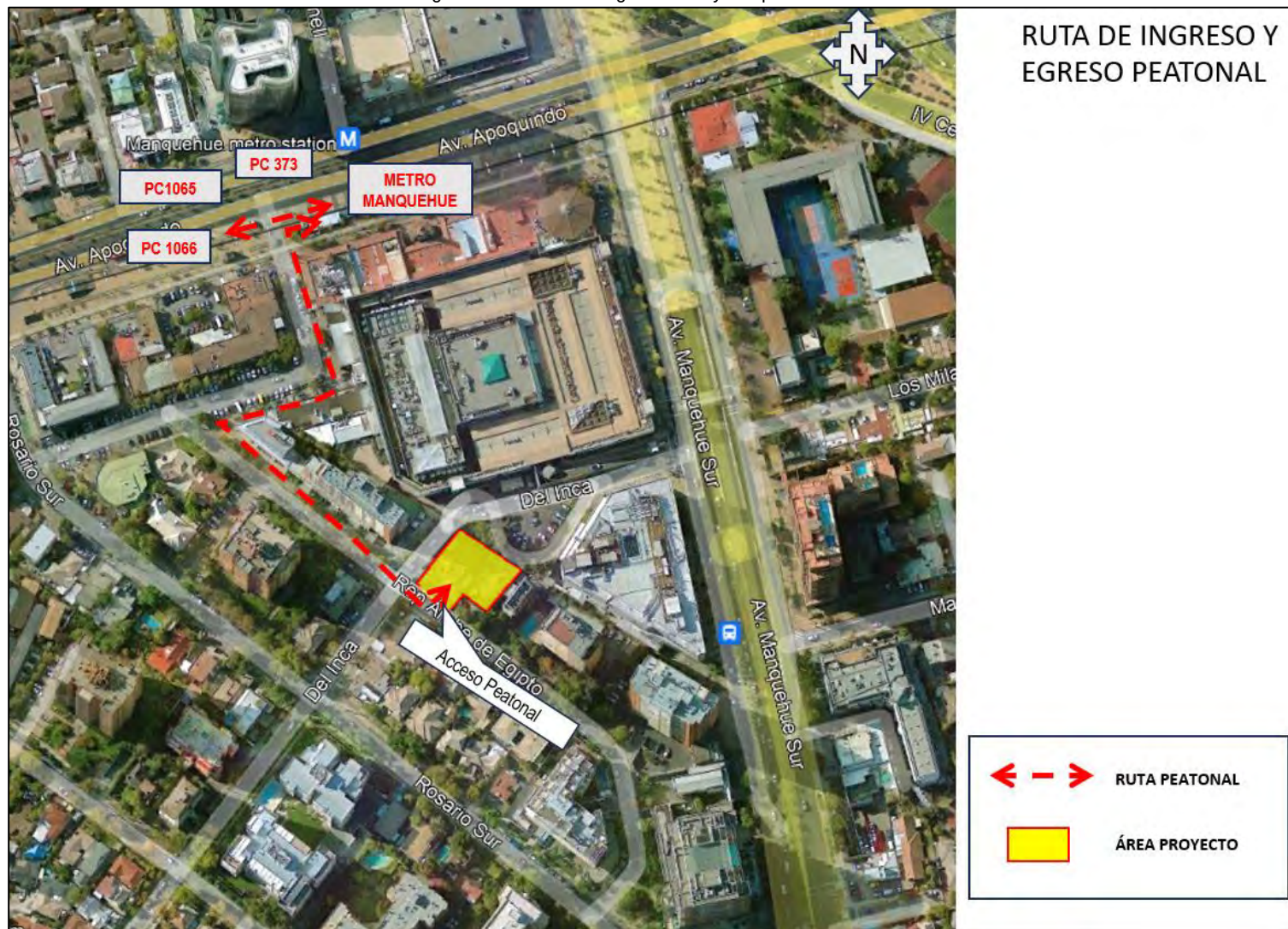
Norte

- Ruta 1: Proyecto – Del Inca – República Árabe de Egipto – Mar de los Sargazos– Estación de Metro Manquehue (al poniente)

Oriente, Poniente

- Ruta 1: Proyecto – Del Inca – Av. Manquehue Sur - Parada de transporte Público Av. Manquehue Sur (al sur)

Figura N° 7.3: Rutas de Ingreso al Proyecto para Otros Modos



Fuente: Elaboración Propia

A partir de la caracterización de la situación actual se pudo comprobar que en área de influencia no existen facilidades explícitas para ciclos, como ciclovías y/o estacionamientos para bicicletas. La circulación del modo ciclos se desarrolla por los ejes Av. Manquehue, Av. Apoquindo, Rosario Norte, conectándose al área de influencia del proyecto vía Del Inca, por lo que para acceder desde y hacia esta vía se prevé que la circulación en este modo de transporte se realiza por calzada tal como establece la nueva ley de convivencia vial, la cual señala que la circulación de ciclos y/o bicis sea por el costado derecho de la calzada según señala artículo 222 en apartado (de letra a) de Las Bicicletas y Otros Ciclos Ley 18.290.

Rutas de Ingreso Ciclos:

Norte:

- Ruta 1: Ciclovía Rosario Norte – Apoquindo - Manquehue Sur – Del Inca – Rep. Árabe de Egipto - Proyecto.

Sur:

- Ruta1: Manquehue Sur – Del Inca – Rep. Árabe de Egipto - Proyecto.

