I. MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES

IMIV Básico

EDIFICIO CABOT

LAS CONDES

SEPTIEMBRE 2026

Av. Presidente Riesco 5335 of. 606, Las Condes
Fono/Fax: 56 2 26571625
contacto@mho.cl

INDICE GENERAL

1 INTRODUCCIÓN 4

2 DECLARACIÓN DEL TIPO DE INFORME 5

3 FICHA RESUMEN 6

4 ESQUEMA DEL PROYECTO 9

4.1 Límite predial y superficie del terreno 10

4.2 Ubicación 11

4.3 Emplazamiento de las edificaciones en el predio 12

4.4 Superficies 17

4.5 Ubicación de los accesos vehiculares y peatonales 21

4.6 Zonificación del Proyecto 23

4.7 Zonas de estacionamientos, accesos y vías de circulación 27

4.8 Rutas de ingreso y egreso, divididas por horarios y reversibilidad 32

4.9 Operación 46

5 CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS 47

6 ÁREA DE INFLUENCIA 52

6.1 Accesos del proyecto 52

6.2 Afectaciones a utilidad pública 53

6.3 Determinación del área de influencia 54

7 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL 55

7.1 Tipo y estado de pavimiento 56

7.2 Jerarquización de las vías 58

7.3 Catastro operativo 59

7.4 Catastro facilidades para peatones y personas con movilidad reducida 62

7.5 Catastro facilidades para ciclos 63

7.6 Catastro de los servicios y facilidades para el transporte público 64

7.7 Ruta Accesible hacia paradas de transporte público. 65

7.8 Catastro de estructuras mayores 66

8 SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO 67

8.1 Cumplimiento de medidas de mitigación obligatorias (Artículo 1.3.2. del DS N°30) 67

8.1.1 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad 67

8.1.1.1 Espacio de almacenamiento: 67

8.1.1.2 Elementos de segregación entre peatones y vehículos en accesos: 68

8.1.1.3 Elementos de visibilidad en accesos: 68

8.1.1.4 Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones: 69

8.1.1.5 Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales: 70

8.1.1.6 Franjas para circulación peatonal en estacionamiento: 70
8.1.2 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad. 71
8.1.2.1 Continuidad de Ciclovías: 71
8.1.2.2 Elementos de visibilidad en accesos: 71
8.1.3 Operación del Transporte Público 72
8.1.3.1 Medidas para asegurar operación segura y eficiente: 72
8.1.3.2 Facilidades para la intermodalidad: 72
8.1.4 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Vehículos Motorizados 72
8.1.4.1 Asegurar ingreso seguro de buses y camiones: 73
8.1.4.2 Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos: 73
8.1.4.3 Habilitación de sentidos de tránsito en accesos: 73
8.1.4.4 Adecuada visibilidad en accesos: 74
8.1.4.5 Adecuada visibilidad en accesos en curvas: 75
8.1.4.6 Prohibición de virajes: 75
8.1.4.7 Facilidades para tomar y dejar pasajeros: 75
8.1.4.8 Provisión de área de carga/descarga y de señalización: 76
8.1.4.9 Distanciamientos mínimos de accesos a la intersección: 76
8.1.4.10 Medidas de tráfico calmado: 76
8.1.4.11 Diseño adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado: 76
8.1.5 Interacción con el Sistema de Movilidad. 77
8.1.5.1 Señalización de tránsito: 77
8.1.5.2 Señales informativas en área de influencia: 77
8.1.6 Inserción Armónica con el Entorno Urbano 78
8.1.6.1 Protección del espacio público: 78
8.1.6.2 Facilidades para personas con movilidad reducida: 78
8.2 Medidas de Mitigación a ejecutar. 80
8.3 Otras Consideraciones 82
9 ANÁLISIS DE ACCESOS Y CIRCULACIÓN ANTERIOR 84
9.1 Estacionamientos 84
9.2 Acceso y Salida Vehicular 85
9.3 Normativa de Accesos y salida de vehículos 86
10 ANEXO DIGITAL DEL IMIV 87

1 INTRODUCCIÓN

Este informe, reporta el impacto sobre de la red vial circundante, correspondiente al proyecto de viviendas denominado “Edificio Cabot”, ubicado en la comuna de Las Condes, Región Metropolitana. Este proyecto contempla la construcción de un edificio de 9 pisos de altura, 2 niveles subterráneos con 44 departamentos con portería, piscina, sala de gimnasio y 84 estacionamientos. Además, contará con 43 espacios para bicicletas.

El proyecto contará con una superficie total edificada de 7.695,90 [m^2] en una superficie de terreno total: 1.836,00[m^2].

Sobre la base de la metodología establecida en el “Reglamento sobre Mitigación al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano” se estimaron los flujos inducidos del proyecto categorizándose el estudio para el caso de los modos de transporte privado motorizado y de viajes en otros modos como IMIV Básico. Por lo tanto, el estudio se elaborará en función a lo establecido en la normativa vigente.

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.

2 DECLARACIÓN DEL TIPO DE INFORME

A partir de la estimación de flujos inducidos elaborada por el Sistema de Evaluación de Impactos en la Movilidad (SEIM) correspondiente al proyecto simple de crecimiento urbano denominado Edificio Cabot se presenta a continuación, la categorización del presente IMIV para flujo vehicular en transporte privado motorizado y flujos de viajes en otros modos.

Destino 1 (Residencial, Vivienda , Departamento)

A continuación, se presenta las tasas de inducción utilizadas para el destino, las variables de interés utilizadas son:

- **Unidad de Referencia**: vivienda
- **Número de viviendas**: 44
- **Superficie útil**: 4292,70 m^2
- **Superficie promedio**: 97,56 m^2

Cuadro N°2.1: Declaración del tipo de informe de mitigación de impacto vial.

Flujo Total Inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	N° Intersecciones
Transporte Privado Motorizado	33	Veh/h	Básico	1
Otros Modos (T. Público, Peatón, Ciclos)	44	Viajes/h	Básico	1

Fuente: SEIM.

De acuerdo con los flujos calculados y considerando el periodo de mayor demanda, el proyecto queda clasificado como:

Categoría: **IMIV BASICO**

Se seleccionó el periodo de mayor demanda como base para definir la categoría del proyecto.

3 FICHA RESUMEN

Cuadro N° 3.1: Ficha Resumen - 13540444

1. Representante del Proyecto
   1.1 Datos del Titular

Nombre / Razón Social	Inmobiliaria Hermanos Cabot Spa		
Primer Apellido		Segundo Apellido	
RUN/RUT	78.413.559-4	Teléfono	[redacted]
Dirección:	Av La Dehesa	Número	1201
Región:	Metropolitana de Santiago	Comuna	Lo Barnechea
Correo Electrónico	[redacted]		

1.2 Datos del Representante

Nombre / Razón Social	César Antonio		
Primer Apellido	Kattan	Segundo Apellido	Lolas
RUN/RUT	[redacted]	Teléfono	[redacted]
Dirección:	[redacted]	Número	[redacted]
Región:	Metropolitana de Santiago	Comuna	Lo Barnechea
Correo Electrónico	[redacted]		

2. Proyecto de crecimiento urbano
   2.1 Datos de Creación

Fecha de Creación	25/06/2026 10:48
Usuario Creador	Juan Mauricio Herrera Oberreuter

2.2 Datos del Proyecto

Nombre del Proyecto	Edificio Cabot		
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes
Descripción	Este proyecto contempla la construcción del proyecto denominado "Edificio Cabot", ubicado en la comuna de Las Condes, Región Metropolitana. Consiste en un Edificio de 9 pisos de altura, 2 niveles subterráneos con 44 departamentos con portería, piscina, sala de gimnasio y 84 estacionamientos. Además, contará con 43 espacios para bicicletas.		
Latitud	-33.395386	Longitud	-70.559456
Tipo de Crecimiento Urbano	Densificación		
Accesibilidad del Proyecto			

2.3 Superficies (m2)

Total Terreno	1836		
Útil Edificada Subterranea	1163,12	Útil Edificada Sobre Terreno	4295,76
Útil Construida	5458,88		
Común Edificada Subterránea	1424,87	Común Edificada Sobre Terreno	867,86
Edificada	7751,61		

2.4 Datos de la Propiedad

Número de Rol	01699-004		
Dirección Rol	Sven Hedin	Es Principal	No
Número	880	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Local
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Número de Rol	01699-005		
Dirección Rol	Sven Hedin	Es Principal	No
Número	870	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Local
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Número de Rol	01699-012		
Dirección Rol	Kon Tiki	Es Principal	No
Número	881	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Local
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Número de Rol	01699-013		
Dirección Rol	Kon tiki	Es Principal	No
Número	873	Arteria	
Área	Urbana	Vía	Local
Región	Metropolitana de Santiago	Comuna	Las Condes

Propiedad en Trámite de Fusión de Rol	Si

3 Características del Proyecto

Tipo de Uso de Suelo	Residencial		
Clase	-	Destino	Vivienda
Tipo de Proyecto	Departamento		
Unidades de Referencia			
Superficie Útil (m2)/100	4295,76		
Numero de Viviendas	44		

4. Propósito de la Ficha

Propósito de la Ficha	Definitivo

4 ESQUEMA DEL PROYECTO

En esta sección, se describen los aspectos más importantes que caracterizan al proyecto como son:

- Límite predial superficie del terreno
- Ubicación
- Emplazamiento de las edificaciones del predio
- Superficies
- Zonas de estacionamientos y circulación interna
- Zonificación del proyecto
- Ubicación de los accesos vehiculares y peatonales
- Rutas de ingreso y egreso
- Operación

4.1 Límite predial y superficie del terreno

El predio donde se emplaza el Proyecto posee deslinde norte y sur con predios privados, al poniente con vialidad (Kontiki) y al oriente también vialidad (Sven Hedin). A fin de entregar mayor detalle de los límites prediales descritos anteriormente, se muestra en la Figura Nº4.1 los tramos que componen al predio y la ubicación de este, respectivamente.

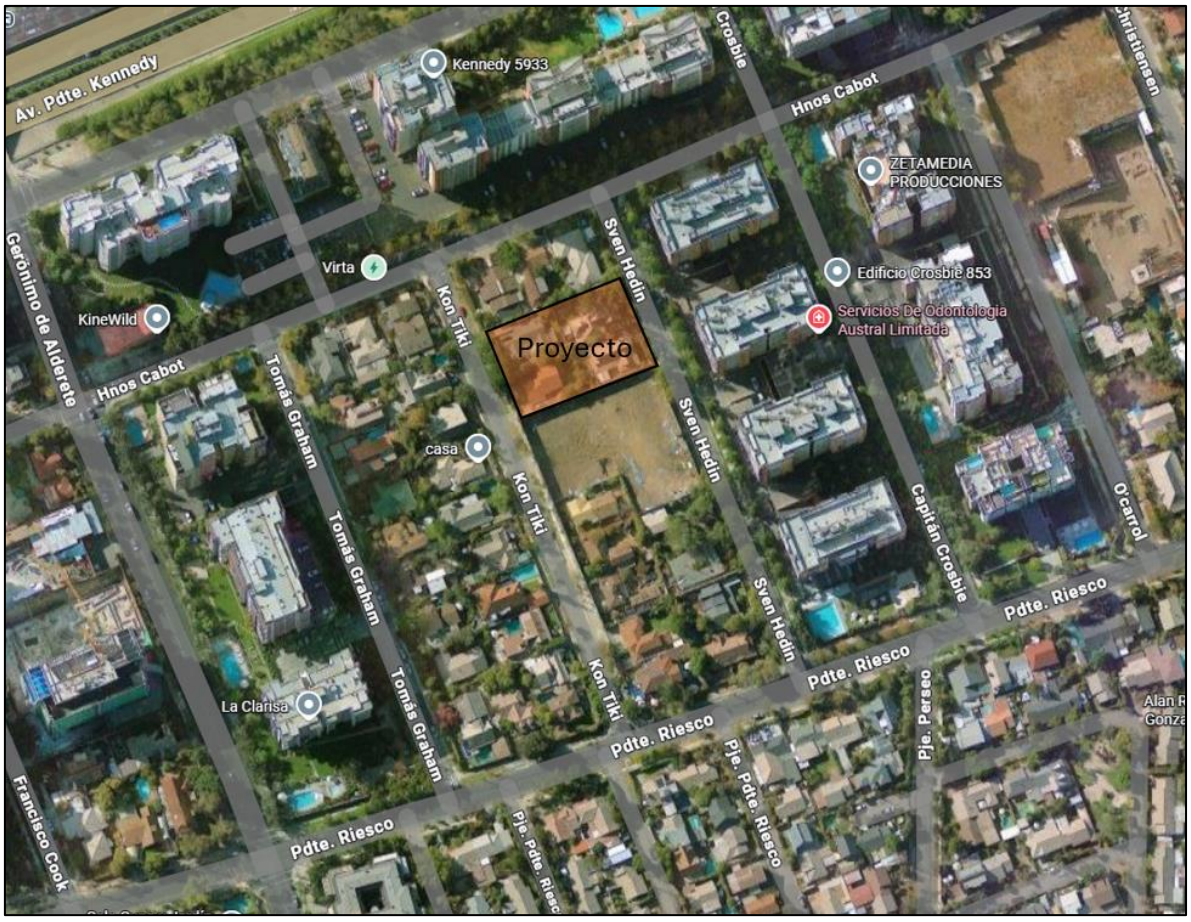
Figura Nº4.1: Predio de Proyecto

Fuente: Arquitectura

4.2 Ubicación

El proyecto posee 2 frentes de vías, ubicadas por Kontiki y Sven Hedin (acceso solo por Kontiki) N°873 comuna de Las Condes Región Metropolitana. En la siguiente figura se podrá visualizar la ubicación del proyecto:

Figura Nº 4.2: Ubicación del Proyecto



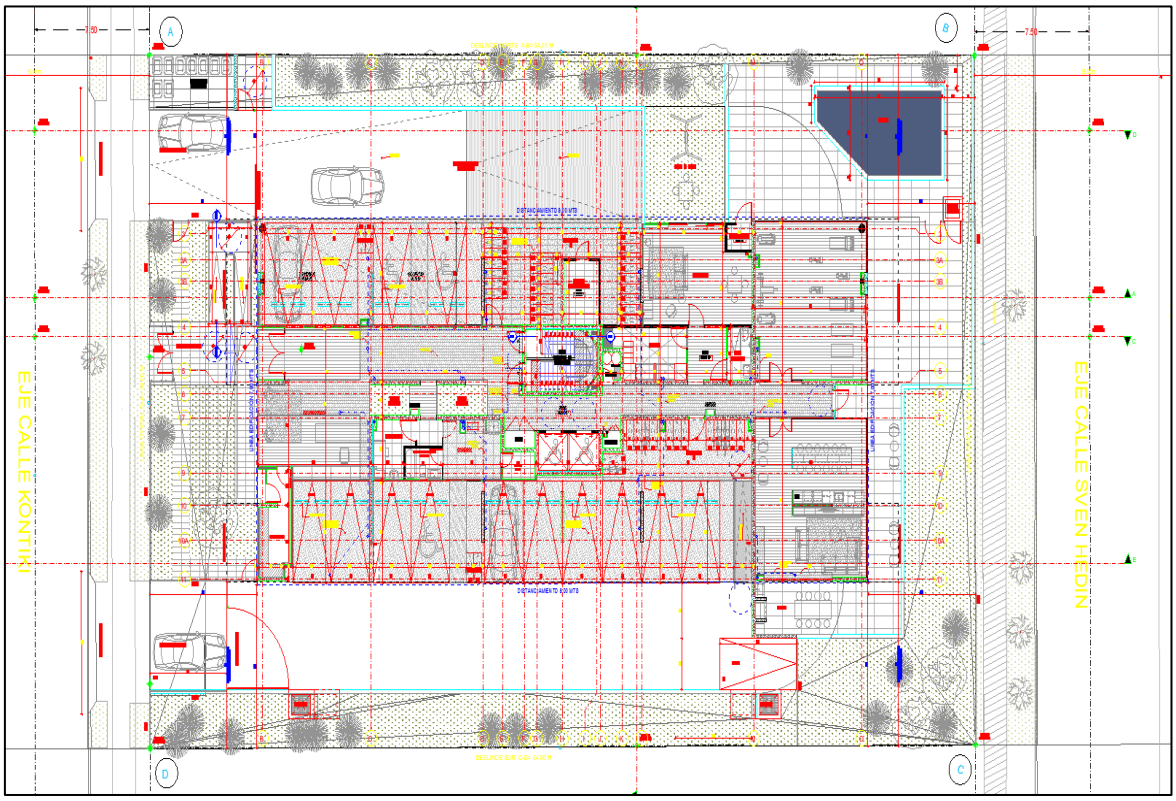
Fuente: Google Maps, elaboración propia

4.3 Emplazamiento de las edificaciones en el predio

El presente IMIV consta de un proyecto que considera la construcción de un edificio en condominio el cual dispondrá de 44 viviendas (departamentos). Contarán con 84 estacionamientos vehiculares y 42 para bicicletas, portería. Proyectando una superficie total edificada de 7.695,90 m^2.

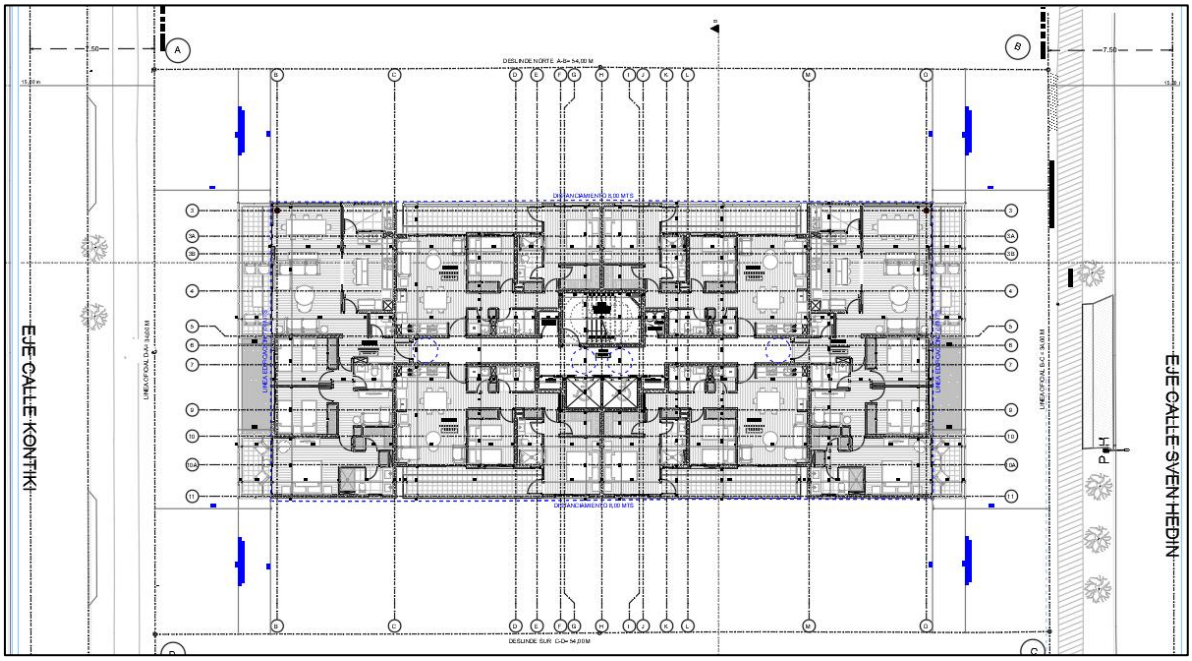
En la siguiente imagen se presenta el plano de emplazamiento de las edificaciones del proyecto Edificio Cabot.

Figura Nº 4.3: Piso 1



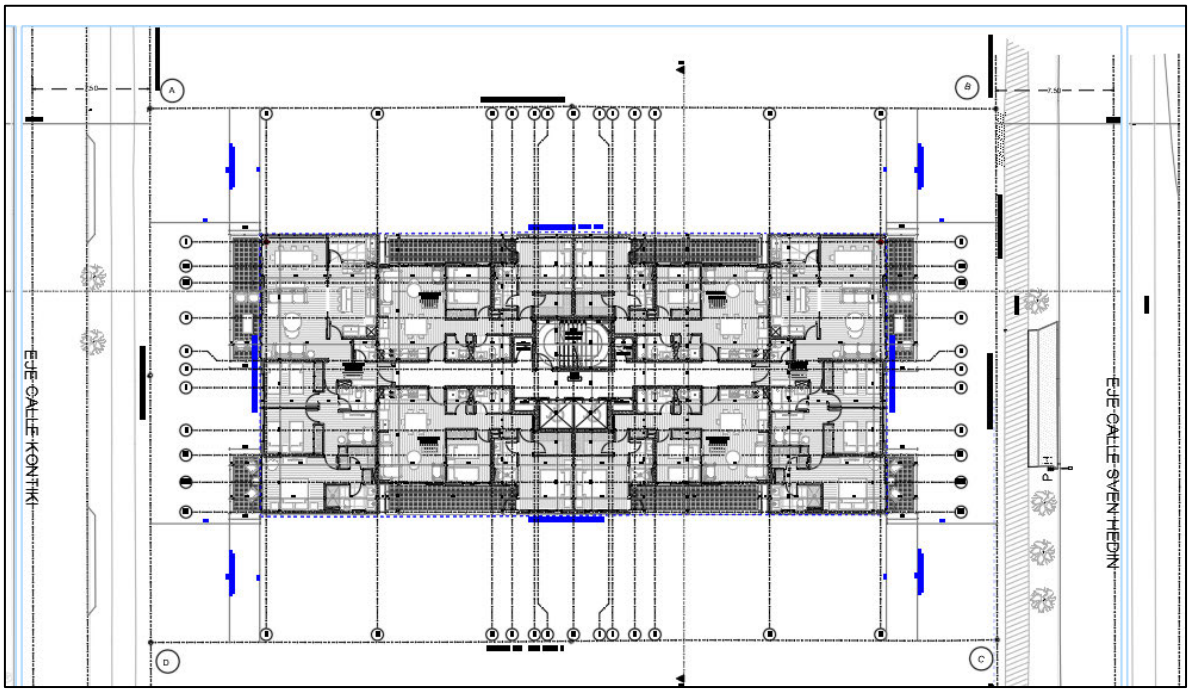
Fuente: Arquitectura.

Figura Nº 4.4: viviendas tipo, piso 2



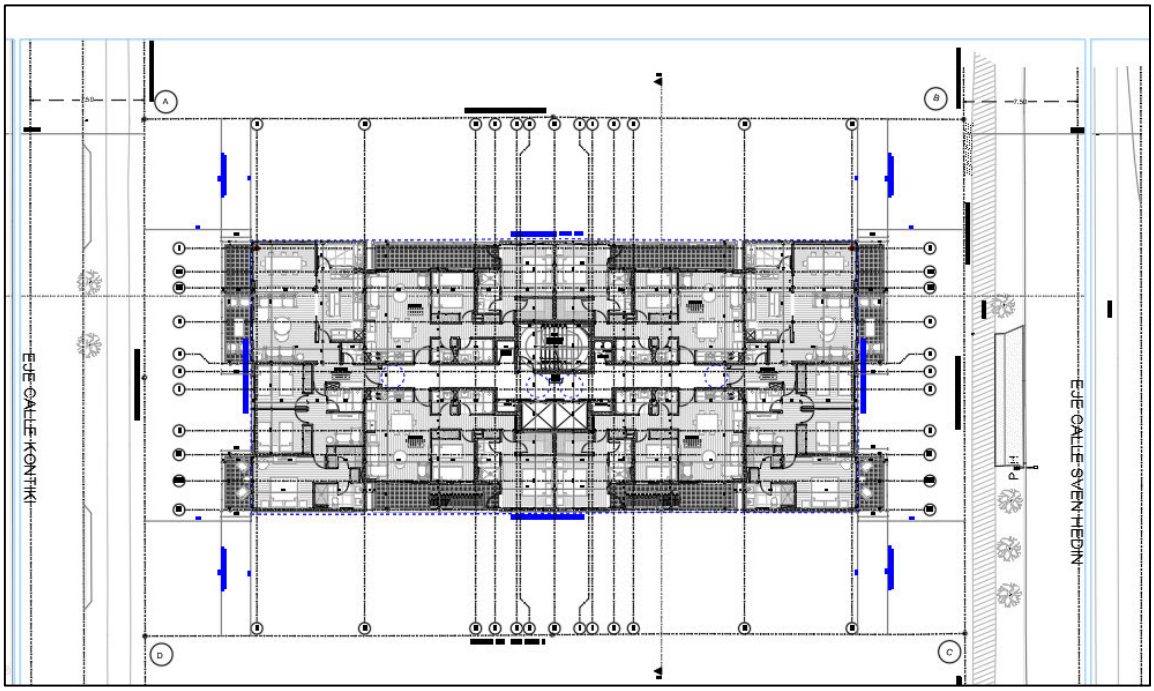
Fuente: Arquitectura.

Figura Nº 4.5: pisos 3 al 7



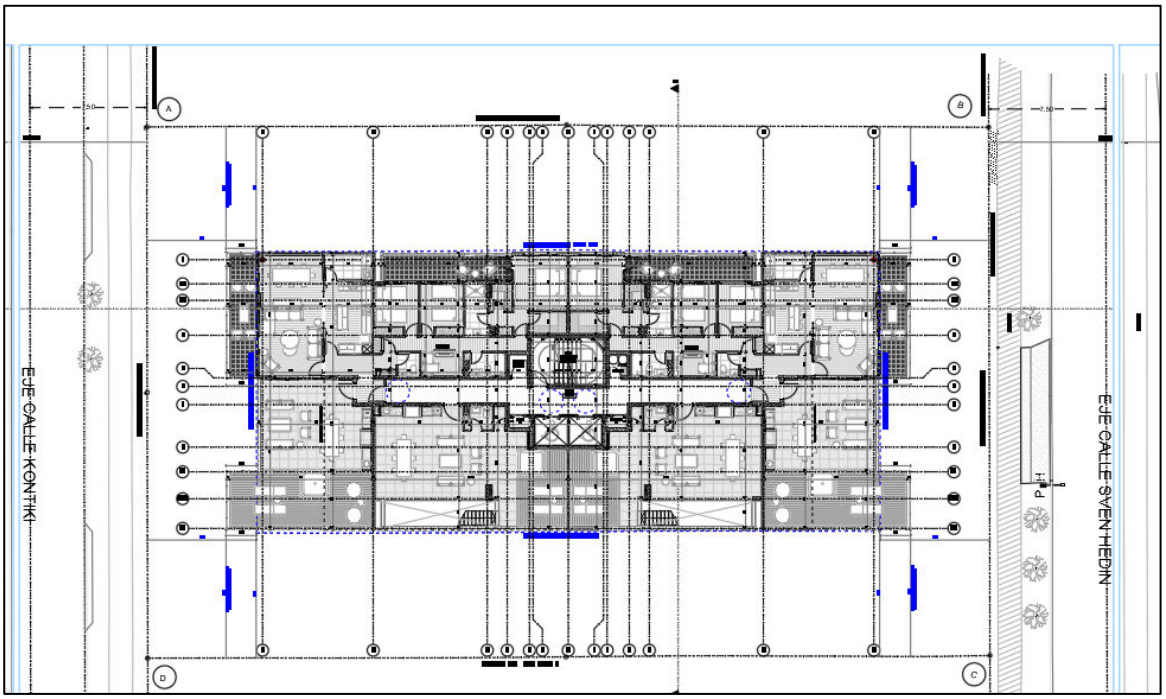
Fuente: Arquitectura

Figura Nº 4.6: piso nivel 8



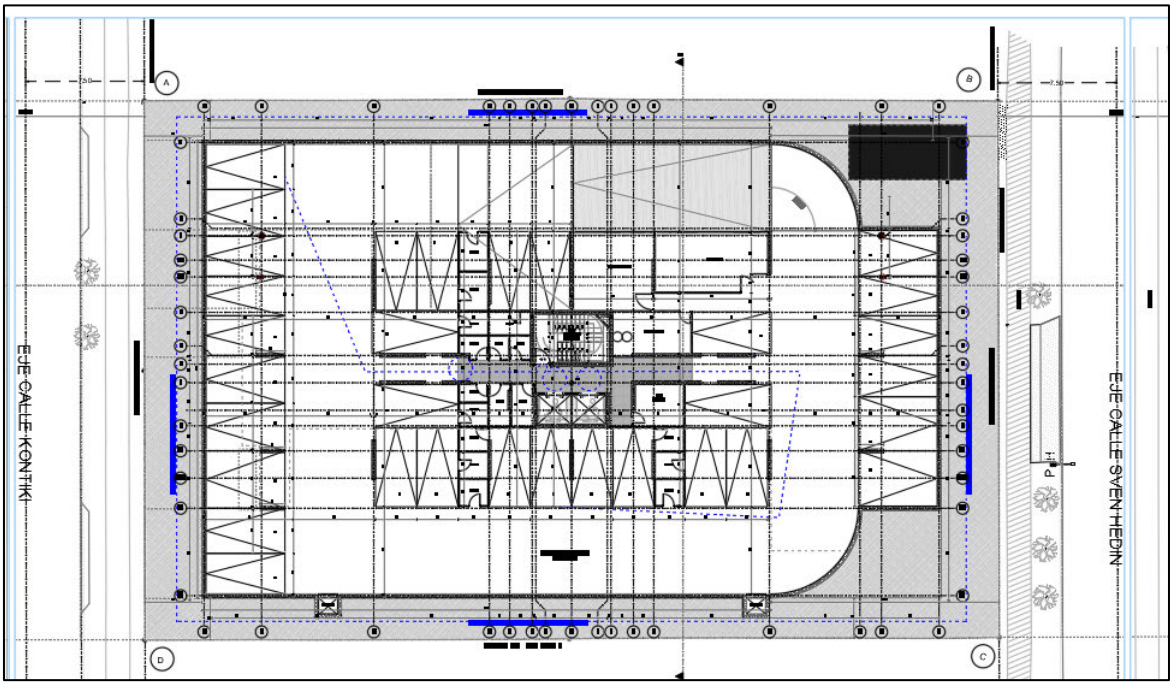
Fuente: Arquitectura

Figura Nº 4.7: piso nivel 9



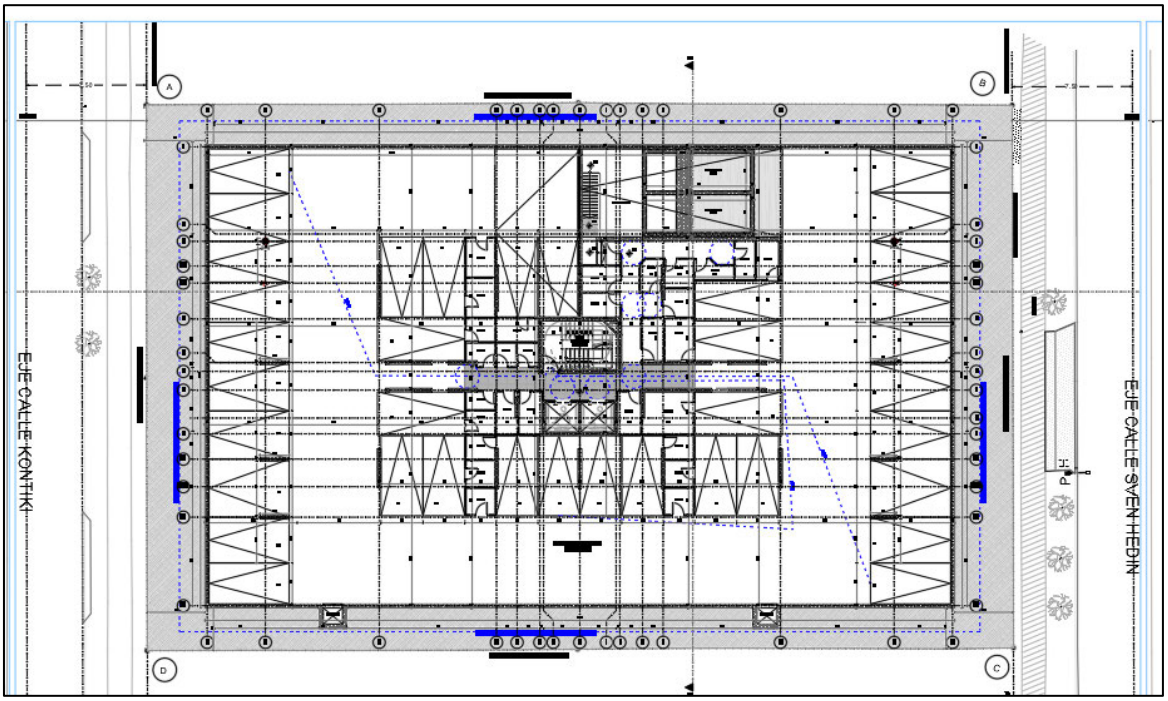
Fuente: Arquitectura

Figura Nº 4.8: nivel -1



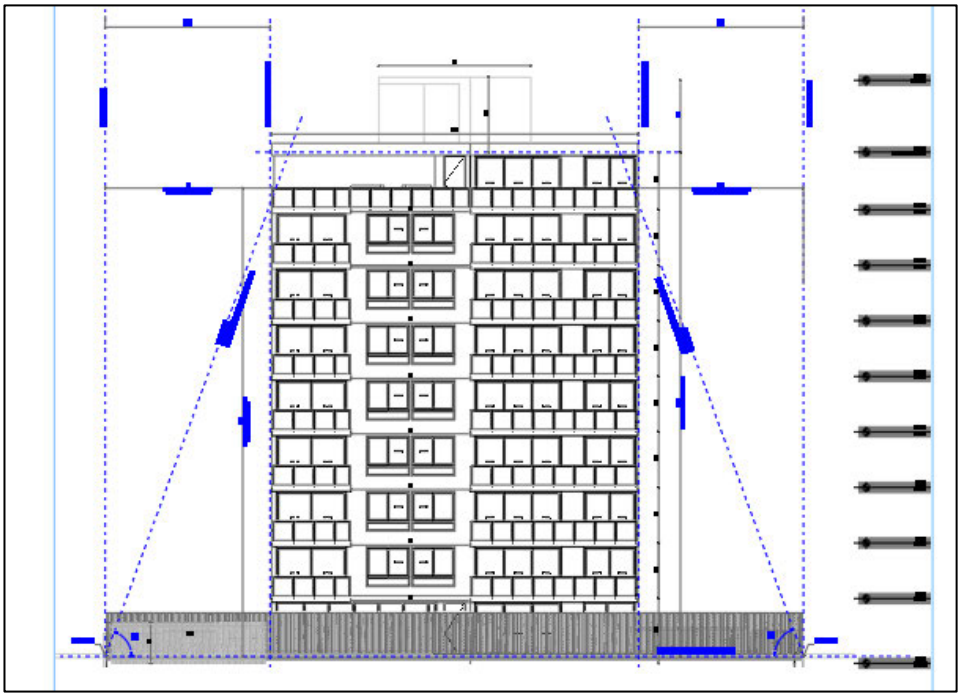
Fuente: Arquitectura

Figura Nº 4.9: nivel -2



Fuente: Arquitectura.

Figura Nº 4.10: Elevación oriente



Fuente: Arquitectura

Figura Nº 4.11: Elevación norte

Fuente: Arquitectura

4.4 Superficies

En los siguientes cuadros se detallan las diferentes superficies contempladas del proyecto.

Cuadro Nº4.1: Superficies

CUADRO DE CÁLCULO DE SUPERFICIES Y NORMATIVA
EDIFICIO / 9 PISOS + SALA DE MAQUINAS Y 2 SUBTERRANEOS

NIVEL	NUMERO	DEPTO TIPO	SUP. UTIL	TERRAZA COMPUTABLE	UNIDADES POR NIVEL	TOTAL COMPUT.	COMUN
1	ESTACIONAMIENTOS		30.48 m²			30.48 m²	374.18 m²
SUBTOTAL				0.00 m²	***0***	***30.48 m²***	***374.18 m²***
TOTAL NIVEL					***0***	***404.66 m²***	
2 al 7	201 / 301 / 401 / 501 / 601 / 701	A	130.41 m²	0.00 m²	1	130.41 m²	50.97 m²
	202 / 302 / 402 / 502 / 602 / 702	B	74.10 m²	0.00 m²	1	74.10 m²	
	203 / 303 / 403 / 503 / 603 / 703	B	74.10 m²	0.00 m²	1	74.10 m²	
	204 / 304 / 404 / 504 / 604 / 704	A	130.41 m²	0.00 m²	1	130.41 m²	
	205 / 305 / 405 / 505 / 605 / 705	B	74.27 m²	0.00 m²	1	74.27 m²	
	206 / 306 / 406 / 506 / 606 / 706	B	74.27 m²	0.00 m²	1	74.27 m²	
SUBTOTAL				0.00 m²	***6***	***557.56 m²***	***50.97 m²***
TOTAL NIVEL					***6***	***608.53 m²***	
6 NIVELES				0.00 m²	***36***	***3345.36 m²***	***305.82 m²***
8	801	A	130.41 m²	0.00 m²	1	130.41 m²	50.97 m²
	802	B	74.10 m²	0.00 m²	1	74.10 m²	
	803	B	74.10 m²	0.00 m²	1	74.10 m²	
	804	A	130.41 m²	0.00 m²	1	130.41 m²	
	805	E *Sup. Total (Incluye terraza piso 9)*	74.27 m² *118.14 m²*	0.00 m²	1	74.27 m²	
	806	E *Sup. Total (Incluye terraza piso 9)*	74.27 m² *118.14 m²*	0.00 m²	1	74.27 m²	
SUBTOTAL			557.56 m²	0.00 m²	**6**	***557.56 m²***	***50.97 m²***
TOTAL NIVEL					**6**	***557.56 m²***	***50.97 m²***

9	902	C	135.78 m²	0.00 m²	1	135.78 m²	51.80 m²
	903	C	135.78 m²	0.00 m²	1	135.78 m²	
	805 (Terraza)	E		43.87 m²		43.87 m²	
	806 (Terraza)	E		43.87 m²		43.87 m²	
SUBTOTAL			271.56 m²	87.74 m²	**2**	***359.30 m²***	***51.80 m²***
TOTAL NIVEL					**2**	***411.10 m²***	***51.80 m²***

SALA MAQUINAS	- - -	- - -	0.00 m²	0.00 m²	0	0.00 m²	46.17 m²
SUBTOTAL						***0.00 m²***	***46.17 m²***
TOTAL NIVEL						***46.17 m²***	

TOTAL UTIL	***VIVIENDA***	***4292.70 m²***	***87.74 m²***	***44***
TOTAL COMUN		***828.94 m²***		
TOT. SOBRE NTN		***5121.64 m²***		

SUPERFICIE BAJO TERRENO

NIVEL	SUP. ESTACIONAMIENTOS VENDIBLES	CANTIDAD	SUP. BODEGAS	CANTIDAD	TOTAL UTIL	AREA COMUN	TOTAL
-1	453.68 m²	32	58.95 m²	17	512.63 m²	740.24 m²	***1252.87 m²***
-2	539.77 m²	37	125.23 m²	29	665.00 m²	656.39 m²	***1321.39 m²***
		69		***TOTAL BAJO NTN***	1177.63 m²	1396.63 m²	***2574.26 m²***

RESUMEN SUPERFICIES CONSTRUIDAS

	UTIL	COMUN	TOTAL
SUPERFICIE EDIFICADA BAJO TERRENO	1177.63 m²	1396.63 m²	2574.26 m²
SUPERFICIE EDIFICADA SOBRE TERRENO	4292.70 m²	828.94 m²	5121.64 m²
SUPERFICIE EDIFICADA TOTAL	5470.33 m²	2225.57 m²	7695.90 m²
SUPERFICIE TOTAL TERRENO	1836.00 m²		

CUMPLIMIENTO NORMATIVO			
SUPERFICIE DE TERRENO	1836.00 m²	SUP. AFECTA	0.000 m²
SUPERFICIE DE TERRENO NETA	1836.00 m²	ZONA SEGUN PRC	E-Am4

	PROPUESTO		PERMITIDO	
DENSIDAD	240 Viv/Ha	44 Un	240 viv/Há	44 Un

	PROPUESTO		PERMITIDO	
OCUPACION DE SUELO	0.22	404.66 m²	0.40	734.40 m²

	PROPUESTO		PERMITIDO	
OCUPACION DE PISOS SUPERIORES	0.33	608.53 m²	0.40	734.40 m²

	PROPUESTO		PERMITIDO		
OCUPACION SALA DE MAQUINAS	SUP. CONSTRUIDA	SUP. OCUP.	SUP. PISO ANTERIOR	% OCUP. MAX.	SUP. MAX. OCUP.
	46.17 m²	11.23%	411.10 m²	25%	102.78 m²

	PROPUESTO		PERMITIDO	
CONSTRUCTIBILIDAD (ACOGIDO A ART.63 LGUC)	2.34	4292.70 m²	2,34 (1,8+30%)	4296.24 m²

	UTIL HABITACIONAL	COMUN HABITACIONAL	RELACION
PROPORCION SUPERFICIE COMUN (ART. 6.1.5. OGUC)	4292.70 m²	828.94 m²	19.31%

	PROPUESTO		PERMITIDO	
OCUPACION SUBTERRANEO	SUPERFICIE OCUPADA	1277.10 m²	SUPERFICIE TERRENO	1836.00 m²
	PORCENTAJE	69.56%	OCUPACION MAXIMA (70%)	1285.20 m²

	PROPUESTO	PERMITIDO
ALTURA MAXIMA	9 PISOS + SALA DE MAQUINAS	9 PISOS + RETIRADO

CALCULO DE REQUERIMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS			
	FACTOR	REQUERIDO	PROPUESTO
VIVIENDA			
VIVIENDAS 70 - 110 M2	1.5	41	42
VIVIENDAS 110 - 140 M2	2	34	31
VISITAS	15%	11	11
TOTAL ESTACIONAMIENTOS		**86**	**84**

DESCUENTO MÁXIMO DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES SEGÚN ART 2.4.1 BIS Y ART. TRANSITORIO D.S 109 (1/3	14
EST. DESCONTADOS	**2**

EXIGENCIA ESTACIONAMIENTOS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	SOBRE 50 HASTA 200	3	3
EXIGENCIA BICICLETAS	1 CADA 2 EST. VEHIC.	42	42