Figura N° 7.4: Rutas de Ingreso al Proyecto para Otros Modos (Ciclos)



Fuente: Elaboración Propia

Rutas de Egreso Ciclos

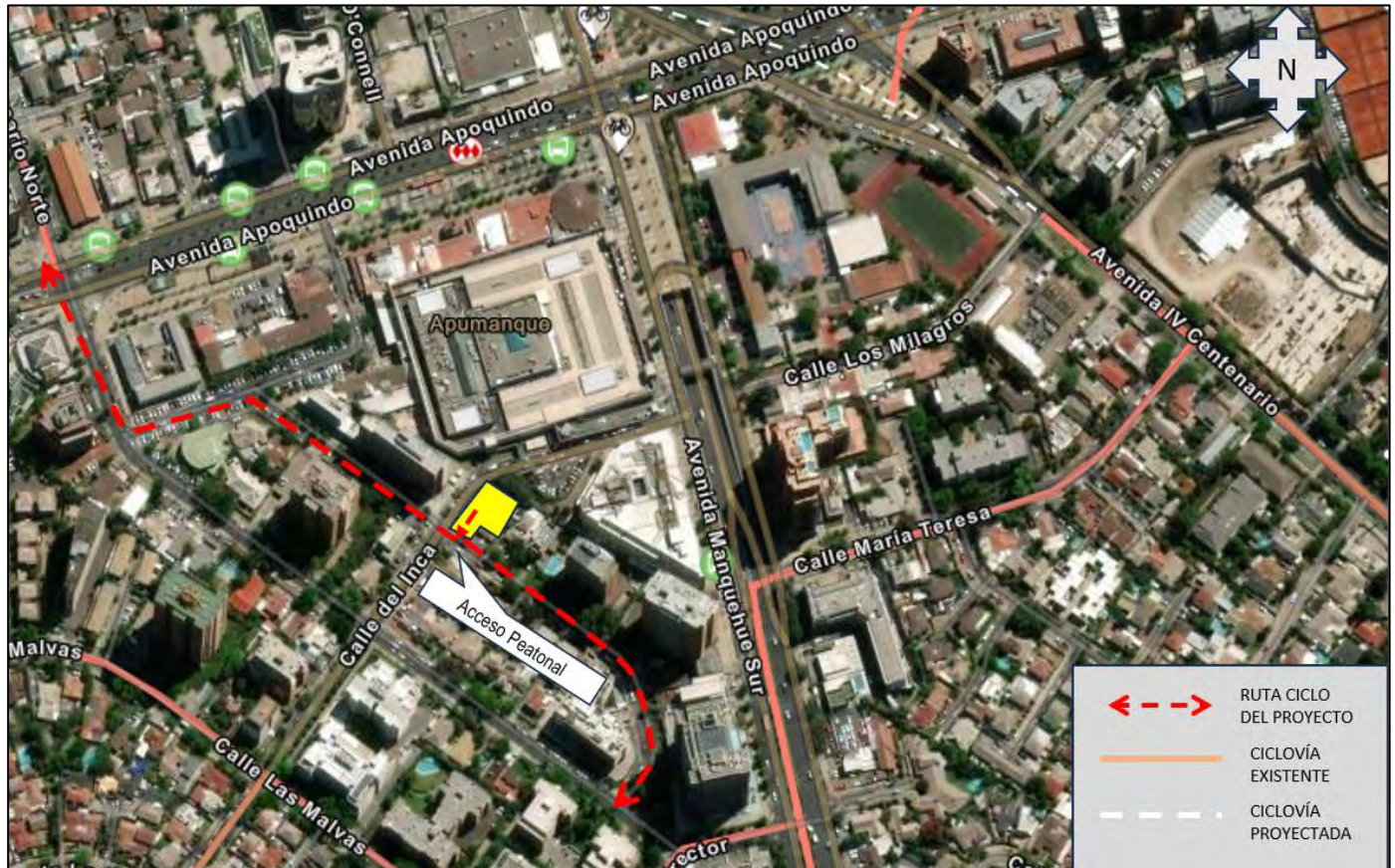
Norte:

- Ruta 1: Proyecto – Rep. Árabe de Egipto – Mar de Los Sargazos – Rosario Sur – Ciclovía Rosario Norte – Al Norte.

Sur:

- Ruta1: Proyecto – Rep. Árabe de Egipto – Ciclovía El Director – Av. Manquehue Sur – Al Sur.

Figura N° 7.5: Rutas de Egreso al Proyecto para Otros Modos (Ciclos)



Fuente: Elaboración Propia

7.3 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 en los certificados de informaciones previas.

Cuadro N° 7.1: Jerarquización de las Vías.

Vía	Tipo de Vía	Línea Oficial	
		Distancia entre L. O	Distancia L.O. a eje de calzada
DEL INCA	Local/Servidumbre	15 m	7,50m
REPÚBLICA ÁRABE DE EGIPTO	Local	12 m	6,0mm

Fuente: CIP

7.4 Catastro Operativo

A continuación se describe y exponen las principales características operativas del área de influencia.

Cuadro N° 7.2: Catastro Operativo

Del Inca / Rep. Árabe de Egipto	
Vista al Norte – Rep. Árabe de Egipto Demarcación- Dispositivo de rodado- Señales	Vista al Oriente- Del Inca
	
Hacia el Poniente – Calle Del Inca	Hacia el Poniente – Calle Del Inca
	

Del Inca: Es una vía unidireccional con 2 pistas de circulación Oriente Poniente, la cual posee la categoría de servidumbre perpetua de tránsito en toda la longitud dentro del pedio de Centro Comercial Apumanque y de vía local en tramo al llegar a República Árabe de Egipto. El pavimento de la calzada de esta vía se encuentra en buen estado, el tramo de servidumbre tiene materialidad en adoquines. En las esquinas del cruce existen rebajes de solera, pero no normados según criterios de Accesibilidad Universal como dispositivos de rodado.