CALCULO CARGA DE OCUPACIÓN PARA APORTE ESPACIO PUBLICO			
CARGA DE OCUPACIÓN SOBRE NTN			
DESTINO	SUPERFICIE	FACTOR M2/ PERSONA	CARGA DE OCUPACIÓN
VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	4262.22 m²	20	213.11
ESTACIONAMIENTOS	30.48 m²	16	1.90
CARGA DE OCUPACIÓN BAJO NTN			
ESTACIONAMIENTOS	1033.33	16	64.58
BODEGAS	184.18	40	4.60
TOTAL			**284.19**

CALCULO CARGA DE OCUPACIÓN PARA CALCULO DE ESCALERAS				
CARGA DE OCUPACIÓN SOBRE NTN				
PISO	DESTINO	SUPERFICIE	FACTOR M2/ PERSONA	CARGA DE OCUPACIÓN
2	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
3	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
4	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
5	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
6	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
7	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
8	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
9	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	359.30 m²	20	18
		TOTAL OCUPACIÓN SOBRE NTN		**214**
CARGA DE OCUPACIÓN BAJO NTN				
PISO	DESTINO	SUPERFICIE	FACTOR M2/ PERSONA	CARGA DE OCUPACIÓN
-1	ESTACIONAMIENTOS	453.68	16	28
	BODEGAS	58.95	40	1
-2	ESTACIONAMIENTOS	539.77	16	34
	BODEGAS	125.23	40	3
		TOTAL OCUPACIÓN BAJO NTN		**66**
		CARGA DE OCUPACIÓN TOTAL		**280**

CALCULO EXIGENCIA DE ESCALERAS					
NIVEL	N° DE PERSONAS	N°ESCALERA EXIGIDO	ANCHO ESCALERA EXIGIDO	N°ESCALERA PROPUESTO	ANCHO ESCALERA PROPUESTO
SOBRE NTN	214	1	1.50 m	1	1.50 m
BAJO NTN	66	1	1.20 m	1	1.20 m

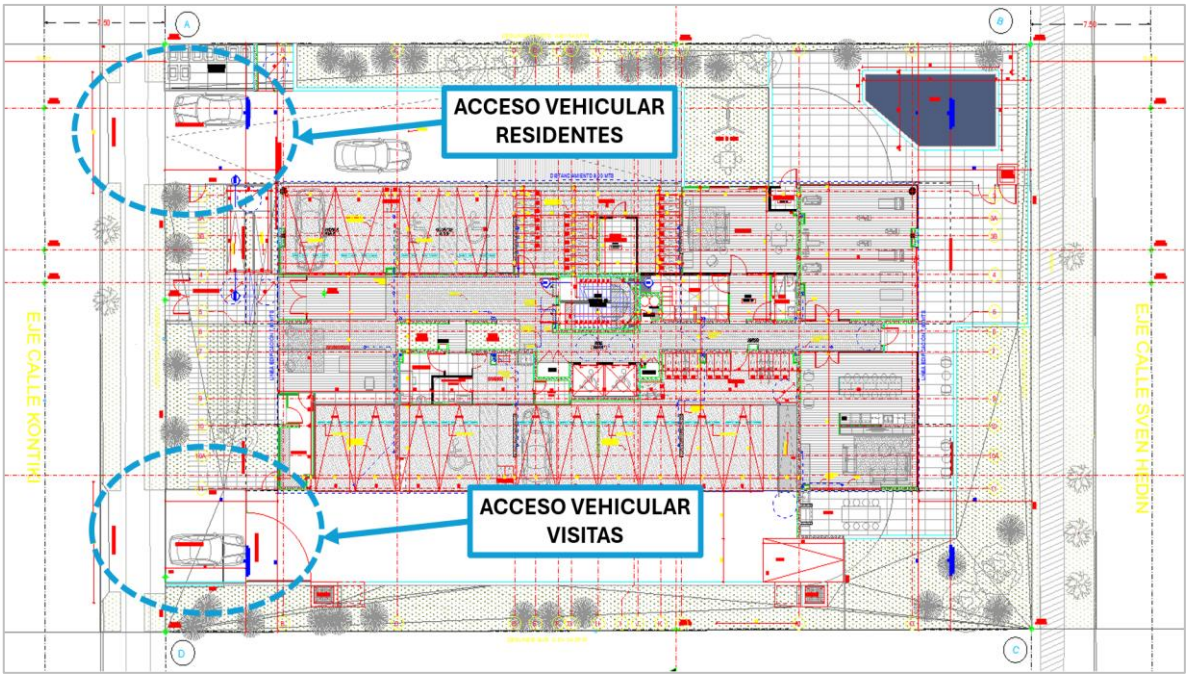
Fuente: Arquitectura

4.5 Ubicación de los accesos vehiculares y peatonales

El proyecto en cuestión contará con dos accesos vehiculares, segregados para propietarios y visitas. Ubicados todos por Kontiki (vehiculares y peatonales).

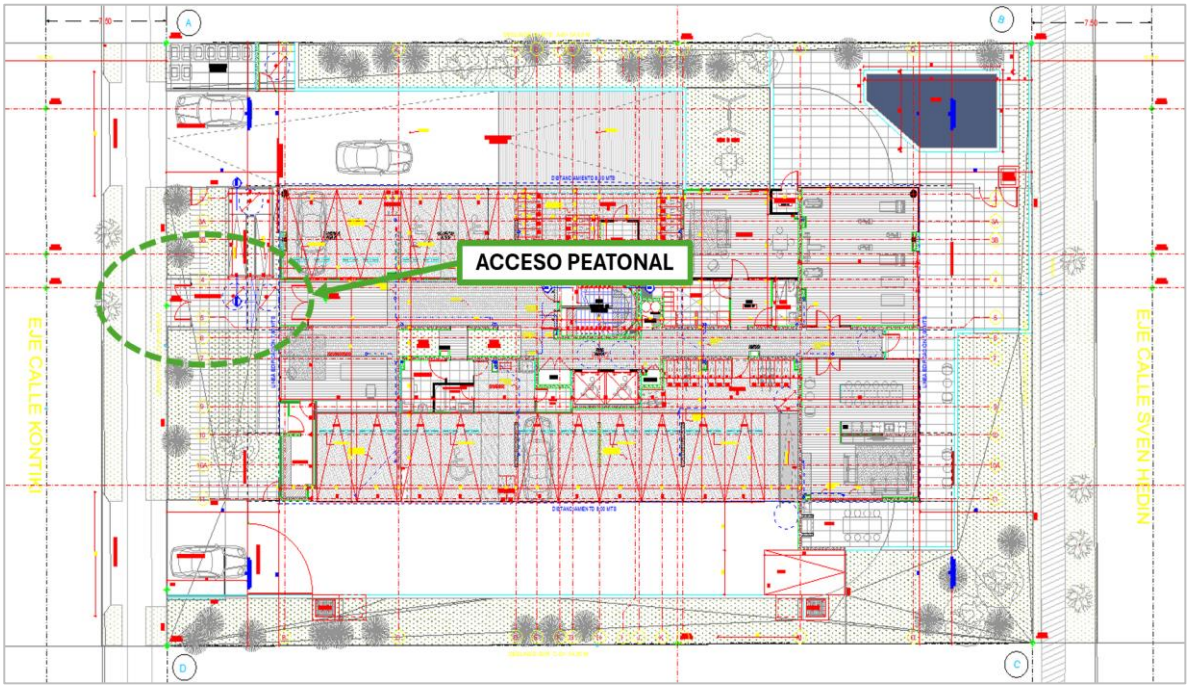
El emplazamiento de los accesos se puede verificar en las siguientes figuras:

Figura Nº 4.12: detalle de acceso vehicular del proyecto.



Fuente: Arquitectura.

Figura Nº 4.13: ubicación de acceso peatonal de Proyecto



Fuente: Arquitectura.

4.6 Zonificación del Proyecto

El emplazamiento del presente proyecto corresponde a la **Zona Uv-1 (Uso de Vivienda 1)**, según lo indicado en el Certificado de Informaciones Previas otorgado por la dirección de obras de la Municipalidad de Las Condes. El detalle de la zonificación de uso de suelo se observa en la figura a continuación.

Figura Nº 4.14: Plano Zonificación Uv-1

Fuente: PRC Las Condes

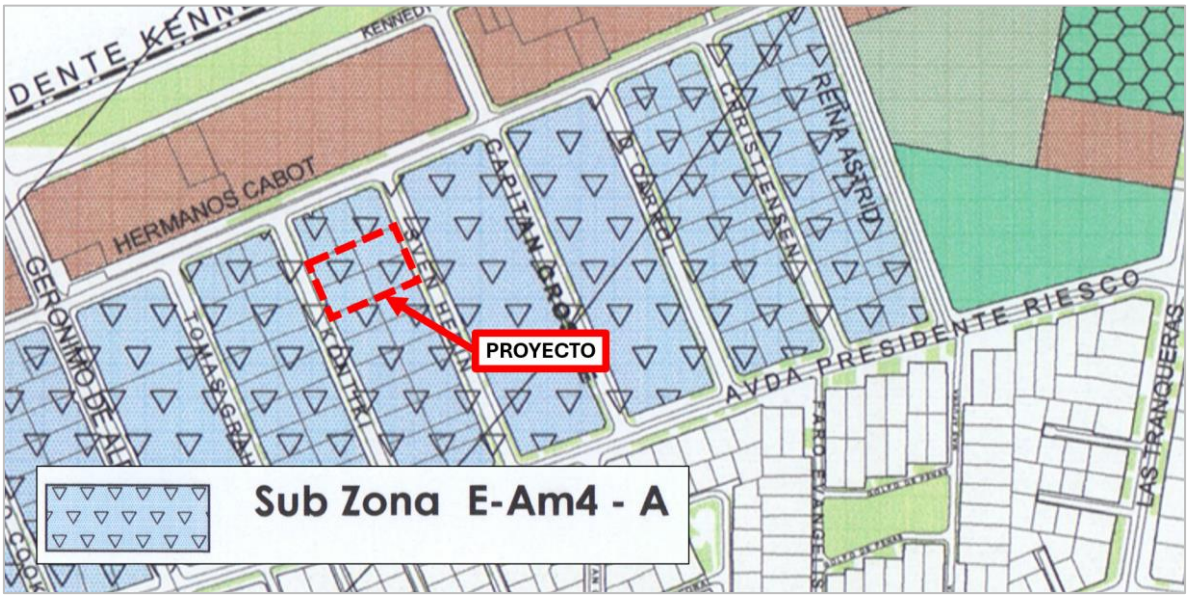
Cuadro N°4.2: Usos de suelos permitidos Zona Uv-1

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.
Areas 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.
Equipa-miento	**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 Cultura.	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	Juntas 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.	Juntas 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.	Juntas de Vecinos. Centros de Madres. Centros Sociales.	En locales de escala básica	Juntas de Vecinos. Centros de Madres. Centros Sociales.	En locales de escala básica	Juntas de Vecinos. Centros de Madres. Centros Sociales.	En locales de escala básica

Fuente: Plan Regulador Comunal (C.I.P.) las Condes

Por otra parte, la zona de edificación en la que se encuentra emplazado el proyecto corresponde a la "Sub Zona E-Am4 – A", correspondiente a la Sub Zona de Edificación Aislada Media N°4. La siguiente figura muestra el emplazamiento del proyecto en estudio respecto al plano de edificación del Plan Regulador Comunal de Las Condes.

Figura Nº 4.15: Plano Zona de Edificación E-Am4



Fuente: PRC Las Condes

De esta manera, las normas urbanísticas que regulan esta zona, según el Plan Regulador Comunal de Las Condes, junto con el Certificado de Informaciones Previas, son las que se muestran a continuación.

Cuadro N° 4.3: Cumplimiento Norma Urbanística de Edificación Zona E-Am4 según CIP.

E-Am4 N° CIP 4297

Área E-Am4: edificación aislada media N° 4.

A) Proyecto de una nueva vivienda o ampliación de la existente.
Las edificaciones de viviendas que se emplacen en el área E-Am4 deberán cumplir con las normas específicas de la siguiente tabla:

Tabla A)

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coeficiente de Constructibilidad	Coeficiente de Ocupación de suelo	Coeficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
Existente	Existente	0.6	0.4	No se exige.	60ª	3 pisos con altura màxima de 10,5m	Plano de loteo	O.G.U.C	Aislado.

B) Proyectos de densificación de vivienda y equipamiento.
Las edificaciones de viviendas en densidad y equipamientos que se emplacen en las áreas E-Am4 podrán optar a la tabla B) con las normas específicas de edificación siguiente:
Tabla B)

Densidad Máxima Neta	Subdivisión Predial Mínima	Coeficiente de Constructibilidad	Coeficiente de Ocupación de suelo	Coeficiente de área libre	Rasante	Altura máxima	Antejardín	Distanciamiento	Agrupamiento y Adosamiento
240 viv/ha	1.500 m2	1.8	0.4	0.4	70ª	9 pisos con un máximo de 31,5m	7 m	8 m	Aislado. No permite el adosamiento

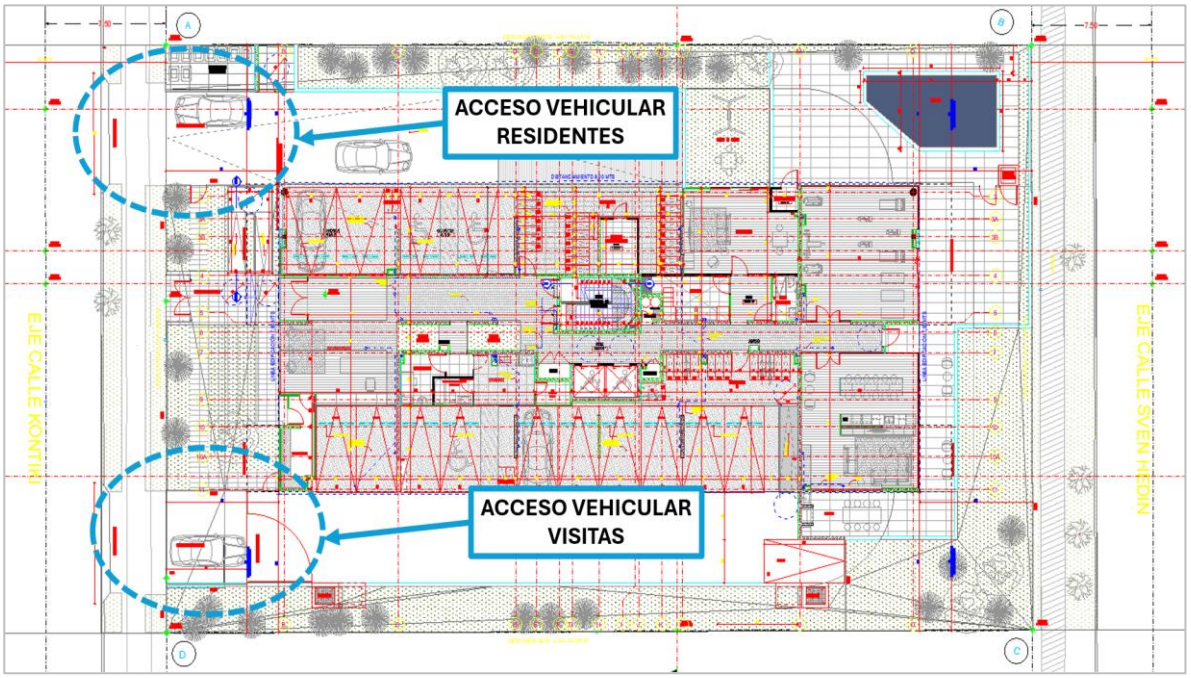
Fuente: CIP del Proyecto

Vistos los antecedentes, el presente proyecto cumple con las normas de usos de suelos de la ordenanza local vigente en la comuna de Las Condes, señala que es factible para la construcción de viviendas.

4.7 Zonas de estacionamientos, accesos y vías de circulación

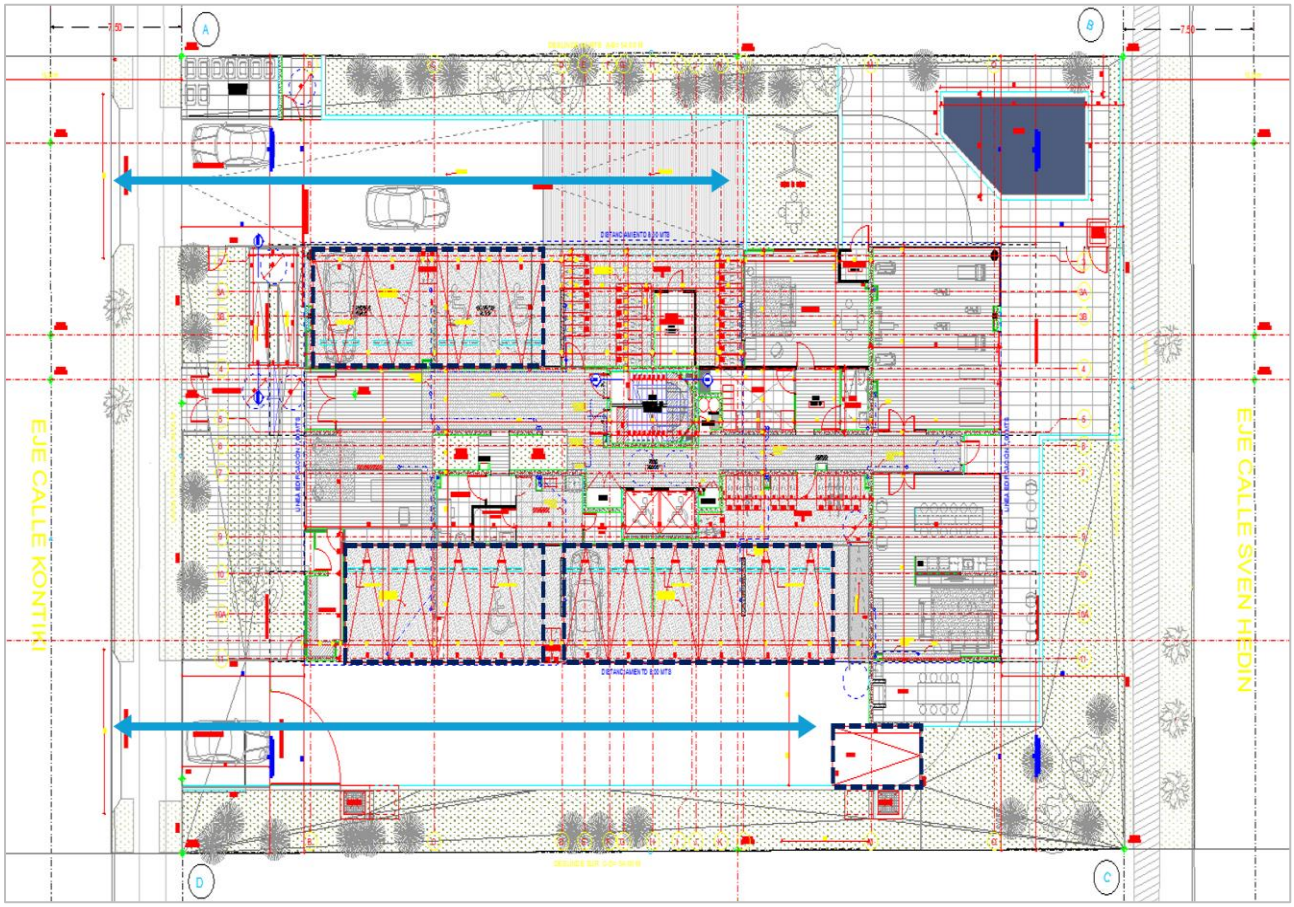
En el siguiente esquema, se puede verificar los espacios disponibles para estacionamientos vehiculares en el primer piso, piso -1 y -2, junto a las vías de circulación interna que conecta hacia la vialidad exterior del proyecto:

Figura Nº4.16: Acceso vehicular



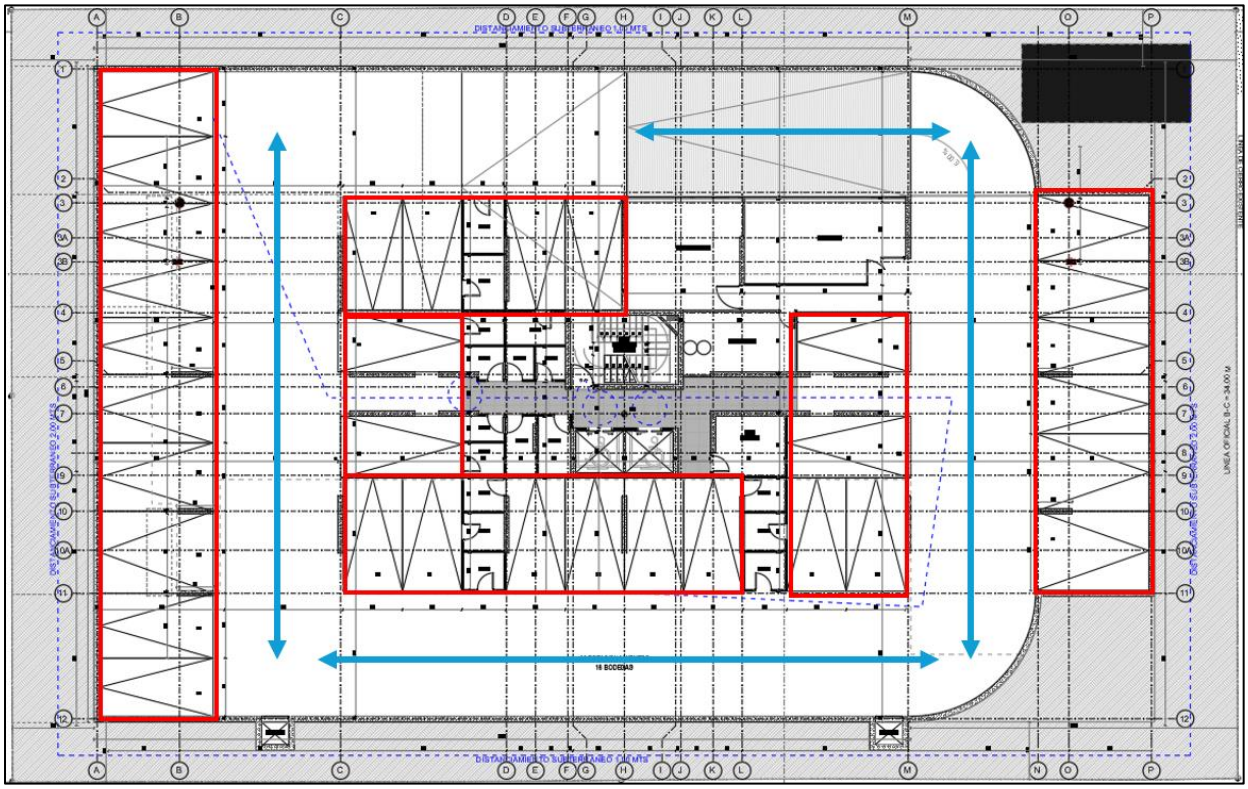
Fuente: Arquitectura y Elaboración Propia

Figura Nº4.17: Zonas de estacionamientos y vías de circulación primer piso (emplazamiento)



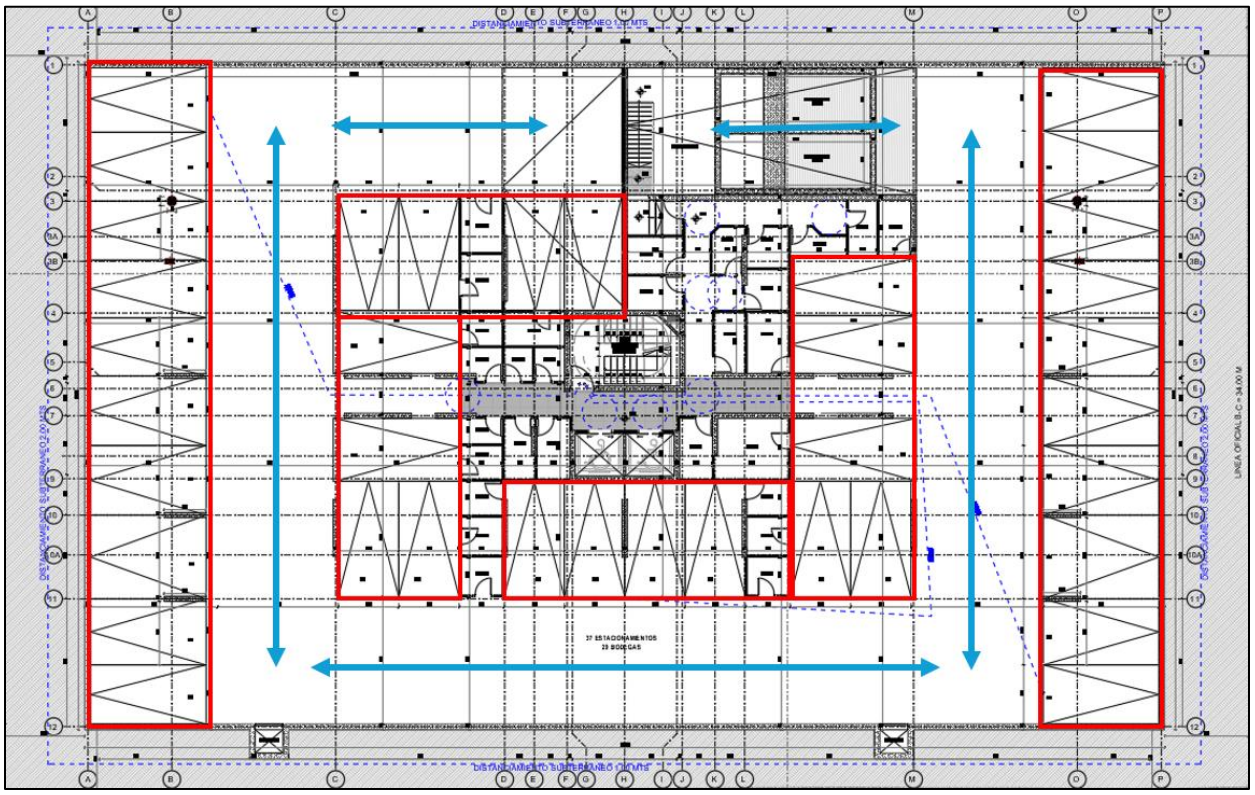
Fuente: Arquitectura y Elaboración Propia

Figura Nº4.18: Zonas de estacionamientos subterráneo y vías de circulación (piso -1)



Fuente: Arquitectura y Elaboración Propia

Figura Nº4.19: Zonas de estacionamientos subterráneos y vías de circulación (piso -2)



Fuente: Arquitectura y Elaboración Propia

Seguidamente, se señala que los estacionamientos propuestos son:

- 73 estacionamientos Vehiculares para viviendas (+ 11 de visitas total = 84)
- 42 espacios para Bicicletas

Cuadro N° 4.4: Cumplimiento Norma Estacionamientos (Proyectados)

CALCULO DE REQUERIMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS			
	FACTOR	REQUERIDO	PROPUESTO
VIVIENDA			
VIVIENDAS 70 - 110 M2	1.5	41	42
VIVIENDAS 110 - 140 M2	2	34	31
VISITAS	15%	11	11
TOTAL ESTACIONAMIENTOS		**86**	**84**

DESCUENTO MÁXIMO DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES SEGÚN ART 2.4.1 BIS Y ART. TRANSITORIO D.S 109 (1/3	14
EST. DESCONTADOS	**2**

EXIGENCIA ESTACIONAMIENTOS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	SOBRE 50 HASTA 200	3	3

EXIGENCIA BICICLETAS	1 CADA 2 EST. VEHIC.	42	42

Fuente: Arquitectura

4.8 Rutas de ingreso y egreso, divididas por horarios y reversibilidad

A continuación, se presentan las rutas de ingreso y egreso identificadas para el proyecto, es necesario mencionar que, dentro de ellas se considera al eje Av. Presidente Riesco, el cual presenta una operación según el periodo del día y jornada, afectando directamente las rutas que deberán seguir los usuarios para dirigirse desde o hacia el proyecto, considerando la cercanía de Av. Presidente Riesco con el proyecto. La operación de Av. Presidente Riesco se muestra a continuación:

Cuadro N°4.5: Funcionalidad Av. Presidente Riesco según jornada y horario.

JORNADA	FUNCIONALIDAD
Festivos y Laboral (Lunes a Viernes) de 21:00 a 07:30 hrs.	Bidireccional de Oriente a Poniente/Poniente a Oriente
Laboral (Lunes a Viernes) de 07:30 a 12:00 hrs	Unidireccional de Oriente a Poniente
Laboral (Lunes a Viernes) de 12:00 a 21:00 hrs	Unidireccional de Poniente a Oriente

Fuente: Elaboración Propia

✓ **RUTAS DE INGRESO VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO (festivos y de lunes a viernes entre las 21:00 y las 07:30 hrs).**

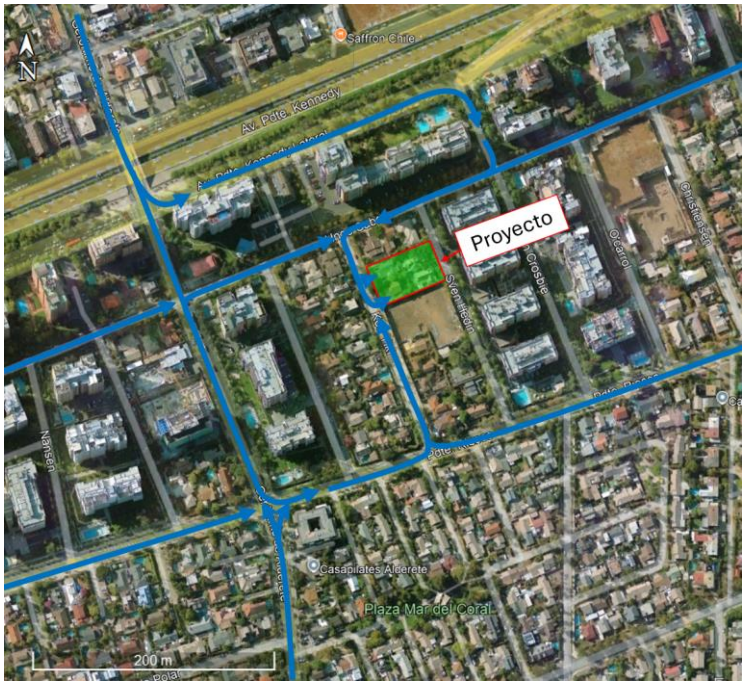
- **Norte**
  Ruta 1: Gerónimo de Alderete – Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 2: Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.

- **Sur**
  Ruta 1: Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki - Proyecto.
  Ruta 2: Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

- **Poniente**
  Ruta 1: Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 1: Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

- **Oriente**
  Ruta 1: Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 2: Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.

Figura Nº 4.20: Rutas de Ingreso – Festivos y Lunes a Viernes de 21:00 a 07:30 hrs.



Fuente: Elaboración Propia

✓ **RUTAS DE INGRESO VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO (de lunes a viernes entre las 07:30 y las 12:00 hrs).**

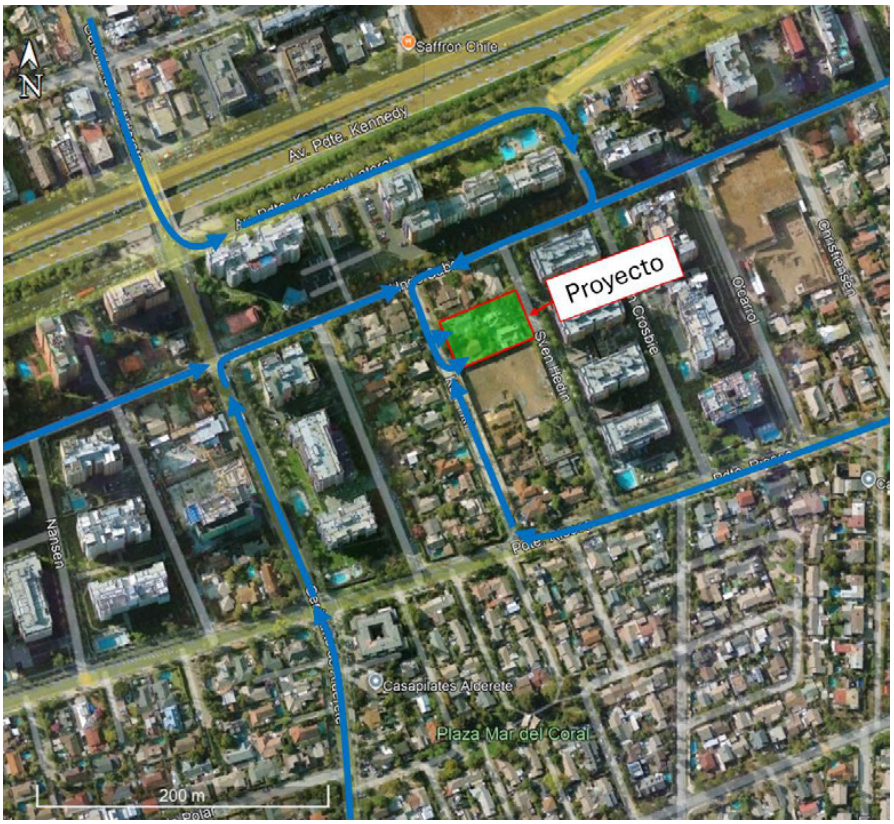
- **Norte**
  Ruta: Gerónimo de Alderete – Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

- **Sur**
  Ruta: Gerónimo de Alderete – Hermanos Cabot – Kontiki - Proyecto.

- **Poniente**
  Ruta 1: Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 2: Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

- **Oriente**
  Ruta 1: Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 2: Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.

Figura Nº 4.21: Rutas de Ingreso – Lunes a Viernes de 07:30 a 12:00 hrs.



Fuente: Elaboración Propia

✓ **RUTAS DE INGRESO VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO (de lunes a viernes entre las 12:00 y las 21:00 hrs.)**

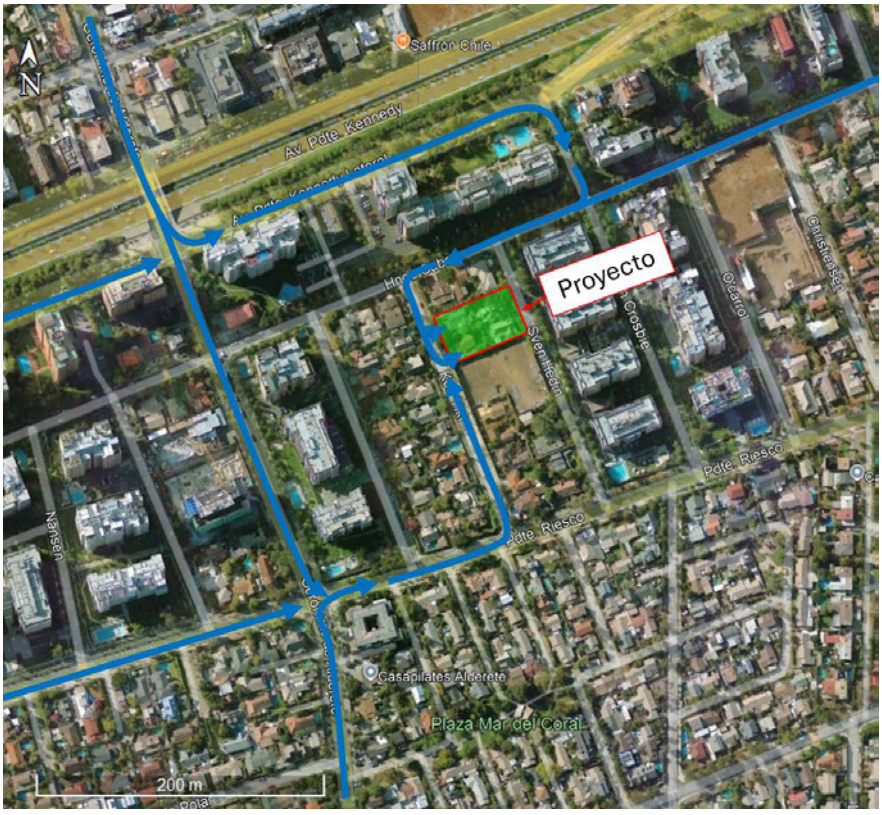
- **Norte**
  Ruta 1: Gerónimo de Alderete – Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 2: Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.

- **Sur**
  Ruta: Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki - Proyecto.

- **Poniente**
  Ruta 1: Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 2: Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

- **Oriente**
  Ruta: Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

Figura Nº 4.22: Rutas de Ingreso – Lunes a Viernes de 12:00 a 21:00 hrs.



Fuente: Elaboración Propia

RUTAS DE EGRESO VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO (festivos y de lunes a viernes entre las 21:00 y las 07:30 hrs).

- **Norte**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete – al norte.

- **Sur**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Presidente Riesco – Gerónimo de Alderete – al sur

- **Poniente**
  Ruta 1: Proyecto - Kontiki – Presidente Riesco – al poniente.
  Ruta 2: Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – al poniente.

- **Oriente**
  Ruta 1: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al oriente.
  Ruta 2: Proyecto – Kontiki – Av. Presidente Riesco – al oriente.

Figura Nº 4.23: Rutas de Egreso – Festivos y Lunes a Viernes de 21:00 a 07:30 hrs.

Fuente: Elaboración Propia

RUTAS DE EGRESO VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO (de lunes a viernes entre las 07:30 y las 12:00 hrs).

- **Norte**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete – al norte.
- **Sur**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Presidente Riesco – Gerónimo de Alderete – al sur
- **Poniente**
  Ruta1: Proyecto - Kontiki – Presidente Riesco – al poniente.
  Ruta2: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al poniente.
- **Oriente**
  Ruta: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al oriente.

Figura Nº 4.24: Rutas de Egreso – Lunes a Viernes de 07:30 a 12:00 hrs.

Fuente: Elaboración Propia

RUTAS DE EGRESO VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO (de lunes a viernes entre las 12:00 y 21:00 hrs).

- **Norte**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete – al norte.

- **Sur**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete – al sur

- **Poniente**
  Ruta: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al poniente.

- **Oriente**
  Ruta 1: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al oriente.
  Ruta 2: Proyecto - Kontiki – Presidente Riesco – al oriente.

Figura Nº 4.25: Rutas de Egreso – Lunes a Viernes de 12:00 a 21:00 hrs.

Fuente: Elaboración Propia

A partir de la caracterización de la situación actual se pudo comprobar que en área de influencia no existen facilidades para ciclos, como ciclovías y/o estacionamientos para bicicletas. Sin embargo, 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 biciclos 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. A continuación, se agregan las rutas posibles de circulación para este modo de transporte, considerando Av. Presidente Riesco como vía reversible:

- ✓ **RUTAS DE INGRESO BICICLETAS Y CICLOS (de lunes a viernes entre las 07:30 y las 12:00 hrs).**

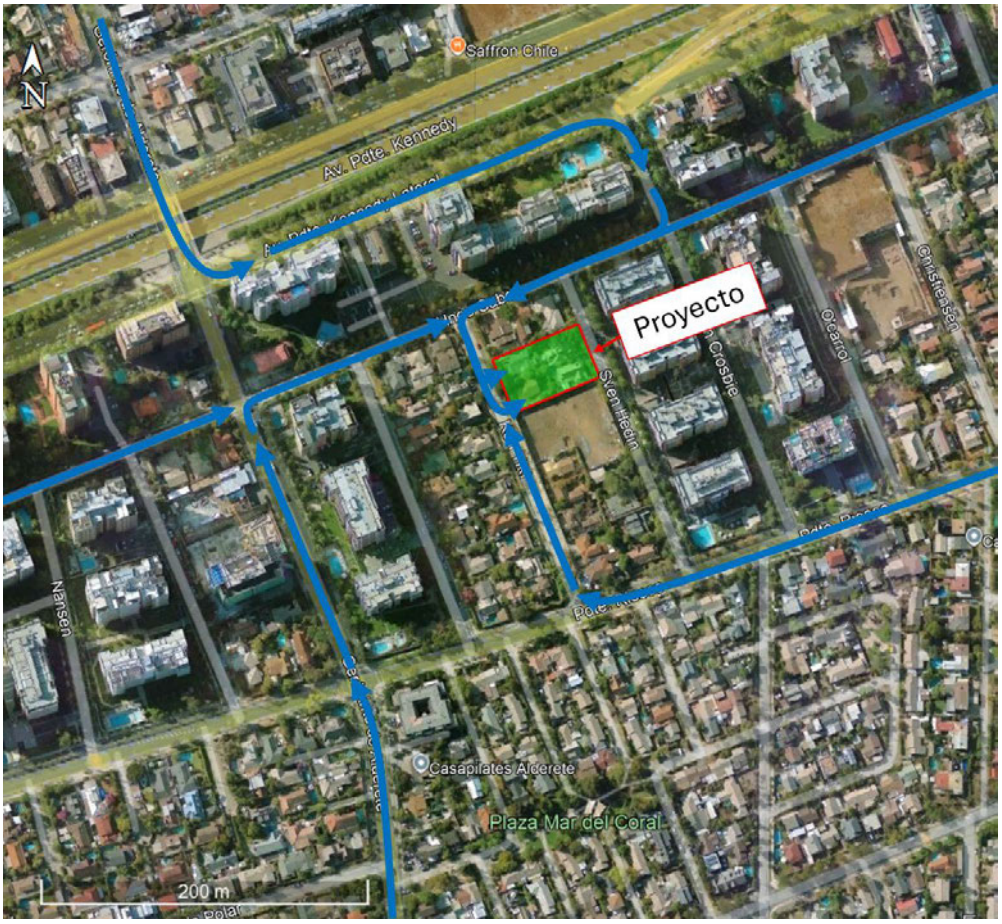
  - **Norte**
    Ruta: Gerónimo de Alderete – Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

  - **Sur**
    Ruta: Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki - Proyecto.

  - **Poniente**
    Ruta 1: Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.
    Ruta 2: Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

  - **Oriente**
    Ruta 1: Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.
    Ruta 2: Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.

Figura Nº 4.26: Rutas de Ingreso.