Rep. Árabe de Egipto: Es una vía unidireccional, la cual cuenta con dos pistas pavimentadas, se puede apreciar en el catastro fotográfico que se encuentra en buen estado de conservación, este cruce cuenta con regulación prioritaria Ceda el Paso, lo cual conlleva a que la vía prioritaria sea calle Del Inca.

Calle	Señal	Tipo de Señal	cantidad	interseccion
Del Inca	sí	Obligación/Prioridad	2	Del Inca/Rep. Árabe Egipto
Rosario Sur	sí	Obligación	2	Rosario Sur/ Del Inca
Rep. Árabe de Egipto	sí	Prioridad	2	Rep. Árabe de Egipto/Rosario Sur
Av. Manquehue Sur	sí	Obligación	1	Av. Manquehue Sur/Del Inca
Mar de Los Sargazos	sí	Obligación	1	Mar de Los Sargazos/Rep. Árabe Egipto

Fuente: Elaboración Propia

7.4.1 Catastro Facilidades Peatonales

La observación en terreno es la base para detectar la conducta que presentan los peatones, los que principalmente actúan 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 dependiendo de las edades que tengan. Por ello que a continuación se presenta catastro de las facilidades peatonales y para personas con movilidad reducida:

CATASTRO FACILIDADES PARA PEATONES Y PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA						
Calle	Intersección	Rebajes de Soleras	Veredas	Vallas Peonales	Huellas Táctiles	Paneles Informativos
Del Inca	Del Inca / Rep. Árabe de Egipto	Existentes, rebaje simple	En buen estado	Inexistentes	Inexistentes	No
	Del Inca / Rosario Sur	Existentes, en norma	En buen estado	Inexistentes	Existentes	No
	Del Inca / Manquehue Sur	Existentes, en norma	En buen estado	Inexistentes	Existentes	No
Rep. Árabe de Egipto	Rep. Árabe de Egipto / Del Inca	Existentes, rebaje simple	En buen estado	Inexistentes	Inexistentes	No
	Rep. Árabe de Egipto / Mar de Los Sargazos	Existentes, rebaje simple	En buen estado	Inexistentes	Inexistentes	No
	Rep. Árabe de Egipto / Rosario Sur	Existentes, en norma	En buen estado	Inexistentes	Existentes	Señales Verticales PO-8
Rosario Sur	Rosario Sur / Rep. Árabe de Egipto	Existentes, en norma	En buen estado	Inexistentes	Existentes	No
	Rosario Sur / Del Inca	Existentes, en norma	En buen estado	Inexistentes	Existentes	No

Del Inca / Rep. Árabe de Egipto

Dispositivo de rodado simple, esquina Del Inca con Rep. Árabe de Egipto.



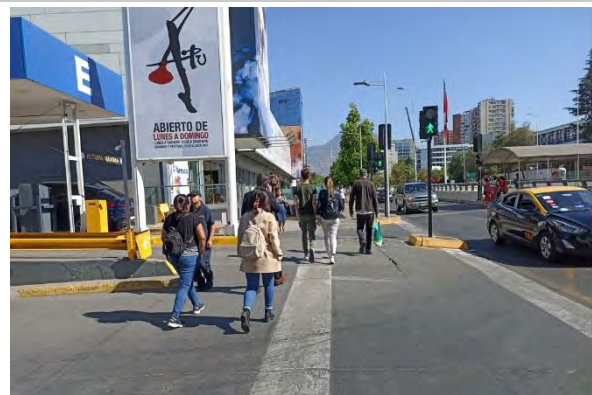
Paso peatonal de Rep. Árabe de Egipto.



Vista al sur – Del Inca



Cruce peatonal semaforizado de Calle Del Inca con Av. Manquehue Sur



Acera peatonal por calle Del Inca costado poniente



Acera peatonal de calle Del Inca, costado poniente del proyecto.



Vista hacia Av. Manquehue Sur por calle Del Inca



Como se puede apreciar en el set fotográfico, calle Del Inca cuenta con veredas de hormigón y dispositivos de rodado en los cruce peatonales de la rama oriente, sur oriente y nororiental de la intersección, sin embargo estos elementos viales no se encuentran bajo normativa de Accesibilidad Universal.

Este cruce cuenta con señal de prioridad Ceda El Paso, pasos peatonales definidos, dispositivos de rodado simples, cuenta con veredas con el ancho suficiente para el desplazamiento peatonal.

Fuente: Elaboración Propia

7.4.2 Catastro de estado de veredas

A continuación, se presenta catastro del estado de las veredas contenidas en el área de influencia y, que conectan el proyecto con las paradas más próximas.

Figura N° 7-1 Catastro de Veredas

Catastro de Veredas	
Vereda República árabe de Egipto, vista hacia el Norte	Vereda República árabe de Egipto, vista hacia el Sur.
	
Vereda costado Sur Del Inca, Vista hacia el Poniente	Vereda Oriente Rep. Árabe de Egipto. Vista hacia el sur
	
Vereda costado Sur Del Inca, Vista hacia el Poniente	Vereda Oriente Rep. Árabe de Egipto. Vista hacia el sur



Como se identifica en el registro fotografico, los tramos de vereda en el área de influencia que serán utilizados por los peatones hacia las paradas más cecanas se encuentran en buen estado de consevación.

Fuente: Elaboración Propia.