Fuente: Elaboración Propia

✓ **RUTAS DE INGRESO BICICLETAS Y CICLOS (de lunes a viernes entre las 12:00 y las 21:00 hrs.)**

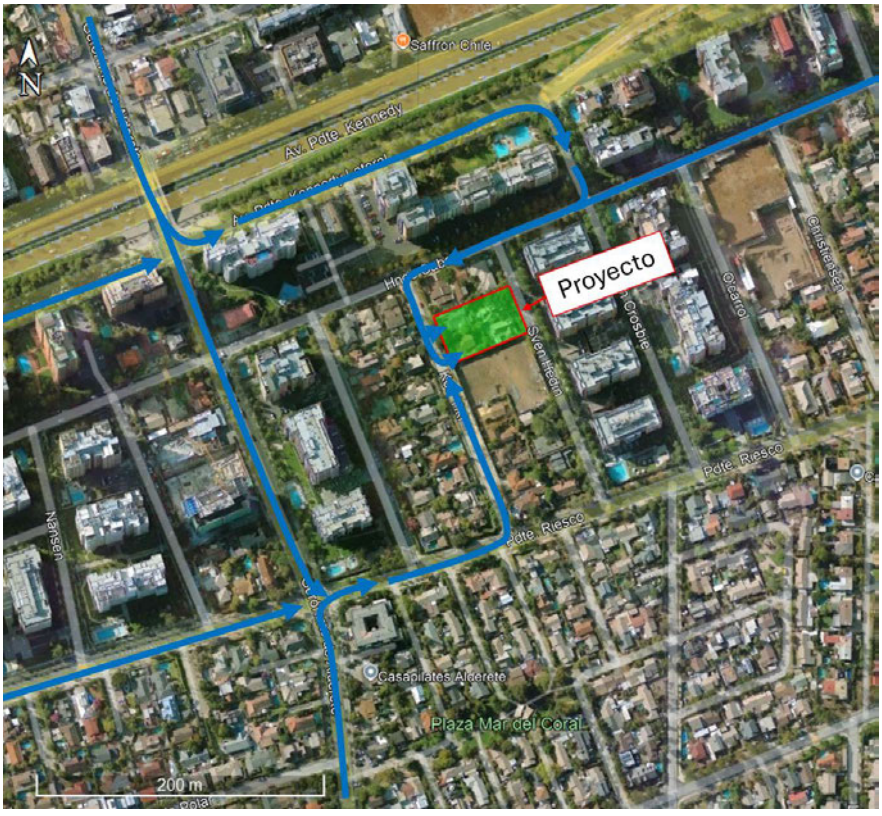
- **Norte**
  Ruta 1: Gerónimo de Alderete – Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 2: Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.

- **Sur**
  Ruta: Gerónimo de Alderete – Av. Presidente Riesco – Kontiki - Proyecto.

- **Poniente**
  Ruta 1: Presidente Riesco – Kontiki – Proyecto.
  Ruta 2: Av. Kennedy Lateral – Capitán Crosbie – Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

- **Oriente**
  Ruta: Hermanos Cabot – Kontiki – Proyecto.

Figura Nº 4.27: Rutas de Ingreso.



Fuente: Elaboración Propia

RUTAS DE EGRESO BICICLETAS Y CICLOS (de lunes a viernes entre las 07:30 y las 12:00 hrs).

- **Norte**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete – al norte.
- **Sur**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Presidente Riesco – Gerónimo de Alderete – al sur
- **Poniente**
  Ruta1: Proyecto - Kontiki – Presidente Riesco – al poniente.
  Ruta2: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al poniente.
- **Oriente**
  Ruta: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al oriente.

Figura Nº 4.28: Rutas de Egreso

Fuente: Elaboración Propia

RUTAS DE EGRESO BICICLETAS Y CICLOS (de lunes a viernes entre las 12:00 y 21:00 hrs).

- **Norte**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete – al norte.

- **Sur**
  Ruta: Proyecto – Kontiki – Hermanos Cabot – Gerónimo de Alderete – al sur

- **Poniente**
  Ruta: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al poniente.

- **Oriente**
  Ruta 1: Proyecto - Kontiki – Hermanos Cabot – al oriente.
  Ruta 2: Proyecto - Kontiki – Presidente Riesco – al oriente.

Figura Nº 4.29: Rutas de Egreso

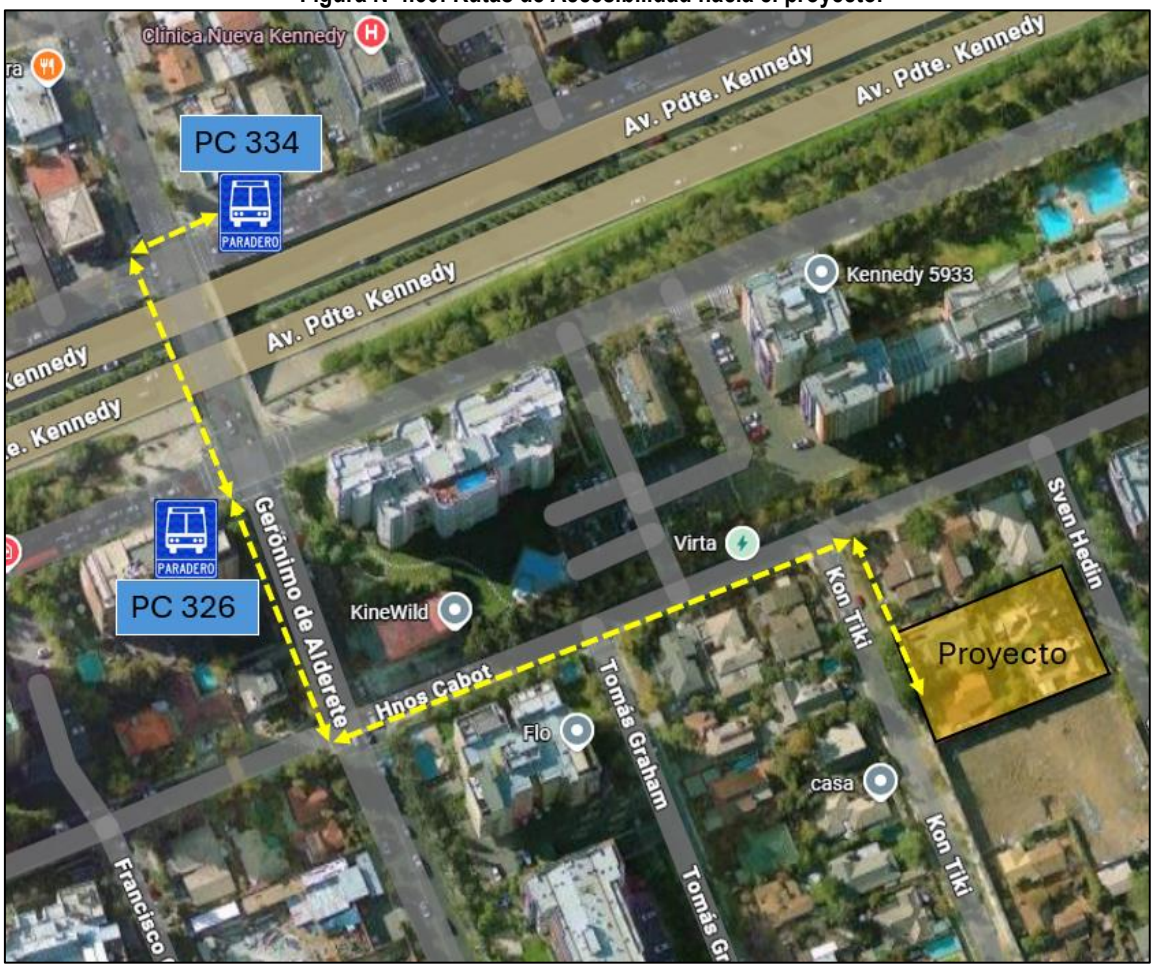
Fuente: Elaboración Propia

RUTAS DE ACCESIBILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO

- **Paradas de Transporte Público**

A continuación, se muestran las rutas accesibles desde las paradas de transporte público más cercanas al proyecto.

Figura Nº4.30: Rutas de Accesibilidad hacia el proyecto.



Fuente: Elaboración Propia

- **<u>Futura estación Gerónimo de Alderete, Línea 7 de Metro de Santiago.</u>**

A continuación, se muestra la ruta de ingreso/egreso al proyecto desde la futura estación Gerónimo de Alderete, de la Línea 7 de Metro de Santiago.

Figura Nº 7.3: Ruta Accesible hacia futura estación de Metro de Santiago.

Fuente: Elaboración propia.

4.9 Operación

El proyecto consiste en la construcción de un condominio exclusivo para viviendas.

Dado el carácter residencial del proyecto, éste no presenta un horario de operación definido. La operación de accesos está habilitada las 24 horas del día y se concentra en la punta mañana para los egresos y punta tarde en los ingresos, aunque esta última con una dispersión temporal mayor.

El proyecto concentrará sus períodos de operación más críticos en la punta mañana y punta tarde de día laboral, sin embargo, por la categorización establecida por el SEIM el análisis posee carácter básico, por lo que se espera el proyecto genere un impacto menor en el entorno.

5 CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS

A Continuación, se detalla el Certificado de Informaciones Previas (CIP) correspondientes al proyecto Edificio Cabot otorgado por la Dirección de Obras Municipales de la Ilustre Municipalidad de Las Condes.

Cuadro Nº 5.1: CIP Certificado N°4290/2025

LAS CONDES MUNICIPALIDAD

CERTIFICADO DE INFORMACIONES PREVIAS (C.I.P

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES

MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES

REGIÓN METROPOLITANA

SGV /CFS /

☒ URBANO ☐ RURAL

CERTIFICADO Nº
4290
FECHA
25-11-2025
SOLICITUD Nº
31824
FECHA
20-11-2025

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

A LA PROPIEDAD UBICADA EN		KONTIKI				
LOTEO	CHACRA LO SALDES	L-300	MANZANA	I	LOTE	20
ROL S.I.I. Nº	1699-13	LE HA SIDO ASIGNADO EL Nº		873		

2.- INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APLICABLES

PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL O METROPOLITANO	RES. G.R.M. 20/94, RES. G.R.M. Nº12/10.		
PLAN REGULADOR COMUNAL	RES. G.R.M. Nº6/95, D.A. Nº 3218/03, D.A. Nº 4744 AL D.A. Nº4486/04, D.A. Nº 729/11, D.A. Nº 2952/04, D.A. Nº 2974/07, D.A. Nº 3193/07, D.A. Nº 3904/07, D.A. Nº 3905/07, D.A. Nº 1071/08, D.A. Nº 173/10, D.A. Nº 3360/10.		
PLAN SECCIONAL	----------	FECHA	----------
PLANO SECCIONAL	----------	FECHA	----------
ÁREA DONDE SE UBICA EL TERRENO			
☒ URBANA	☐ EXTENSION URBANA	☐ RURAL	

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

PLAZO DE VIGENCIA	-------
DECRETO O RESOLUCIÓN Nº	-------
FECHA	-------

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

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

5.1.- USOS DE SUELO

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

INFORMACIÓN ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA

ÁREAS DE EDIFICACIÓN:	
E-Am4	EDIFICACIÓN AISLADA MEDIA Nº 4

SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA	DENSIDAD MÁXIMA	ALTURA MÁXIMA EDIF.		SISTEMA DE AGRUPAMIENTO	
(*)	(*)	(*)		(*)	
COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO	OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES		RASANTE	NIVEL DE APLICACIÓN
(*)	(*)	(*)		(*)	(*)
ADOSAMIENTOS	DISTANCIAMIENTOS	CIERROS		OCHAVOS	
		ALTURA	% TRANSPARENCIA		
(*)	(*)	2,50 m máximo	40%	OGUC	

(* INFORMACIÓN ÁREA DE EDIFICACIÓN EN HOJA ANEXA)

Fuente: Dirección de Obras I. Municipalidad de Las Condes

Cuadro Nº 5.2: CIP Certificado N°4290/2025

CESIONES Proporción frente y fondo superficies a ceder para áreas verdes (Art. 2.2.5 Nº O.G.U.C.)	NO
ESTACIONAMIENTOS REQUERIDOS SEGÚN USOS PERMITIDOS	
ESTACIONAMIENTO ZONA A	

VER ART. 32 DEL PRCLC

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

5.2.- LINEAS OFICIALES

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

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

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

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

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (ART. 68)		☐ SI	☒ NO
PARQUE	☐	VIALIDAD ☐	ENSANCHE ☐
			APERTURA ☐
DE LAS SIGUENTES VIAS			
GRAFICACIÓN DEL ÁREA AFECTA A UTILIDAD PÚBLICA CON INDICACIÓN DE SUPERFICIES Y DIMENSIONES (Parque / Vialidad)			

Fuente: Dirección de Obras I. Municipalidad de Las Condes

Los Certificados de Informaciones Previas (CIP) restantes (no incluidos,4 en total) correspondientes al predio donde se emplazará el proyecto Edificio Cabot serán adjuntos en los archivos digitales de este informe, junto con su respectivo comprobante de ingreso de solicitud de fusión predial, dado que a la fecha de elaboración del presente informe, el proceso se encuentra en trámite. Cabe mencionar que los 4 predios sobre los que se emplazará el proyecto en estudio comparten normas urbanísticas, las cuales se cumplen en la propuesta realizada por el proyecto, conforme a lo expuesto en los siguientes cuadros, los cuales comparan los requerimientos establecidos en la ordenanza vigente y las características propuestas por el proyecto en estudio.

Cuadro Nº 5.3: Cumplimiento Normativo

CUMPLIMIENTO NORMATIVO						
SUPERFICIE DE TERRENO	1836.00 m²		SUP. AFECTA		0.000 m²	
SUPERFICIE DE TERRENO NETA	1836.00 m²		ZONA SEGUN PRC		E-Am4	
DENSIDAD	PROPUESTO			PERMITIDO		
	240 Viv/Ha	44 Un		240 viv/Há	44 Un	
OCUPACION DE SUELO	PROPUESTO			PERMITIDO		
	0.22	404.66 m²		0.40	734.40 m²	
OCUPACION DE PISOS SUPERIORES	PROPUESTO			PERMITIDO		
	0.33	608.53 m²		0.40	734.40 m²	
OCUPACION SALA DE MAQUINAS	PROPUESTO			PERMITIDO		
	SUP. CONSTRUIDA	SUP. OCUP.		SUP. PISO ANTERIOR	% OCUP. MAX.	SUP. MAX. OCUP.
	46.17 m²	11.23%		411.10 m²	25%	102.78 m²
CONSTRUCTIBILIDAD (ACOGIDO A ART.63 LGUC)	PROPUESTO			PERMITIDO		
	2.34	4292.70 m²		2,34 (1,8+30%)	4296.24 m²	
PROPORCION SUPERFICIE COMUN (ART. 6.1.5. OGUC)	UTIL HABITACIONAL		COMUN HABITACIONAL		RELACION	
	4292.70 m²		828.94 m²		19.31%	
OCUPACION SUBTERRANEO	PROPUESTO			PERMITIDO		
	SUPERFICIE OCUPADA	1277.10 m²		SUPERFICIE TERRENO	1836.00 m²	
	PORCENTAJE	69.56%		OCUPACION MAXIMA (70%)	1285.20 m²	
ALTURA MAXIMA	PROPUESTO			PERMITIDO		
	9 PISOS + SALA DE MAQUINAS			9 PISOS + RETIRADO		

CALCULO DE REQUERIMIENTO DE ESTACIONAMIENTOS			
	FACTOR	REQUERIDO	PROPUESTO
VIVIENDA			
VIVIENDAS 70 - 110 M2	1.5	41	42
VIVIENDAS 110 - 140 M2	2	34	31
VISITAS	15%	11	11
TOTAL ESTACIONAMIENTOS		**86**	**84**

DESCUENTO MÁXIMO DE ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES SEGÚN ART 2.4.1 BIS Y ART. TRANSITORIO D.S 109 (1/3	14
EST. DESCONTADOS	**2**

EXIGENCIA ESTACIONAMIENTOS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	SOBRE 50 HASTA 200	3	3

EXIGENCIA BICICLETAS	1 CADA 2 EST. VEHIC.	42	42

CALCULO CARGA DE OCUPACIÓN PARA APORTE ESPACIO PUBLICO			
CARGA DE OCUPACIÓN SOBRE NTN			
DESTINO	SUPERFICIE	FACTOR M2/ PERSONA	CARGA DE OCUPACIÓN
VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	4262.22 m²	20	213.11
ESTACIONAMIENTOS	30.48 m²	16	1.90
CARGA DE OCUPACIÓN BAJO NTN			
ESTACIONAMIENTOS	1033.33	16	64.58
BODEGAS	184.18	40	4.60
TOTAL			**284.19**

CALCULO CARGA DE OCUPACIÓN PARA CALCULO DE ESCALERAS				
CARGA DE OCUPACIÓN SOBRE NTN				
PISO	DESTINO	SUPERFICIE	FACTOR M2/ PERSONA	CARGA DE OCUPACIÓN
2	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
3	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
4	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
5	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
6	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
7	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
8	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	557.56 m²	20	28
9	VIVIENDA (ENTRE 60 M2 HASTA 140 M2)	359.30 m²	20	18
		TOTAL OCUPACIÓN SOBRE NTN		**214**
CARGA DE OCUPACIÓN BAJO NTN				
PISO	DESTINO	SUPERFICIE	FACTOR M2/ PERSONA	CARGA DE OCUPACIÓN
-1	ESTACIONAMIENTOS	453.68	16	28
	BODEGAS	58.95	40	1
-2	ESTACIONAMIENTOS	539.77	16	34
	BODEGAS	125.23	40	3
		TOTAL OCUPACIÓN BAJO NTN		**66**
		CARGA DE OCUPACIÓN TOTAL		**280**

CALCULO EXIGENCIA DE ESCALERAS					
NIVEL	N° DE PERSONAS	N°ESCALERA EXIGIDO	ANCHO ESCALERA EXIGIDO	N°ESCALERA PROPUESTO	ANCHO ESCALERA PROPUESTO
SOBRE NTN	214	1	1.50 m	1	1.50 m
BAJO NTN	66	1	1.20 m	1	1.20 m

Fuente: Arquitectura.

6 ÁREA DE INFLUENCIA

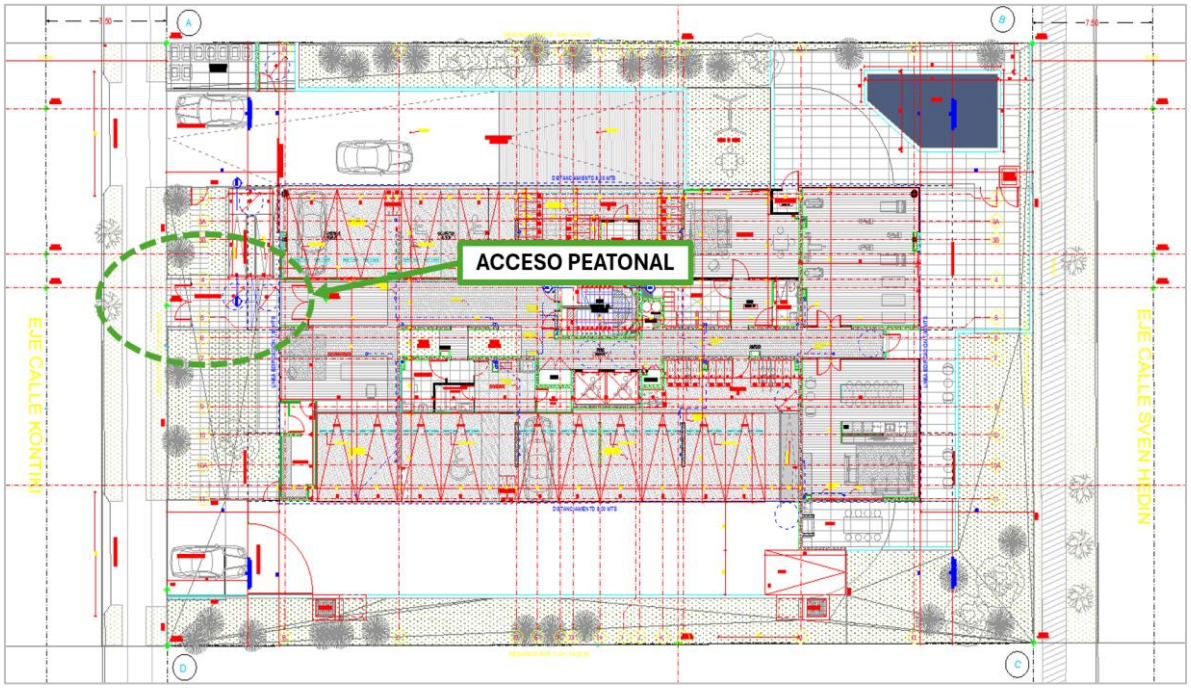
Para efectos del presente IMIV y en concordancia con artículo 2.1.2 del D.S N° 30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el área de influencia para flujo vehícular privado motorizado y viajes en otros modos estará determinada a partir del espacio público contiguo al predio en que pretenden emplazarse el 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 al proyecto y en la principal ruta de salida del proyecto, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones.

Asimismo, a fin de cumplir con lo indicado por la normativa vigente se detallan los siguientes puntos.