7.4.3 Catastro Ciclovías Existentes

De acuerdo con la Red de Ciclovías de la comuna de Las Condes, la cual considera ciclovías permanentes, temporales, zonas 30 y estación de auto reparación bicicleta, lo anterior se visualiza en la siguiente figura

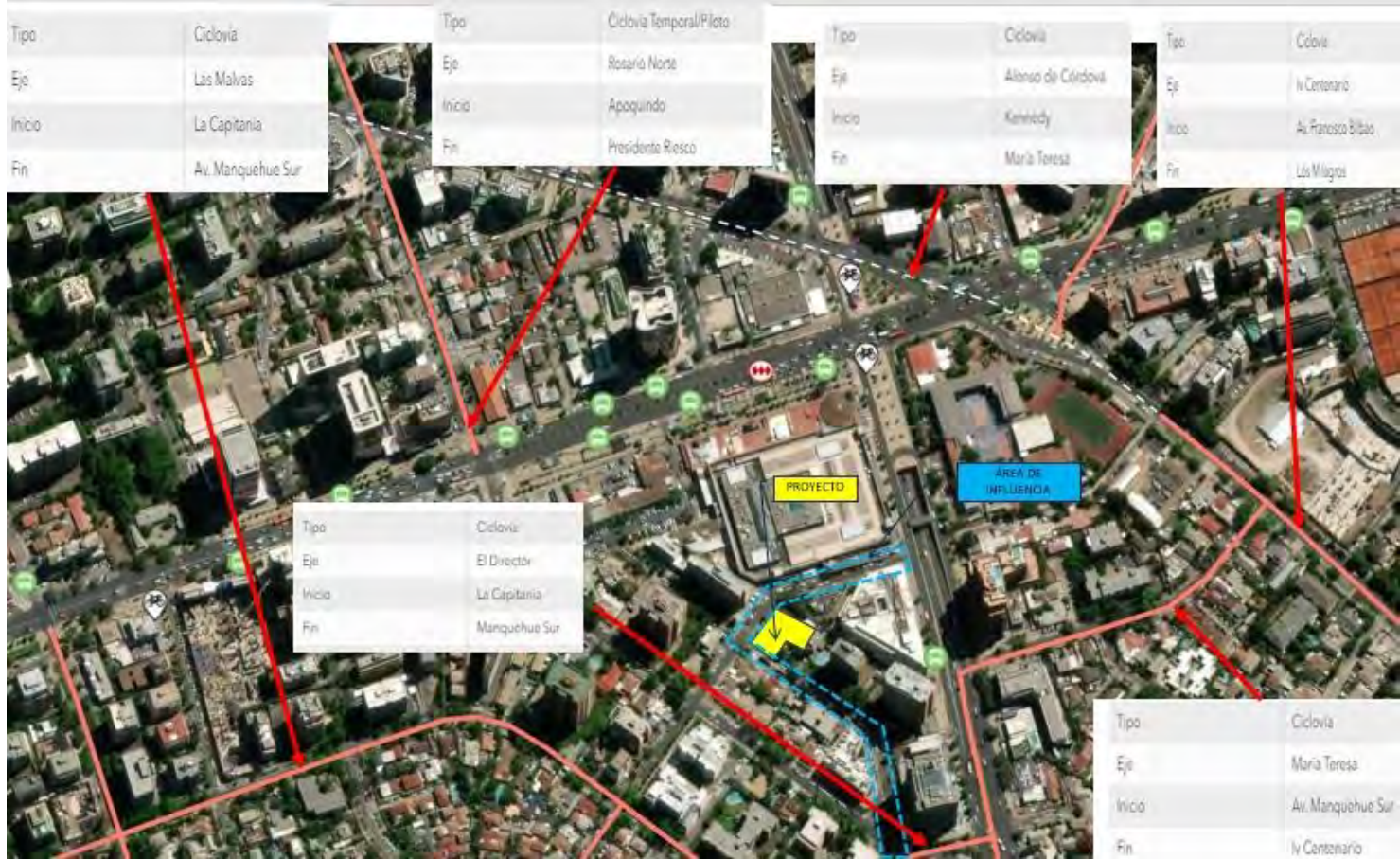
Figura N° 7.6: Red de ciclovías Ciclovía comuna de Las Condes



Fuente: Municipalidad de Las Condes - Elaboración propia

En la siguiente figura se visualiza de forma más específica las ciclovías definidas en el entorno del proyecto.