6.1 Accesos del proyecto

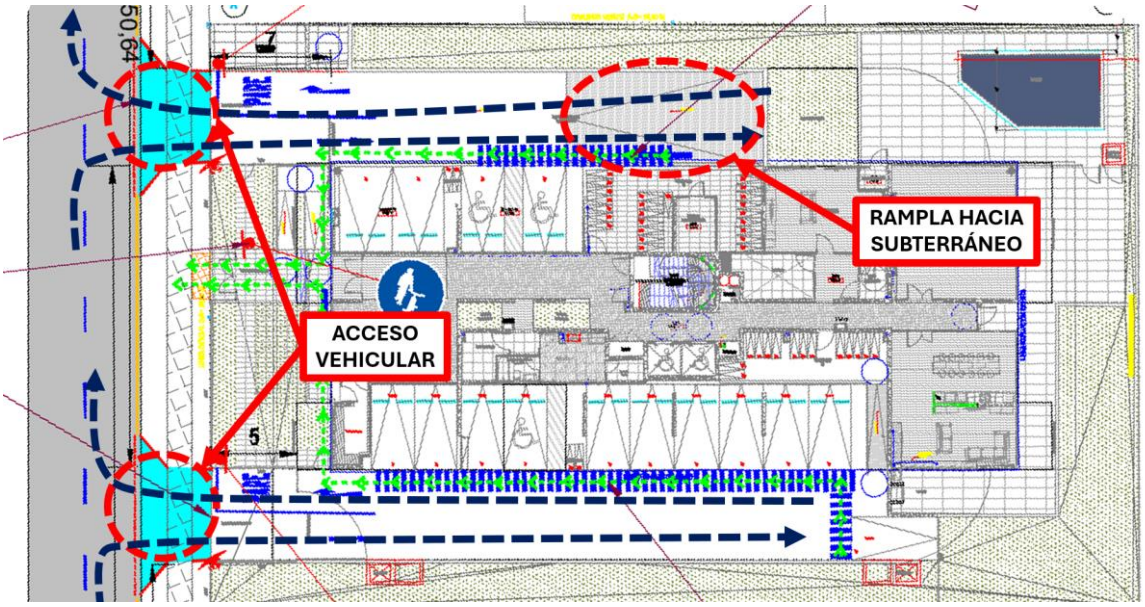
En concordancia con lo mencionado en ítem 4.5 del presente informe, se detalla ubicación de cada uno de los accesos, tanto peatonales como vehiculares, del proyecto Edificio Cabot. Cabe señalar que los accesos peatonales y vehiculares proyectados consideran una operación del tipo bidireccional, permitiendo de esta forma el ingreso hacia el proyecto y egreso de este, donde es necesario señalar que todos los accesos contemplados por el proyecto enfrentarán a la vialidad Kontiki.

Figura Nº6.1: Acceso peatonales del proyecto.



Fuente: Arquitectura

Figura Nº6.2: Accesos vehiculares del proyecto.



Fuente: Arquitectura.

6.2 Afectaciones a utilidad pública

Según lo indicado por el certificado de informaciones previas otorgado por la dirección de obras de la I. Municipalidad de Las Condes, la propiedad **no** se encuentra afecta a declaratoria de utilidad pública.

Figura Nº6.3: Afectaciones.

5.3.- AFECTACION A UTILIDAD PUBLICA

LA PROPIEDAD SE ENCUENTRA AFECTA A DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA (ART. 59)				SI	X	NO
PARQUE		VIALIDAD		ENSANCHE		
				APERTURA		
DE LAS SIGUENTES VIAS						

Fuente: CIP del proyecto

6.3 Determinación del área de influencia

Por último, los tramos de vías que enfrentan al proyecto y los que conectan los accesos del proyecto con la primera intersección se podrán visualizar en la Figura N°6.4 y corresponderá a los tramos de calle que comprende a **Kontiki entre: Pdte. Riesco y Hnos. Cabot.** Dando así la composición del área de influencia para modo motorizado y otros modos:

Figura N°6.4: Área de influencia.

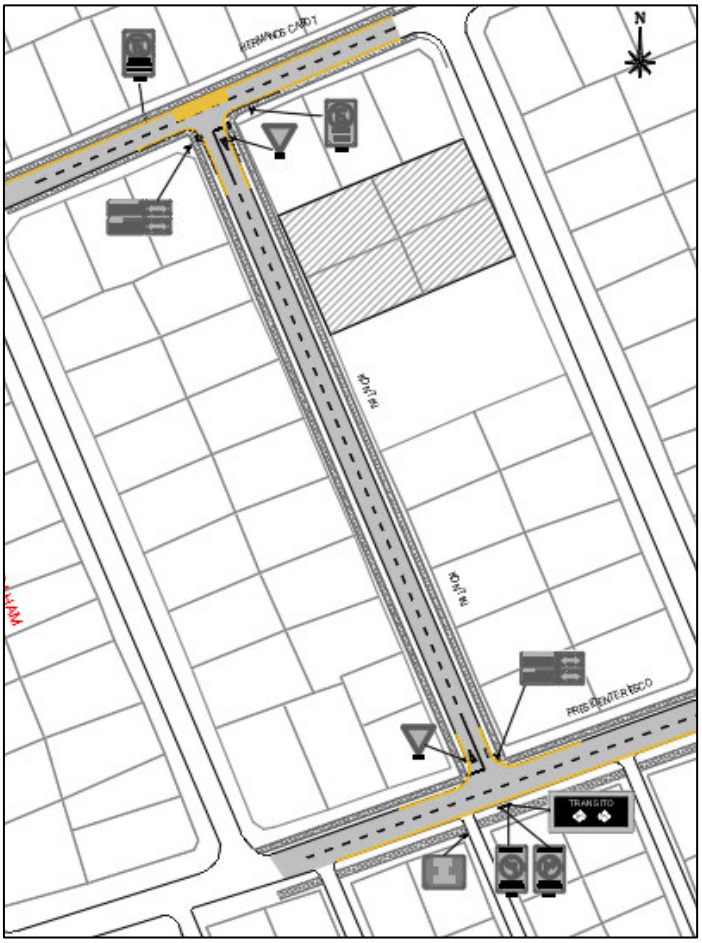
Fuente: Elaboración propia.

7 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En los cuadros que preceden, se detalla el catastro físico y operativo, el cual incluye la descripción del estado actual de las vías colindantes al proyecto, de señales verticales y demarcación existente, facilidades explicitas para peatones y ciclistas, instalaciones semafóricas existentes y elementos de apoyo permanente, los cuales se encuentran involucradas directamente en el sistema de movilidad local en área de influencia.

Se incluye en los anexos el esquema situación actual 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. A continuación, se incorpora imagen para referenciar los elementos antes mencionados.

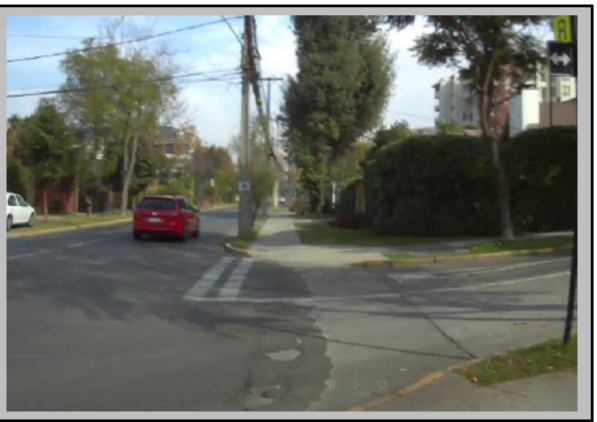
Figura Nº7.1: Tramo de vía donde se describe la situación actual.



Fuente: Elaboración propia.

7.1 Tipo y estado de pavimiento

Presidente Riesco / Kontiki

	
Imagen de poniente a oriente, presidente Riesco con terminación de asfalto en su longitud, Kontiki de concreto.	Imagen de oriente a poniente, se aprecia el tramo de unión de asfalto y concreto en mal estado (baches)

Kontiki

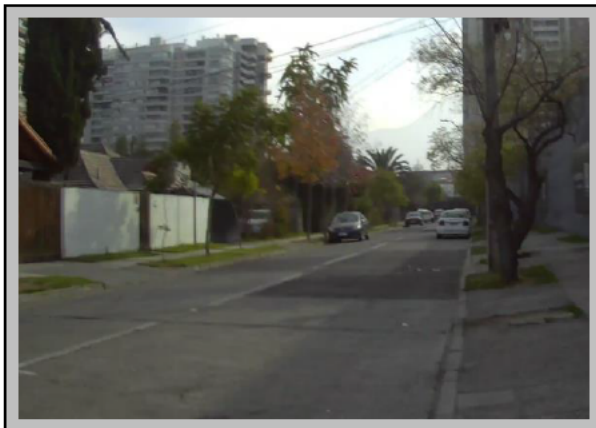
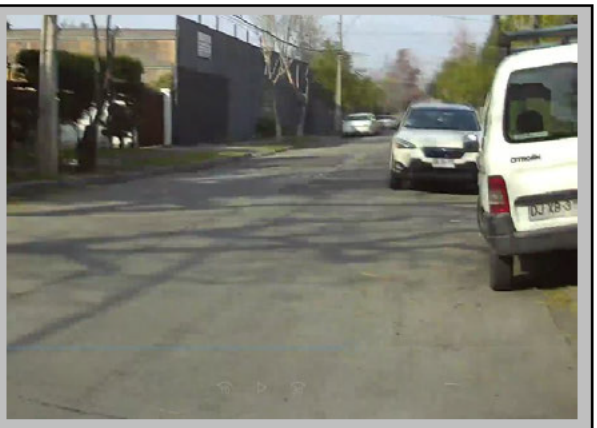
	

Imagen de sur a norte de la vía, se observan los tramos con terminación de asfalto en buen estado general.	Imagen de norte a sur, este tramo posee concreto en buen estado de pavimentación.

Kontiki / Hermanos Cabot

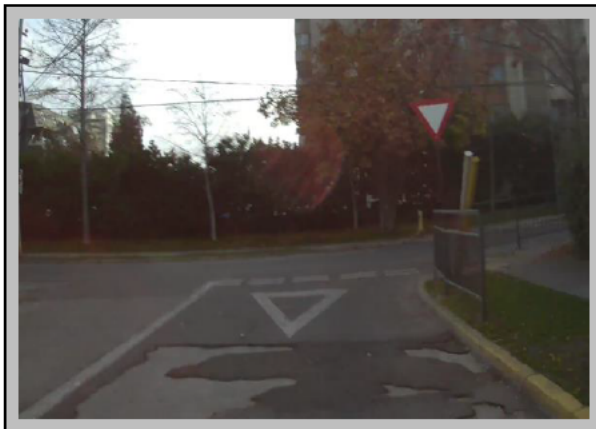
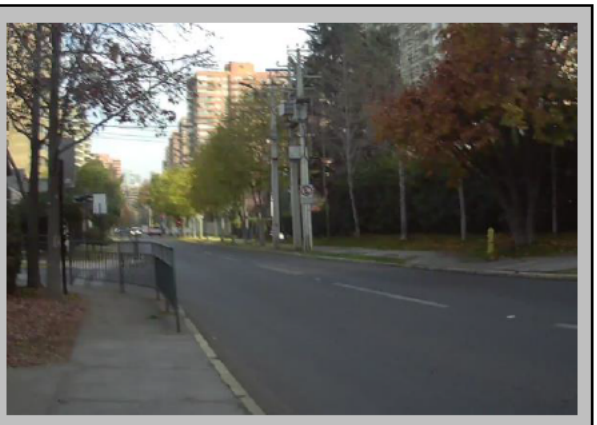
	

Imagen de sur a norte de la intersección, se observa la terminación de tipo asfalto en mal estado.	Imagen de poniente a oriente de la intersección, se aprecia el buen estado de asfalto de calzada.

7.2 Jerarquización de las vías

Luego, se detallan las líneas oficiales, líneas de edificación y perfil vial de las vías pertenecientes al área de influencia, seguido sus respectivas categorías. Lo anterior, según el respectivo instrumento de planificación vial. A su vez, cabe señalar que, según certificado de informaciones previas, el presente proyecto no se encuentra afecto a áreas con declaratoria de utilidad pública.

Cuadro Nº 7.1: Jerarquización de las vías del área de influencia.

POR CALLE			TIPO VÍA	
SVEN HEDIN			LOCAL	
LÍNEA OFICIAL	DISTANCIA ENTRE L.O.	15,000 m	ANTEJARDÍN	S/TABLAS
	DISTANCIA L.O. A EJE CALZADA	7,500 m	CALZADA	7,000 m

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

Fuente: CIP del Proyecto

7.3 Catastro operativo

Presidente Riesco / Kontiki

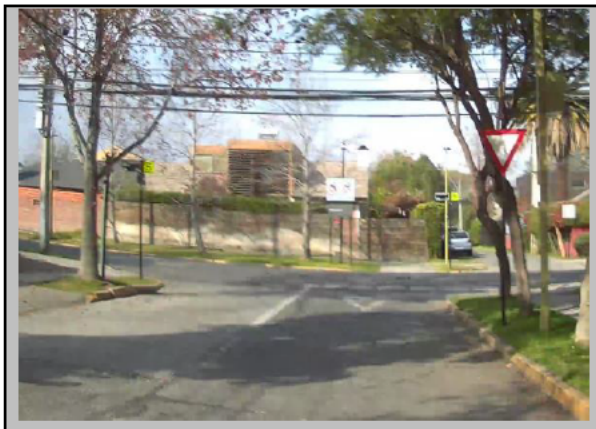
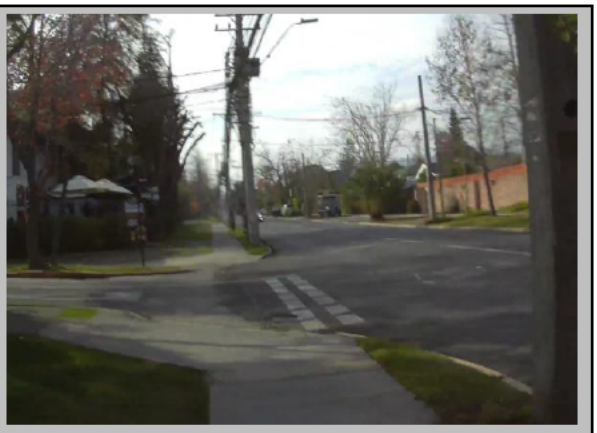
	

Imagen de norte a sur de la intersección regulada por señal de prioridad ceda el paso, Pdte. Riesco con una pista por sentido y reversible (de 07:30 a 12:00 sentido de oriente a poniente, de 12:00 a 21:00de poniente a oriente y de 21:00 a 7:30, domingos y festivos una pista por sentido).	Imagen de poniente a oriente de la intersección, conformada como una "T", permite del viraje desde Kontiki hacia el poniente (Pdte. Riesco, excepto de 12:00 a 21:00 horas) y hacia el oriente (excepto de 07:30 a 12:00 horas).

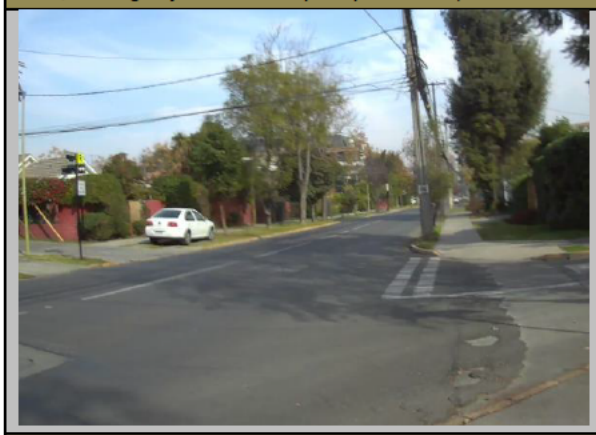
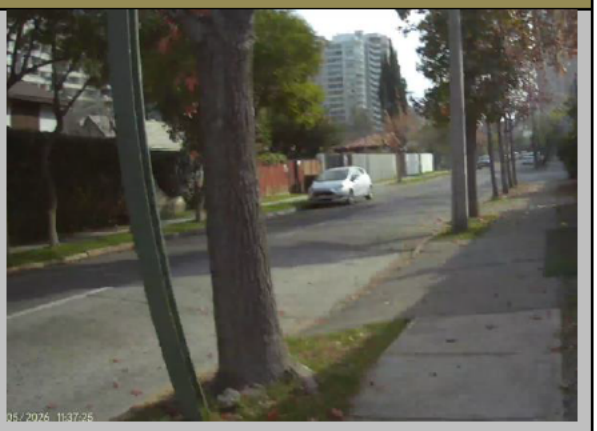
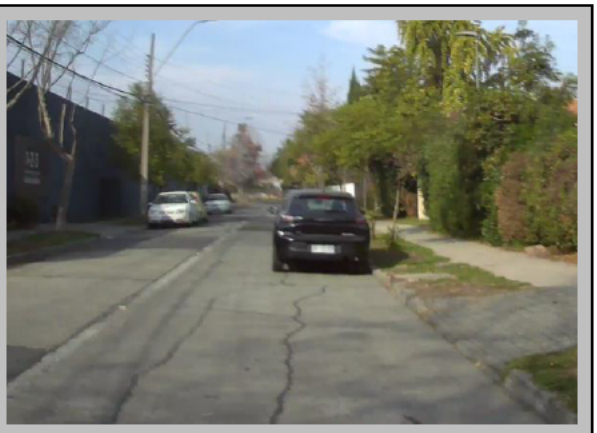
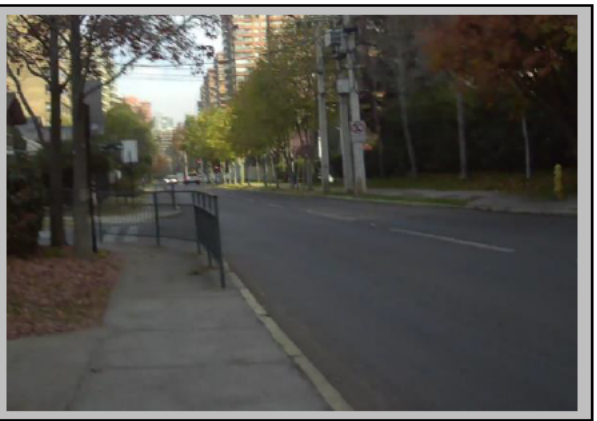
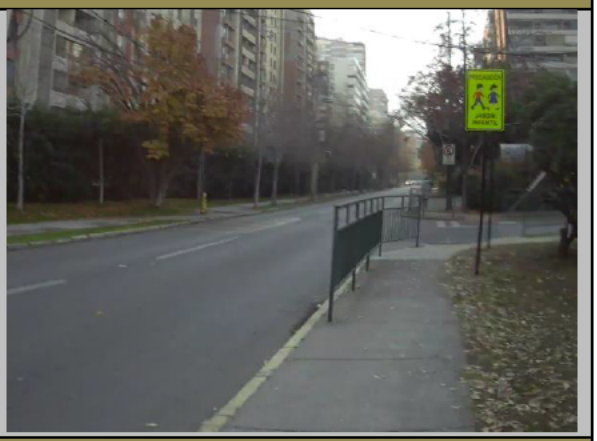

	

Imagen de oriente a poniente de la intersección, como se observa en la imagen posee demarcación de líneas centrales, línea de detención y de regulación. También señal vertical regulatoria en buen estado. En costado sur de la intersección también se observan las señales informativas de horas y sentido de circulación, junto con pantallas digitales.	Imagen de sur a norte desde vereda oriente, posee veredas peatonales y platabandas consolidadas y en buen estado, permitiendo el acceso universal en ambos costados además en el atravieso peatonal con dispositivos de rodados y demarcación de pasos peatonales en buen estado.

Kontiki

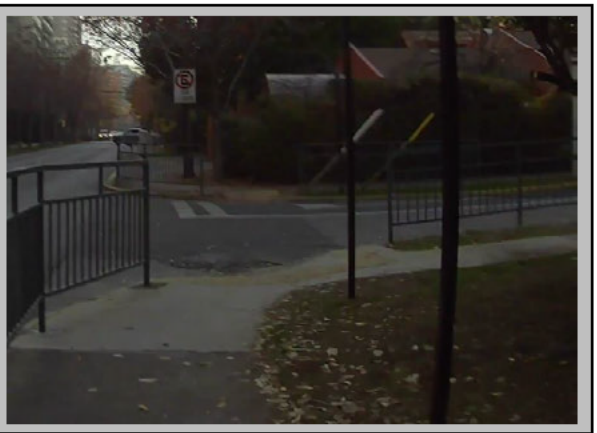
	
Imagen de sur a norte de la vía, con una pista por sentido y ancho estimado de 7m posee demarcación de líneas centrales y no se observa demarcación de soleras (amarillo para evitar el aparcamiento vehicular). Al costado derecho de la imagen se aprecia el predio del proyecto.	Imagen de norte a sur de la vía, se aprecia la terminación de calzada de concreto, la cual presenta grietas en algunos sectores las que no presentan dificultades mayores debido a su tamaño reducido. Se observan los vehículos estacionados que reducen el flujo vehicular (muy reducido actualmente).