Figura N° 7.7: Ciclovías definidas en el área del proyecto

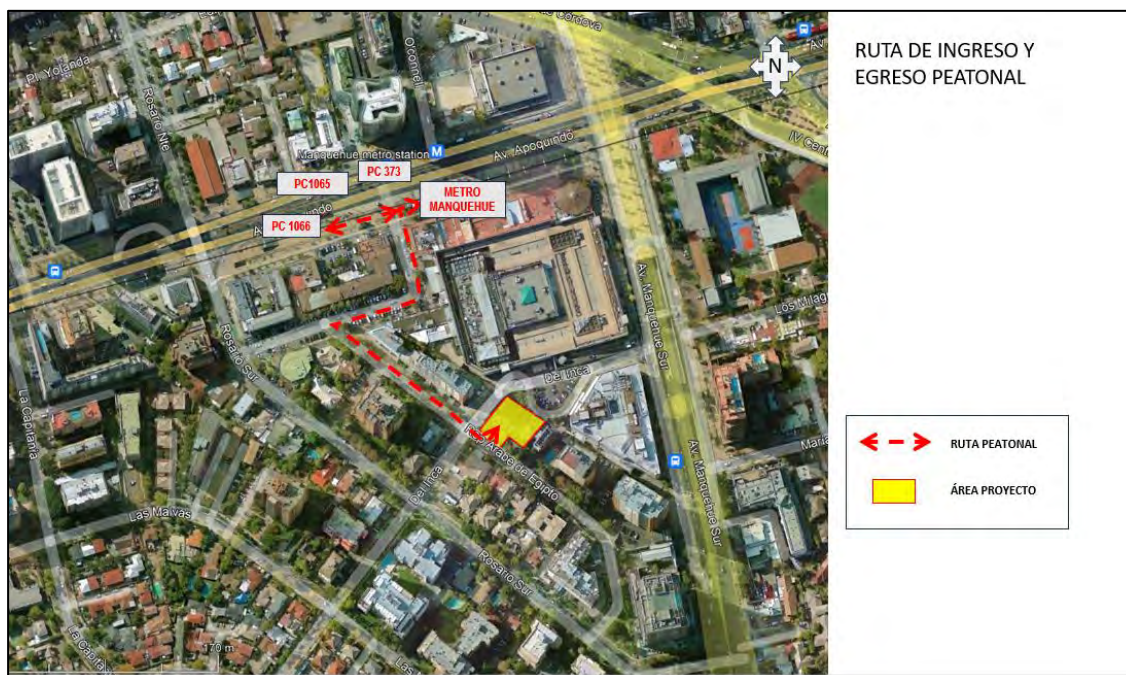


Fuente: <https://ciclovias.visorterritorial.cl/>- Elaboración propia

7.4.4 Catastro Paradas de Transporte Público

Se observa en la figura los paraderos que se encuentran en el eje de Av. Apoquindo, por consiguiente los más cercanos al proyecto son las parada con codificación PC1066-PC1065 y PC373, que se encuentran a una distancia de 350 metros o a 5 min, por otro lado se ubica la estación Manquehue del Metro de Santiago, con lo cual los residentes y usuarios del edificio cuentan con un sistema de transporte rápido y eficaz. Finalmente, tras registro en terreno realizado, se identifica infraestructura en desuso dentro del área de influencia.

Figura N° 7.1: Paraderos transporte Público.



Fuente: Google Maps –Elaboración Propia

Cuadro N° 7.3: Paradas del Sistema RED

Comuna	Código paradero TS	Código paradero Usuario	Eje	Desde (Cruce 1)	Hacia (Cruce 2)	Código Usuario	Sentido Servicio	Nombre Paradero
LAS CONDES	T-17-140-PO-29	PC1066	AVENIDA APOQUINDO	ROSARIO SUR	MAR DE LOS SARGAZOS	406	Ida	Parada 4 / (M) Manquehue
						426		
						426		
						430		
						C01		
						406c		
						C01c		
						C19		
						C28		
	T-17-140-OP-38	PC1065		APOQUINDO	ROSARIO NORTE	415e	Ret	Parada 5 / (M) Manquehue
	T-17-140-OP-37	PC373		O'CONNELL	APOQUINDO	417e	Ida	Parada 6 / (M) Manquehue
						415e		

PC1066					
Ubicación: Av. Apoquindo alt- Metro Manquehue					
Servicios: Descrito en el cuadro					
Señal Vertical			Refugios		
					
					
Refugio Costado Sur					
Elementos	Existe		Bueno	Regular	Malo
	Sí	No			
Refugio	X		X		
Señal	X		X		
Demarcación	X		X		
Iluminaria	X		X		
Mobiliario Urbano	X		X		

PC:1065					
Ubicación: Av. Apoquindo con Rosario Norte					
Servicios: Descrito en el cuadro					
Señal Vertical			Refugio		
					
					
Refugio Costado Norte					
Elementos	Existe		Bueno	Regular	Malo
	Sí	No			
Refugio	X		X		
Señal	X		X		
Demarcación	X		X		
Iluminaria	X		X		
Mobiliario Urbano	X		X		

PC373					
Ubicación: Av. Apoquindo alt. Calle O´Connell					
Servicios: Descrito en el cuadro					
Vista Poniente			Vista Oriente		
					
Refugio Costado Norte					
Elementos	Existe		Bueno	Regular	Malo
	Sí	No			
Refugio		X			
Señal	X		X		
Demarcación	X		X		
Iluminaria	X		X		
Mobiliario Urbano		X			

7.4.5 Accidentes de Tránsito en el Área de Influencia

A continuación, se presenta la estadística de siniestros de tránsito dentro del área de influencia.

Figura N° 7-2 Accidentes en Área de Influencia

Fecha	Accidentes.	Causas	Muertos	Graves	M/Grave	Leves	Ilesos	Calle uno	Frete numero
14-03-2023	Choque	Conducción no atento condiciones transito momento	0	0	0	0	2	Av. MANQUEHUE SUR	# 329

Fuente: Carabineros de Chile

Figura N° 7-3 Esquema de focalización de Accidentes en el Área de Influencia



Fuente: Elaboración Propia, a partir de transparencia activa de Carabineros de Chile.