Kontiki / Hermanos Cabot

	
Imagen de sur a norte de la intersección, conformada como una "T" y regulada por señal de prioridad ceda el paso (desde Kontiki). conformada Como "T" (sin continuidad al norte de Kontiki). Permite todos los virajes desde Hnos. Cabot y Kontiki.	Imagen de oriente a poniente de la intersección desde vereda sur oriente, se aprecia el buen estado de pavimentación de Hermanos Cabot, su demarcación de calzada y soleras. Se observan las vallas peatonales de costado sur
	
Imagen de norte a sur de la intersección, se aprecia la demarcación de no bloquear pista y de regulación de prioridad en buen estado al igual que señal ceda el paso. Posee veredas peatonales, dispositivo de rodados en atravieso, platabandas en buen estado y con accesibilidad universal.	Imagen de poniente a oriente de la intersección, no presenta restricciones a los virajes, si a los estacionamientos por Hermanos Cabot en ambos costados (mediante señales verticales y soleras demarcadas)

7.4 Catastro facilidades para peatones y personas con movilidad reducida

En base a las rutas de ingreso y egreso peatonales descritas en ítem 4.8 y a lo observado en terreno, se detalla a continuación el catastro de facilidades para personas con movilidad reducida y peatones.

	
Imagen de atravieso peatonal sur de Kontiki y Pdte. Riesco, posee: dispositivos de rodados y carece de demarcación de paso peatonal.	Imagen de atravieso peatonal norte de Kontiki y Hnos. Cabot, posee: dispositivos de rodados, vallas peatonales y carece de demarcación de paso peatonal.

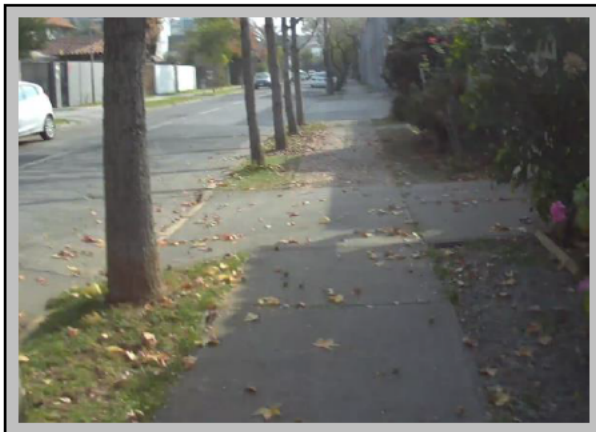
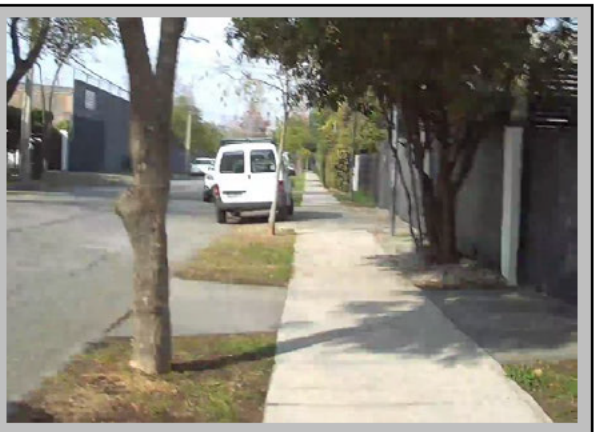

	

Imagen de sur a norte de vereda oriente de Kontiki, posee pavimentación en buen estado y ancho adecuado.	Imagen de norte a sur de vereda poniente de Kontiki, posee pavimentación en buen estado y ancho adecuado.

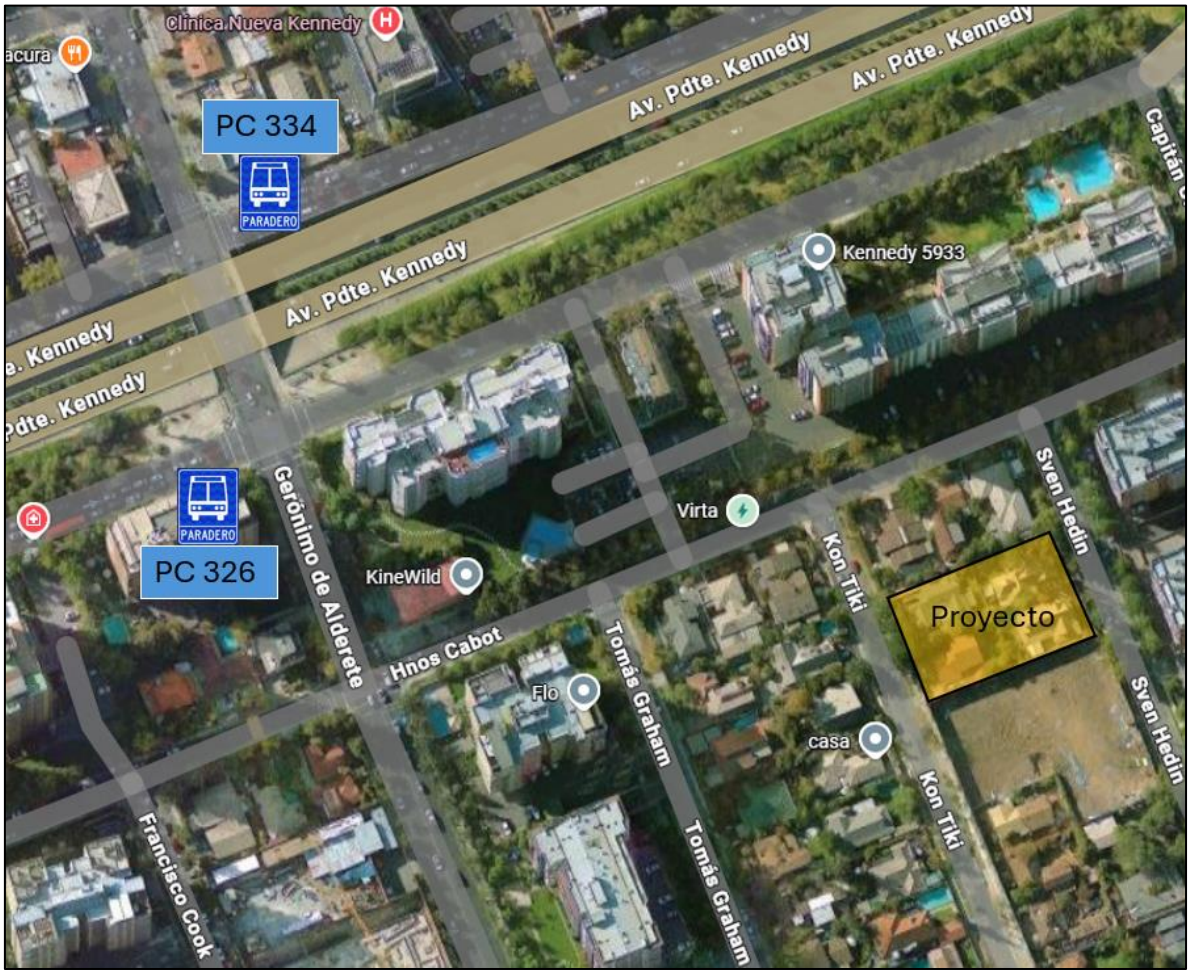
7.5 Catastro facilidades para ciclos

Durante la visita a terreno, se pudo comprobar que en área de influencia no existen facilidades para ciclos, como ciclovías y/o ciclobandas y estacionamientos para bicicletas. Sin embargo, se prevé que la circulación en este modo de transporte se realiza por calzada tal como establece la nueva ley de convivencia vial y solo debe haber precaución en Pdte. Riesco debido a ser vía reversible, por lo tanto, no se visualizan mayores conflictos para que puedan ocupar ambos modos la calzada existente.

7.6 Catastro de los servicios y facilidades para el transporte público

A pesar de que el presente estudio en su área de influencia no presenta oferta de transporte público, a continuación, se presenta una gráfica en la cual se observan los paraderos de transporte público más cercanos y que influyen directamente en los viajes y trayectos del entorno inmediato (área de influencia).

Figura Nº 7.2: Ubicación refugios de Transporte Público



Fuente: Elaboración propia

7.7 Ruta Accesible hacia paradas de transporte público.

Figura Nº 7.3: Ruta Accesible hacia parada PC 334 y PC 326

Fuente: Elaboración propia.

- **<u>Futura estación Gerónimo de Alderete, Línea 7 de Metro de Santiago.</u>**

A continuación, se muestra la ruta de ingreso/egreso al proyecto desde la futura estación Gerónimo de Alderete, de la Línea 7 de Metro de Santiago.

Figura Nº 7.3: Ruta Accesible hacia futura estación de Metro de Santiago.

Fuente: Elaboración propia.

7.8 Catastro de estructuras mayores

Cabe señalar que en área de influencia no existen elementos de estructuras mayores que generen impedimentos para el tránsito peatonal del sector dentro del área de influencia.

8 SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO

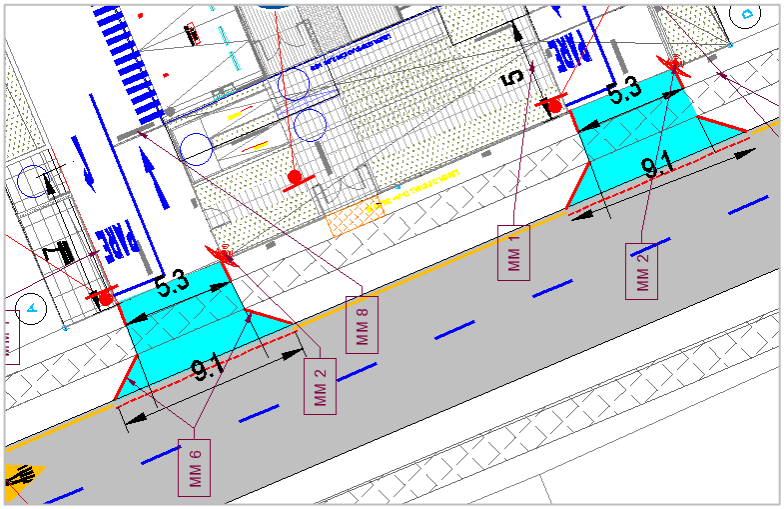
De acuerdo, a los análisis y posteriores resultados que presenta este estudio, es que se plantean las siguientes medidas de mitigación, las cuales, han sido enfocadas desde el punto de vista operativo. A continuación, se presenta un cuadro que contiene un análisis de cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias:

8.1 Cumplimiento de medidas de mitigación obligatorias (Artículo 1.3.2. del DS N°30)

8.1.1 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad

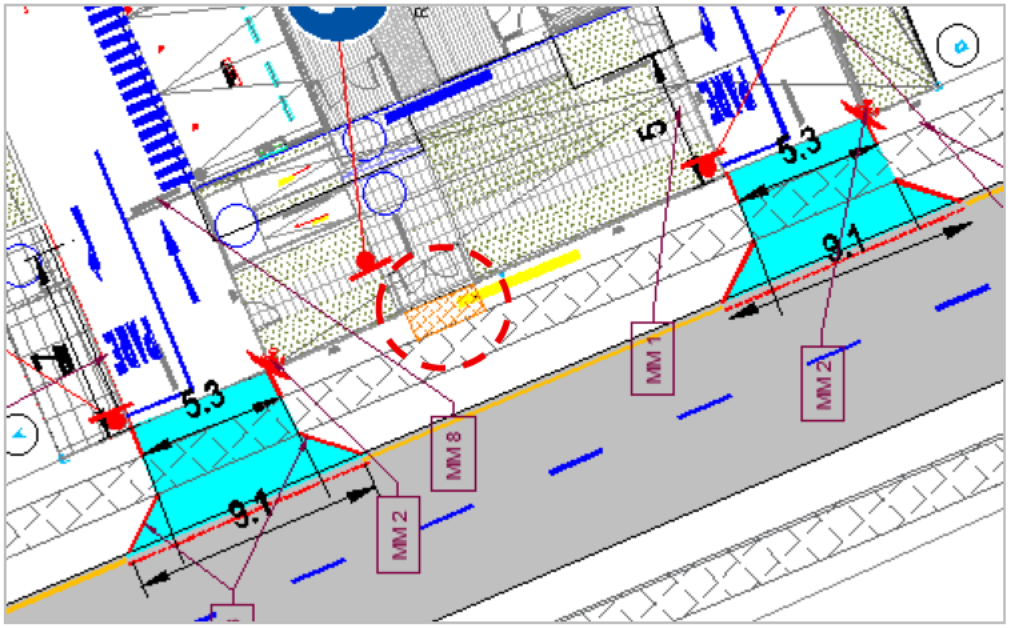
8.1.1.1 Espacio de almacenamiento:

- **Normativa:** El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal y, por lo tanto, si es necesario, debe habilitarse un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de, al menos, un automóvil, un camión o un bus, según el flujo preponderante que ingrese al proyecto.
- **Pertinencia:** Aplica / Cumple.
- **Descripción:** La arquitectura del proyecto considera espacio de almacenamiento de 7 metros en los accesos vehiculares ubicados por calle Kontiki, entre la línea oficial y los estacionamientos al interior del predio, lo que permite almacenar al menos dos vehículos.
- **Mitigaciones:** 1) El espacio que existe entre los portones de acceso y la línea oficial no será menor a 5 metros considerando que el flujo preponderante que ingresará al proyecto son vehículos livianos.



8.1.1.2 Elementos de segregación entre peatones y vehículos en accesos:

- **Normativa:** Los accesos peatonales deben ser independientes de los accesos vehiculares. Si son contiguos, entonces ambos espacios se deben diferenciar con color o textura en el pavimento, tachas, topes, elementos verticales segregadores u otras medidas.
- **Pertinencia:** No Aplica / Cumple.
- **Descripción:** El presente proyecto contempla un acceso peatonal para ingresar al edificio residencial ubicado en Calle Kontiki, el cual se proyecta independiente y diferenciado del acceso vehicular, por lo cual, se cumple con la medida obligatoria.



8.1.1.3 Elementos de visibilidad en accesos:

- **Normativa:** Con el fin minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de “ochavos” y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad.
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** Con el propósito de regular y evitar posibles conflictos entre los peatones que transiten por vereda de acera oriente de calle Kontiki, el diseño del acceso vehicular propone generar radios de giro adecuados y vereda continua, para así alertar a peatones de la presencia de una salida vehicular. Adicionalmente, se contará con cierros tipo reja, lo que beneficia la visibilidad de los vehículos que egresan hacia la vialidad adyacente.

- **Mitigaciones:** 2) En los accesos al proyecto, en el espacio privado, a partir de la línea oficial, se incorporarán los siguientes elementos:
    a) Balizas.
    b) Espejos cóncavos.
    c) Ovhavos de visibilidad.

Para la materialización de estas obras, deberá elaborarse y ejecutarse un proyecto, el cual deberá ser presentado para su revisión y aprobación ante la Dirección de Obras Municipales.
Los elementos señalados precedentemente encontrarse ejecutados como condición para la recepción parcial del proyecto, no siendo procedente su caución.

8.1.1.4 Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones:

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

a) En el caso de un IMIV Básico, el cruce seguro de peatones en las intersecciones o tramos incluidos en el área de influencia se deberá constatar mediante la observación de la situación actual y evaluación de la situación con proyecto que los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar. Ello, ya sea a través de facilidades explícitas existentes, y/o si ellas no existen, a través de la incorporación de medidas tales como, velocidades reducidas a través de la aplicación de medidas de tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia lugares más seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes.

- **Pertinencia:** Aplica / Cumple.
- **Descripción:** A partir de la información obtenida de la caracterización de la situación actual en el área de influencia del proyecto, se aprecia que el sector cuenta con veredas en buen estado de conservación y cuenta con anchos adecuados al tipo de vía según normativa. En relación a las facilidades peatonales en las intersecciones, las intersecciones están reguladas con señal de prioridad, donde se evidencian deficiencias en la demarcación en calzada y falta de señalización vertical. En relación a los rebajes de solera, considerando las principales rutas de entrada y salida hacia los puntos de mayor atracción, en su mayoría estos cumplen con la normativa vigente existiendo solo un punto con rebajes fuera de norma.
- **Mitigaciones** Tomando en cuenta lo descrito en el párrafo anterior, se requiere reforzar las condiciones existentes ejecutando las siguientes medidas de mitigación:

    3) Implementación de paso cebra e instalación de tachas retrorreflectantes blancas en la intersección de calle Kontiki con Hermanos Cabot.

4) Instalación de Señal de proximidad de paso Peatonal en el eje de calle Kontiki al llegar a la intersección con Hermanos Cabot.

8.1.1.5 Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales:

- **Normativa:** Los proyectos de equipamiento educacional deben considerar la instalación de vallas peatonales u otro elemento canalizador frente a los accesos peatonales. En las vías que circundan un establecimiento educacional o que son utilizadas por los estudiantes al acceder y/o salir de éste, se debe instalar una facilidad peatonal explícita, apropiada a la relación PV2 y conforme a los criterios de instalación establecidos en el apartado 6.1.4 del Capítulo 6 del Manual de Señalización del Tránsito o en la norma que lo modifique o reemplace. Con todo, al menos se debe contemplar la instalación de un paso de cebra, en lo posible a nivel de acera, aun cuando la relación PV2 esté por debajo de los valores a partir de los cuales se recomienda implementar una facilidad explícita o se trate de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico.
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** Los usos definidos para la aplicación de la medida obligatoria, no son parte del proyecto en análisis. Sin perjuicio de lo anterior, se aprecia la existencia de vallas peatonales en la intersección de calle Kontiki con Hermanos Cabot, cercano al Jardin Infantil existente en el sector las cuales se encuentran en buen estado de conservación.

8.1.1.6 Franjas para circulación peatonal en estacionamiento:

- **Normativa:** Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones.
- **Pertinencia:** Aplica / Cumple.
- **Descripción:** En la zona de estacionamientos ubicadas dentro del proyecto, se demarcará franja para circulación peatonal con un ancho de 1,5 metros. Esto se puede visualizar en el plano esquema situación con proyecto, donde se presenta una ventana con el emplazamiento de los estacionamientos y su demarcación proyectada.
- **Mitigación:** 3) Los estacionamientos de uso público (estacionamiento de visitas) correspondientes al proyecto contarán con franjas demarcadas para la circulación de peatones.

8.1.2 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad.

8.1.2.1 Continuidad de Ciclovías:

- **Normativa:** Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia.
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** Dado que en el área de influencia del proyecto no existe ciclovía, la circulación de los conductores de ciclos en zonas urbanas se deberá realizar por costado derecha de la calzada, por lo que el proyecto deberá asegurar una operación segura para el flujo de ciclos.
- **Mitigaciones:** 5) Se deberá reemplazar la rejilla del sumidero existente fuera de norma por una rejilla cicloinclusiva, con un patrón perpendicular o diagonal respecto de la trayectoria de circulación de bicicletas y superficie texturada. La presente medida contempla el reemplazo del sumidero ubicado en la intersección de Presidente Riesco con Kontiki (1 unidad).

8.1.2.2 Elementos de visibilidad en accesos:

- **Normativa:** Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre ciclistas y vehículos motorizados, el diseño del acceso debe permitir una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y advertir a éstos de la presencia de vehículos en el acceso vehicular. Ello puede implicar la habilitación de “ochavos” y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** El diseño del acceso vehicular por Kontiki, al considerar los elementos de visibilidad en acceso mencionados en medida 1.3. y 4.4. logra permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y a advertir a éstos de la presencia de vehículos en el acceso. Adicional a ello, el diseño del acceso vehicular será tal como lo establece el artículo 2.4.4. de la OGUC.
- **Mitigaciones:** 4) El proyecto deberá implementar medidas destinadas a garantizar condiciones seguras para la circulación de bicicletas en el interior del proyecto, en las áreas compartidas con vehículos motorizados. La medida deberá contemplar, al menos:
    a) Mecanismos de atenuación de velocidad,
    b) Señalización y demarcación interior,
    c) Definición de preferencias de circulación,
    d) Segregación operacional,
    e) Y mejoramiento de condiciones de visibilidad.

  Asimismo, deberán graficarse claramente:

f) Las franjas de entrada y salida de bicicletas.
g) Sus conexiones con el espacio público
h) Y las áreas de circulación interna asociadas a bicicleteros y estacionamientos de visitas.

8.1.3 Operación del Transporte Público

8.1.3.1 Medidas para asegurar operación segura y eficiente:

- **Normativa:** Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no interfieran con la operación segura y eficiente del transporte público, ni con el desplazamiento de sus usuarios, dichos accesos no deben enfrentar una infraestructura especializada para transporte público, tales como, estaciones, paraderos zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otras. En caso de que se proponga, como medida de mitigación, el traslado de alguna de estas infraestructuras se deberá contar con el informe previo favorable de la autoridad regional de transporte.
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** Luego de la verificación en terreno se constató que no existen paraderos dentro del área de influencia del proyecto. En relación a la ruta accesible entre el proyecto y los paraderos más cercanos, estas se encuentran en buen estado de conservación por lo que no se necesitan medidas adicionales.

8.1.3.2 Facilidades para la intermodalidad:

- **Normativa:** Los proyectos de terminales de servicios de transporte público de pasajeros, deberán acreditar que existen o que el proyecto contempla, facilidades para la intermodalidad entre distintos modos de transporte.
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** El presente IMIV consta de un proyecto con uso de suelo con destino viviendas tipo departamentos, no así de un proyecto de terminales de servicios de transporte público de pasajeros. Por tal motivo, la presente medida.