7.4.6 Catastro físico de los cruces semaforizados.

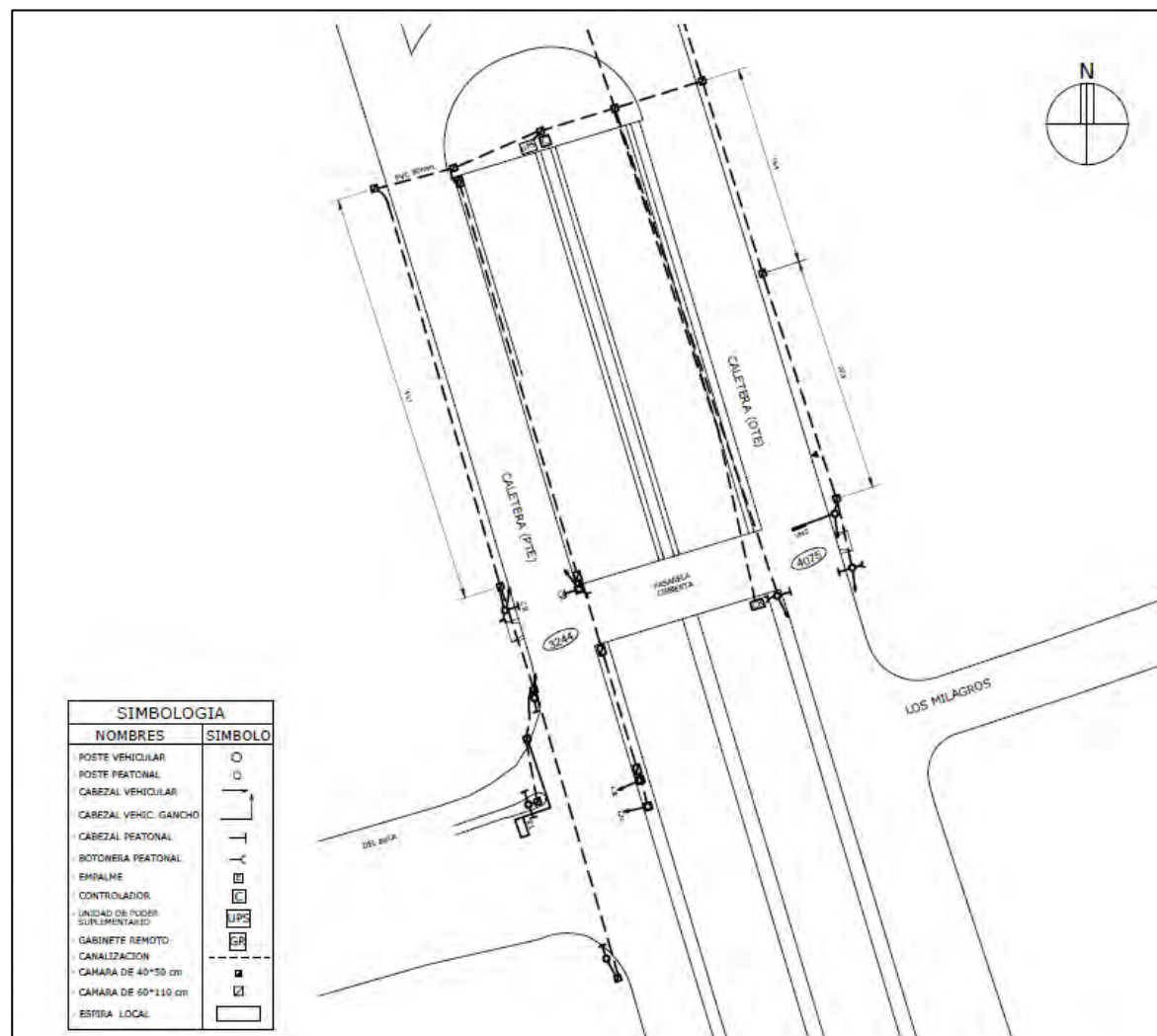
A continuación, se presenta el catastro físico de los elementos presentes en los cruces semaforizados en el área de influencia.

Figura N° 7-4 Catastro elementos físicos cruces semaforizados

Código Semáforo	Calle 1	Calle 2	Latitud	Longitud	Control	Modelo	Tipo Conexión	UPS	Tipo de Lámpara	Cableado Norma	CABEZALES VEHICULARES	CABEZALES PEATONALES
J158211	Manquehue Sur	Del INCA	-33,410244	-70,566808	AUTER	A4F	DIGITAL	SI	LED	SI	8	8
N° de Etapas	N° Serie Tarjeta	N° Empalme	UPS – Modelo	N° Serie UPS	N° Capacidad UPS	Mod. Potencia	Monitora de L.F.	VMS	Espira Local	Capacidad Empalme	Marca y Tipo OTU	
6	9490239	de 1036	EAST POWER	140331 - 140187028	1KVA	3	1	1	1	0	SIEMENS GEMINI 2	

Fuente: DTTP I. Municipalidad de Las Condes.

Figura N° 7-5 Catastro Cruce MANQUEHUE - DEL INCA - LOS MILAGROS (3244 / 4075)



Fuente: DTTP I. Municipalidad de Las Condes.

7.4.7 Análisis Triangulo de Visibilidad

A continuación, se presenta el análisis de la adecuada visibilidad que presentan los conductores que egresan del proyecto, con respecto a los vehículos que transitan por las vías que enfrentan. Lo anterior en cumplimiento de la medida de mitigación obligatoria 4.4, la cual indica lo siguiente:

Figura N° 7-6 Medida de Mitigación Obligatoria 4.4 Adecuada visibilidad en Accesos.

CATEGORÍA DE IMIV	4	CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS
Básico Intermedio Mayor	4.4	Adecuada visibilidad en accesos: Los accesos de los proyectos deben estar ubicados y diseñados de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros.

Fuente: Decreto Supremo N°30, MTT.

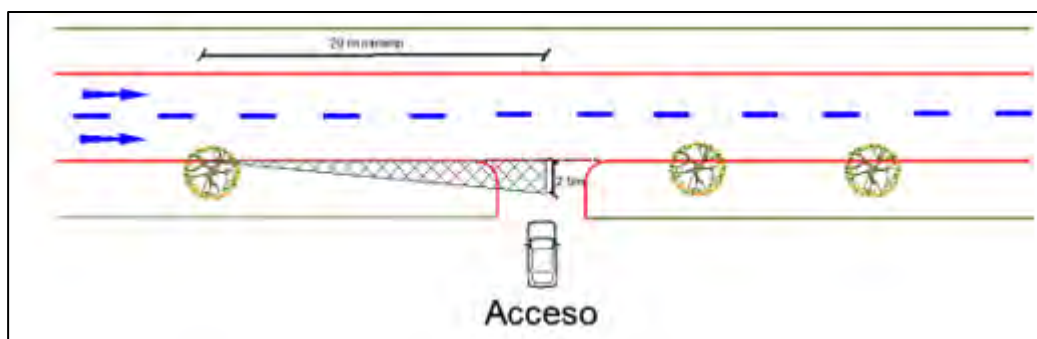
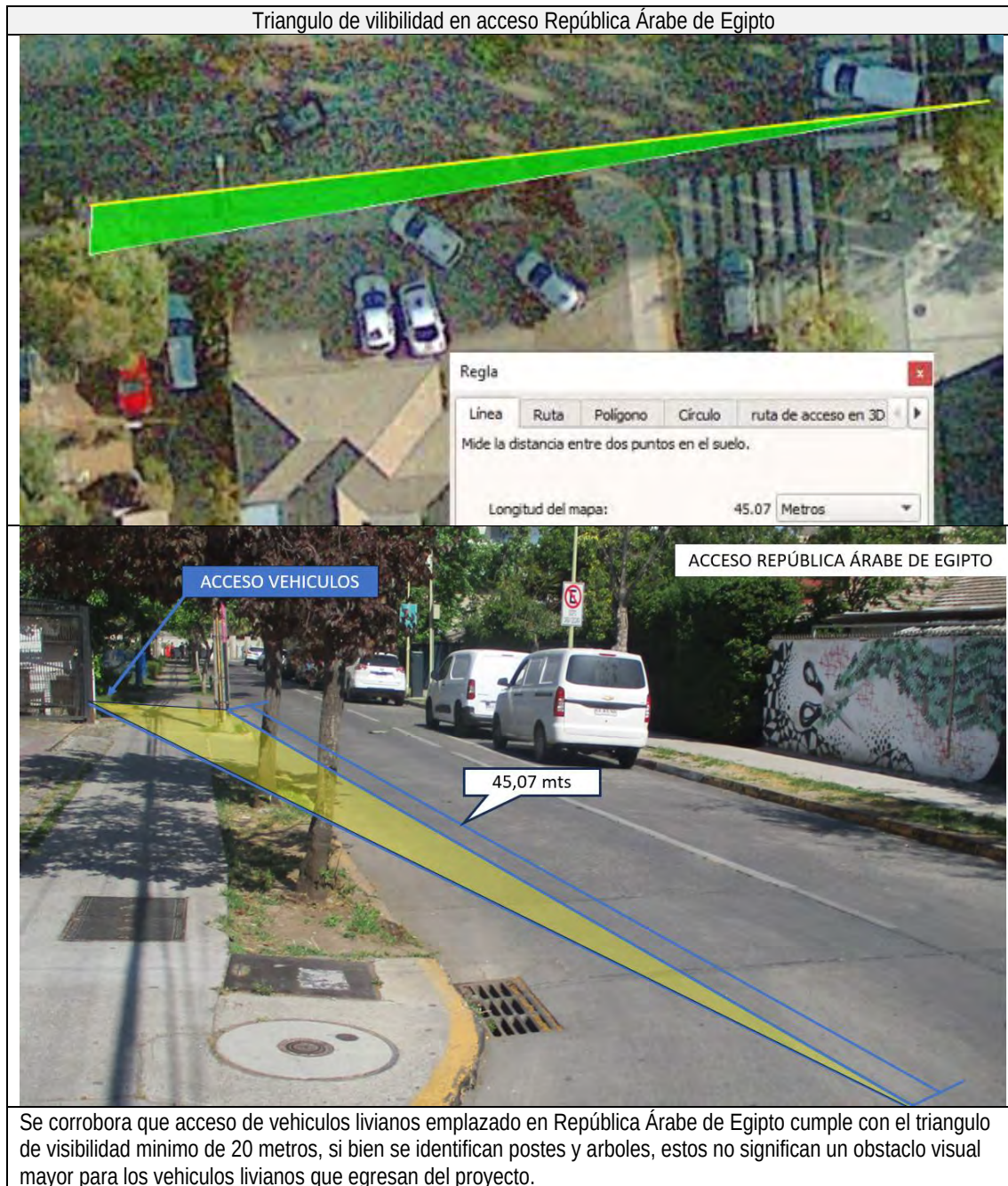


Figura N° 7-7 Triangulo de Visibilidad en Acceso Del Inca.

Fuente: Elaboración Propia.

Figura N° 7-8 Triangulo de Visibilidad en Acceso República Árabe de Egipto.

8 SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO

Según lo establecido en el Artículo 2.2.3 del Decreto Supremo N°30 del 2017 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las medidas de mitigación obligatorias se deberán presentar tomando como base el plano que representa la situación actual, dando lugar a un nuevo plano denominado "situación con proyecto mitigado", incluyendo detalles de aquellos sectores que sean objeto de alguna medida de mitigación, diferenciando gráficamente las modificaciones con respecto a la situación actual.

Por otra parte, el Artículo 1.3.1 establece el alcance del cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias para el adecuado funcionamiento del sistema de movilidad local y tomando en consideración los principios de proporcionalidad y predictibilidad establecidos en el artículo 168 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, los proyectos inmobiliarios objeto de este reglamento, según su envergadura, deberán dar cumplimiento a las medidas de mitigación obligatorias que le sean aplicables, relacionadas con la circulación segura y condiciones de accesibilidad para peatones, ciclistas o vehículos motorizados, con la interacción del proyecto con el sistema de movilidad, lo que incluye la operación del transporte público, y con la inserción armónica del proyecto con el entorno urbano.

En el caso de los proyectos que deban efectuar un IMIV Básico, la verificación del cumplimiento de tales 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.

8.1 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. El espacio que existirá entre el portón de acceso y la línea oficial no podrá ser menor a 5 metros.
2. Para verificar que los accesos vehiculares estén en norma y que contengan elementos de visibilidad, tales como balizas, espejos cóncavos u ochavos, según corresponda, se deberá presentar en la Dirección de Obras Municipales un proyecto de Tratamiento de espacios públicos.
3. Se realizará la tarea de sintonía fina a los tiempos del semáforo ubicado en Manquehue – Del Inca (J158 211-2), recalculado entreverde y reconfigurando los tiempos resultantes, dicho análisis (sintonía fina y recalcado de EV), deberá ser consultado a la Dirección de Tránsito, previo a su ejecución, puesto que, si el Municipio así lo amerita, podrá solicitar analizar un diseño de fase diferente al existente, teniendo para esto que presentar una propuesta de tiempos, previo a la ejecución de la sintonía fina y posterior reconfiguración. Los resultados de la tarea de sintonía fina deben ser ingresados a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad para su visto bueno, una vez esto suceda se deberá presentar a la UOCT.
4. En el cruce semaforizado ubicado en Manquehue – Del Inca se realizará un estudio de las autonomías de las UPS (autonomía de 5hrs.), el cual debe ser presentado y coordinado con la Dirección de Tránsito de Las Condes. Si las autonomías de las UPS son inferiores a 5 hrs. deberán hacer los cambios de baterías o UPS, según corresponda. De ser necesario se deberá considerar la instalación de gabinetes de UPS adicionales y/o reubicación/reorientación de los existentes.
5. Los estacionamientos de visitas contarán con franjas de circulación peatonal.
6. Se normalizarán los dispositivos de rodados de toda el área de influencia que estén fuera de norma. Para lo cual se presentará un Tratamiento de Espacios Públicos ante la Dirección de Obras de la Municipalidad y un proyecto ante SERVIU RM para su revisión y aprobación.
7. Reemplazar las rejillas de sumideros que se encuentren fuera de norma, por elementos cicloinclusivos, es decir, con patrones perpendiculares o diagonales a las trayectorias de las bicicletas, y de superficie texturada. Lo anterior, tendrá cobertura sobre los sumideros que se encuentren dentro del área de influencia del proyecto. Lo anterior, deberá estar contenido en el TEP a ingresar a la Dirección de obras.
8. 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 de Las Condes para su revisión y aprobación y deberá contener, entre otras cosas, elementos que prohíban la carga/descarga en la vía pública. Además, deberá estar contenido en el Tratamiento de Espacio Público que se presente ante la Dirección de Obras de la Municipalidad de Las Condes.

9. Para asegurar las rutas de accesibilidad del área de influencia que conectan con el transporte público, se elaborará y ejecutará un proyecto de Tratamiento de Espacio Público (TEP).

8.2 Otras consideraciones

10. La información indicada en el presente IMIV, tal como superficie, dotación de estacionamientos y carga de ocupación, entre otros, es de responsabilidad del dueño del proyecto, quien deberá velar por que dicha información sea concordante con lo señalado en el permiso de edificación.

11. Todas las medidas de mitigación propuestas señaladas anteriormente, deben numerarse y reflejarse en el plano de medidas de mitigación.

12. Todo elemento o dispositivo proyectado dentro del área de influencia, deberá realizarse cumpliendo los requisitos de accesibilidad universal.

13. Se elaborará y ejecutará un tratamiento de Espacio Público del frente predial, el cual será ingresado a la Dirección de Obras de la Municipalidad correspondiente, el que debe contar con el V°B° de las unidades correspondiente y certificación SERVIU.

14. El plano de medidas de mitigación es de carácter esquemático, por lo que las medidas de mitigación propuestas, y los frentes prediales deben estar contenidos en un proyecto de Tratamiento de Espacio Público, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras correspondiente y contar con las respectivas recepciones de las unidades técnicas involucradas.

15. Cabe señalar que las medidas de mitigación que tienen relación con las obras de tratamiento de espacios públicos en los frentes prediales deben estar ejecutadas en su totalidad para la operación del proyecto, es decir para la recepción parcial, final o total, por lo que no pueden ser consideradas factibles a caucionar.

16. 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.

17. 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.

18. 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.

19. 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.

20. 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.

21. 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.

9 SOLICITUD PARA CONSIGNAR

El proyecto no contempla ejecución en etapas.

10 SOLICITUD DE GARANTÍA DE EJECUCIÓN DE OBRAS DE MITIGACIÓN

Se solicita garantizar la ejecución de las obras de mitigación que guarden relación con obras de gestión de tránsito identificadas a través de la plataforma SEIM. Se contempla su ejecución en un plazo no mayor a 18 meses desde la recepción final del proyecto.

11 ANEXO DIGITAL DEL IMIV

- Certificado de informaciones previas.
- Archivo kmz con grafica del predio, accesos y área de influencia.
- Escritura servidumbre Del Inca.
- Esquema Situación Actual.
- Esquema Situación con Proyecto Mitigado.