8.1.4 Circulación Segura y Condiciones de Accesibilidad para Vehículos Motorizados

8.1.4.1 Asegurar ingreso seguro de buses y camiones:

- **Normativa:** En los proyectos que originen el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, los respectivos accesos deben considerar que tales maniobras sean siempre marcha adelante.
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** El proyecto al ser de uso residencial con destino viviendas tipo departamentos no considera ingreso de buses y/o camiones.

8.1.4.2 Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos:

- **Normativa:** Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen.
  Propender que en dicha maniobra el vehículo ocupe solamente la pista adyacente al acceso y no invada una segunda pista, habilitando para ello, en caso de ser necesario, un espacio adicional que permita efectuar la salida en tales términos.
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** El proyecto considera dos accesos vehiculares para la entrada y salida de vehículos, diseñados con radios de giros y ángulos de incidencia acordes para que ingresen y egresen vehículos sin interferir la vía colindante, esto se puede visualizar en el plano esquema de situación con proyecto, donde se incorpora cuadro con el diseño del acceso, texto y simulación con autoturn correspondiente para evidenciar la operatividad que poseerán los vehículos y los espacios a utilizar.
- **Mitigaciones:**

6) Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deberán permitir que las maniobras de ingreso y salida se efectúen sin interferir con la circulación de los demás vehículos que transitan por la vía y sin generar entrecruzamientos entre los vehículos que ingresan y egresan del proyecto.

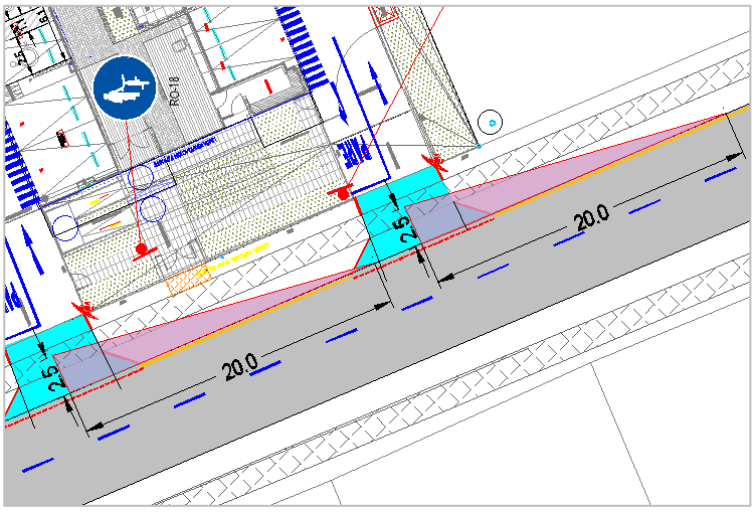
8.1.4.3 Habilitación de sentidos de tránsito en accesos:

- **Normativa:** La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben 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.
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** El sentido de tránsito del acceso se ajusta con Calle Kontiki, evitando entrecruzamiento vehicular en el ingreso y egreso.
- **Mitigaciones:**

6) Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deberán permitir que las maniobras de ingreso y salida se efectúen sin interferir con la circulación de los demás vehículos que transitan por la vía y sin generar entrecruzamientos entre los vehículos que ingresan y egresan del proyecto.

8.1.4.4 Adecuada visibilidad en accesos:

- **Normativa:** 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.
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** El acceso vehicular del proyecto ubicado por Calle Kontiki posee una visibilidad mayor a 20 metros, sin presencia de obstáculos para los vehículos que salen del proyecto en dirección al sentido de tránsito de la vía colindante, lo que permite a los conductores advertir la presencia de vehículos acercándose.



- **Mitigaciones:**

  7) Se deberá retirar todo obstáculo que no permita la visibilidad correspondiente en los accesos vehiculares y en caso de vehículos estacionados, deberán implementarse medidas que desincentiven el estacionamiento cercano al acceso, tales como bolardos, señales no estacionar, etc. Estas últimas deberán estar contenidas en el proyecto de señalización y demarcación que deberá ser presentado en la Dirección de Tránsito y Transporte Público.

8.1.4.5 Adecuada visibilidad en accesos en curvas:

- **Normativa:** Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Si lo anterior no es posible, se deben habilitar donde se logre la mayor visibilidad e implementar medidas para advertir su presencia a otros conductores para reducir el riesgo de accidentes.
- **Pertinencia:** No aplica.
- **Descripción:** El proyecto Edificio Cabot no proyecta acceso vehicular emplazado en curva.

8.1.4.6 Prohibición de virajes:

- **Normativa:** En los accesos vehiculares relacionados con vías colectoras, troncales o expresas, de calzada bidireccional, se deben prohibir los virajes hacia la izquierda, tanto para entrar como para salir del proyecto, prefiriendo el uso de retornos comunes o rutas alternativas.
  En casos excepcionales, como el acceso de vehículos de emergencia a hospitales y cuarteles de bomberos, se podrán permitir esas maniobras, en la medida que se contemplen medidas de infraestructura necesarias para el almacenamiento y la entrada y salida de tales vehículos
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** El proyecto estará ubicado en sector residencial, con velocidad de circulación baja, además, la calle Kontiki donde se emplaza el proyecto es de tipo local, por lo que se permite el viraje a la izquierda para entrada y salida de vehículos.

8.1.4.7 Facilidades para tomar y dejar pasajeros:

- **Normativa:** Los proyectos de equipamiento de clase educación o salud y los proyectos de infraestructura de transporte público, como terminales con movimiento de pasajeros, estaciones ferroviarias o de intercambio modal y otros recintos similares, deben incluir un área de detención vehicular que permita dejar o tomar pasajeros con una capacidad acorde con la carga de ocupación que tenga el proyecto y que garantice que los usuarios de tales establecimientos o infraestructura puedan bajar y subir en forma segura a los vehículos que los trasladan, sin interferir la circulación vehicular a las adyacentes.
  La solución debe ser consistente con la jerarquía y el perfil vial definido para la respectiva vía.
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** Los usos definidos para la aplicación de la medida obligatoria, no son parte del proyecto en análisis. Por lo tanto, no aplica la medida obligatoria.

8.1.4.8 Provisión de área de carga/descarga y de señalización:

- **Normativa:** Los proyectos que tengan áreas o andenes de carga/descarga deben incluir un área al interior del predio para realizar dichas maniobras, dimensionada para la cantidad y características de los vehículos que los utilizarán. Además, se debe considerar la instalación de señales de prohibición de estacionamiento, carga y/o descarga en las vías públicas adyacentes, excepto en horarios que autorice la autoridad competente.
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** Los usos definidos para la aplicación de la medida obligatoria, no son parte del proyecto en análisis. Por lo tanto, no aplica la medida obligatoria.

8.1.4.9 Distanciamientos mínimos de accesos a la intersección:

- **Normativa:** a) IMIV Básico: Un acceso vehicular no podrá estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina; ello, medido desde el punto del rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina a la intersección virtual de las soleras de las vías que cruzan.
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** El acceso vehicular del proyecto considera distanciamientos sobre 6m de la línea de detención más cercana y de 10m de la esquina más próxima, por lo cual, se cumple con el requerimiento mínimo de distancias a la intersección.

8.1.4.10 Medidas de tráfico calmado:

- **Normativa:** Las vías locales y de servicio en proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino residencial, deben incluir medidas de tráfico calmado para que la circulación vehicular se realice a una velocidad menor o igual a 30 km/h, o un trazado vial que calme la velocidad.
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** El tipo de proyecto definido para la aplicación de la medida obligatoria, no corresponde al proyecto en análisis. Por lo tanto, no aplica la medida obligatoria.

8.1.4.11 Diseño adecuado de vías y accesos con circulación de transporte público y transporte de carga pesado:

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

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

- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** En atención a que el presente IMIV consta de un proyecto de crecimiento urbano por densificación con uso de suelo residencial y destino vivienda, la presente medida no aplica.

8.1.5 Interacción con el Sistema de Movilidad.

8.1.5.1 Señalización de tránsito:

- **Normativa:** Toda señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto, debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito. Asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada.
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** Toda la señalización proyectada en el área de influencia se ajusta a lo indicado por el Manual de señalización de Tránsito. Además, no se observan señales verticales y demarcaciones existentes que puedan producir confusión con las proyectadas. Cada señal proyectada se propone para reforzar la seguridad vial del sector, el detalle se visualiza en el ítem de medidas de mitigación obligatorias y en el plano esquema situación con proyecto.
- **Mitigaciones:**

8) Elaborar e implementar un proyecto integral de señalización y demarcación vial dentro del área de influencia del proyecto, el cual deberá ser ingresado para revisión y aprobación ante la Dirección de Tránsito y Transporte Público.

8.1.5.2 Señales informativas en área de influencia:

- **Normativa:** Los proyectos de equipamiento de clase comercio o salud y los de infraestructura de transporte con movimiento de pasajeros, deben considerar en su área de influencia un plan de señales informativas de acercamiento que guíe la llegada de los vehículos motorizados, de ciclistas y de peatones.
- **Pertinencia:** No Aplica.
- **Descripción:** El tipo de proyecto definido para la aplicación de la medida obligatoria, no corresponde al proyecto en análisis. Por lo tanto, no aplica la medida obligatoria.

8.1.6 Inserción Armónica con el Entorno Urbano

8.1.6.1 Protección del espacio público:

- **Normativa:** Los accesos vehiculares o peatonales de los proyectos no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos, con la excepción que sea autorizado por la autoridad competente.
- **Pertinencia:** Aplica.
- **Descripción:** Los accesos dispuestos en su proyección dentro del espacio público no consideran obras que impidan o dificulten futuros proyectos viales o urbanos. A su vez, la arquitectura del proyecto considera un amplio espacio de circulación para peatones en el exterior del edificio incorporándolo al espacio público existente y mejorando las condiciones actuales.

Mitigaciones: 9) El titular deberá elaborar y ejecutar un proyecto que deberá contemplar, a lo menos:

a) Tratamiento del frente predial.
b) Intervenciones asociadas a accesos vehiculares y peatonales.
c) Normalización de veredas de área de influencia.
d) Normalización de los siguientes dispositivos de rodado
    a. Kontiki – Hermanos Cabot (2 unidades).
    b. Presidente Riesco – Kontiki (2 unidades).
e) Tratamiento de especies arbóreas y reposición del espacio público intervenido.
f) Mejoramiento de accesibilidad universal dentro del área de influencia.
g) Medidas de seguridad vial.
h) Demarcaciones y señalización.

El proyecto deberá ser presentado para revisión y ante la Dirección de Obras Municipales y ejecutarse íntegramente previo a la recepción del proyecto.

8.1.6.2 Facilidades para personas con movilidad reducida:

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

- **Descripción:** El proyecto no afecta a la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o de ciclistas, sino más bien que mejora las condiciones para que se puede circular de manera correcta, tanto personas con movilidad reducida como ciclistas, se incorpora por ejemplo rebajes de solera, refuerzo de la demarcación, entre otros elementos detallados en las medidas de mitigación adicionales.

Mitigaciones: 9) El titular deberá elaborar y ejecutar un proyecto que deberá contemplar, a lo menos:

a) Tratamiento del frente predial.
b) Intervenciones asociadas a accesos vehiculares y peatonales.
c) Normalización de veredas de área de influencia.
d) Normalización de los siguientes dispositivos de rodado
    a. Kontiki – Hermanos Cabot (2 unidades).
    b. Presidente Riesco – Kontiki (2 unidades).
e) Tratamiento de especies arbóreas y reposición del espacio público intervenido.
f) Mejoramiento de accesibilidad universal dentro del área de influencia.
g) Medidas de seguridad vial.
h) Demarcaciones y señalización.

El proyecto deberá ser presentado para revisión y ante la Dirección de Obras Municipales y ejecutarse íntegramente previo a la recepción del proyecto.

8.2 Medidas de Mitigación a ejecutar.

Luego de verificar la pertinencia y cumplimiento de las medidas de mitigación obligatorias, se listan a continuación las medidas de mitigación que se implementarán para asegurar la circulación segura y la accesibilidad en el área del proyecto:

1. El espacio que existe entre los portones de acceso y la línea oficial no será menor a 5 metros considerando que el flujo preponderante que ingresará al proyecto son vehículos livianos.
2. En los accesos al proyecto, en el espacio privado, a partir de la línea oficial, se incorporarán los siguientes elementos:
    a. Balizas.
    b. Espejos cóncavos.
    c. Ochavos de visibilidad.

    Para la materialización de estas obras, deberá elaborarse y ejecutarse un proyecto, el cual deberá ser presentado para su revisión y aprobación ante la Dirección de Obras Municipales.

    Los elementos señalados precedentemente deberán encontrarse ejecutados como condición para la recepción parcial del proyecto, no siendo procedente su caución.
3. Los estacionamientos de uso público (estacionamiento de visitas) correspondientes al proyecto contarán con franjas demarcadas para la circulación de peatones.
4. El proyecto deberá implementar medidas destinadas a garantizar condiciones seguras para la circulación de bicicletas en el interior del proyecto, en las áreas compartidas con vehículos motorizados. La medida deberá contemplar, al menos:
    a) mecanismos de atenuación de velocidad,
    b) señalización y demarcación interior,
    c) definición de preferencias de circulación,
    d) segregación operacional.
    e) y mejoramiento de condiciones de visibilidad.

    Asimismo, deberán graficarse claramente:
    f) las franjas de entrada y salida de bicicletas.
    g) sus conexiones con el espacio público
    h) y las áreas de circulación interna asociadas a bicicleteros y estacionamientos de visitas.
5. Se deberá reemplazar la rejilla del sumidero existente fuera de norma por una rejilla cicloinclusiva, con un patrón perpendicular o diagonal respecto de la trayectoria de circulación de bicicletas y superficie texturada. La presente medida contempla el reemplazo del sumidero ubicado en la intersección de Presidente Riesco con Kontiki (1 unidad).

6. Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deberán permitir que las maniobras de ingreso y salida se efectúen sin interferir con la circulación de los demás vehículos que transitan por la vía y sin generar entrecruzamientos entre los vehículos que ingresan y egresan del proyecto.
7. Se deberá retirar todo obstáculo que no permita la visibilidad correspondiente en los accesos vehiculares y en caso de vehículos estacionados, deberán implementarse medidas que desincentiven el estacionamiento cercano al acceso, tales como bolardos, señales no estacionar. etc. estas últimas deberán estar contenidas en el proyecto de señalización y demarcación que deberá ser presentado en la Dirección de Tránsito y Transporte Público.
8. Elaborar e implementar un proyecto integral de señalización y demarcación vial dentro del área de influencia del proyecto, el cual deberá ser ingresado para revisión y aprobación ante la Dirección de Tránsito y Transporte Público.
9. El titular deberá elaborar y ejecutar un proyecto que deberá contemplar, a lo menos:
    a) Tratamiento del frente predial.
    b) Intervenciones asociadas a accesos vehiculares y peatonales.
    c) Normalización de las veredas de área de influencia.
    d) Normalización de los siguientes dispositivos de rodado:
        - Kontiki — Hermanos Cabot (2 unidades).
        - Presidente Riesco — Kontiki (2 unidades).
    e) Tratamiento de especies arbóreas y reposición del espacio público intervenido.
    f) Mejoramiento de accesibilidad universal dentro del área de influencia.
    g) Medidas de seguridad vial.
    h) Demarcaciones y señalización.

    El proyecto deberá ser presentado para revisión y ante la Dirección de Obras Municipales y ejecutarse íntegramente previo a la recepción del proyecto.

8.3 Otras Consideraciones

1. La información presentada en el presente IMIV, tal como superficie, dotación de estacionamientos y carga de ocupación, entre otros, es de responsabilidad del dueño del proyecto. quien deberá velar por que dicha información sea concordante con lo señalado en el permiso de edificación.
2. El plano de medidas de mitigación es de carácter esquemático, por lo que las medidas de mitigación propuestas, y los frentes prediales deben estar contenidos en un proyecto de Tratamiento de Espacio Público, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras correspondiente, contar con las respectivas recepciones de las unidades técnicas involucradas y certificación SERVIU.
3. Cabe señalar que las medidas de mitigación que tienen relación con las obras de tratamiento de espacios públicos en los frentes prediales deben estar ejecutadas en su totalidad para la operación del proyecto, es decir para la recepción parcial, final o total, por lo que no pueden ser consideradas factibles a caucionar
4. Se debe levantar la pintura de todo lo existente en el área de influencia, que no corresponda o que interfiera al desarrollo del proyecto a implementar, dicho borrado no debe efectuarse en ningún caso con pintura negra o similar.
5. Se solicita realizar mantención a toda la señalización vertical y horizontal del área de influencia, cuando corresponda retirar cualquier elemento o señalización vial en regular o buen estado, ya sea por reemplazo de tecnología u otro motivo, estos deberán ser entregados, con previo aviso a la dirección de tránsito, al taller Dpto. ingeniería.
6. Toda la señalización Horizontal deberá ser reforzada con tachas según corresponda (eje de pista segmentado, continuo, pasos cebra, etc.)
7. Para la demarcación de cruces de ciclovías, deberá considerarse el pintado de ciclovía en color azul RAL5012 y cuadrados de 50x50 cm, reforzados con tachas blancas. Tal como se menciona en el manual de vialidad ciclo-inclusiva del ministerio de vivienda y urbanismo y considerar en ciclovías, segregadores horizontal tipo Zebra 13.
8. Se debe considerar en las medidas de mitigación asociadas al proyecto, todos los elementos de accesibilidad contemplados en el manual de accesibilidad universal, como, por ejemplo, baldosas podotáctiles donde se resuelva en conjunto con la franja de circulación libre. De acuerdo a la modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC) a través del decreto supremo N°50 de fecha 4 de marzo de 2016 que modifica en decreto

supremo N°47, en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la ley N°20.422, sobre la igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.

9. Los planos y documentos de estudio deben indicar claramente que toda la señalización y demarcación de tránsito, propuestas por el titular, estará conforme a lo dispuesto por el Manual de Señalización de Transito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 2012, debiéndose utilizar para la señalización horizontal pintura termoplástica de 2,5 mm de espesor con post sembrado de microesferas retroreflectantes, además las señales de tránsito deberán ser confeccionadas en telas de grado prismático o superior y deberán estar provistas de una lámina antigrafitis, adicionalmente el color de la tela para las señales preventivas PO-08,PG-8A, PG-8B Y PO-09 debe ser amarillo limón flúor. El diseño, color y tamaño de todas las señales debe estar de acuerdo al manual de señalización respectivo y confeccionadas para una velocidad de 50 km por hora.
10. Cuando corresponda realizar borrado de demarcaciones, este deberá ser mediante un proceso que elimine totalmente la demarcación existente, en ningún caso utilizar pintura, emulsión asfáltica o similar o, fugo o similar (quemado) para ello y el mecanismo utilizado debe cumplir con las normas de emisión de ruidos u otras normas.
11. Los postes de sustentación para las señales verticales deben ser del tipo omega, cuyas medidas deberán ser espesor 3.0 mm y 3-3,5 mts. de altura según corresponda, galvanizado en caliente certificado y con pletina reforzada. En tanto, para las señales de nombre y numeración de calle, los postes corresponden a perfiles de 50x50x3 mm con una altura de 3.5 mts.
12. Al momento de recepcionar las medidas de mitigación asociadas al proyecto, toda la señalización existente en el área de influencia, así como los elementos de seguridad vial, deberán estar en buen estado.

9 ANÁLISIS DE ACCESOS Y CIRCULACIÓN ANTERIOR

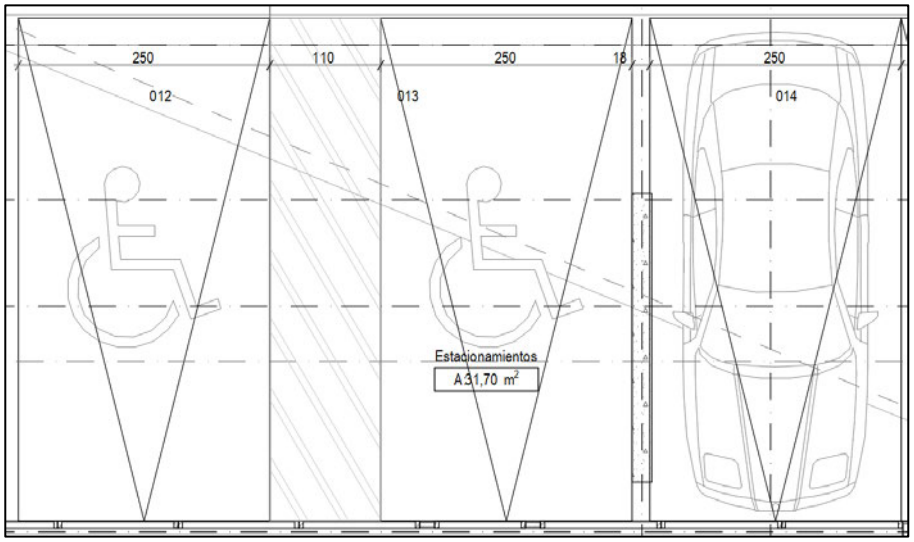
9.1 Estacionamientos

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

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

Los estacionamientos para bicicletas cumplirán con las dimensiones establecidas en el Art. 2.4.1.bis de la O.G.U.C. (Título II: De la Planificación; Capítulo 4: De los Estacionamientos, Accesos y Salidas Vehiculares):

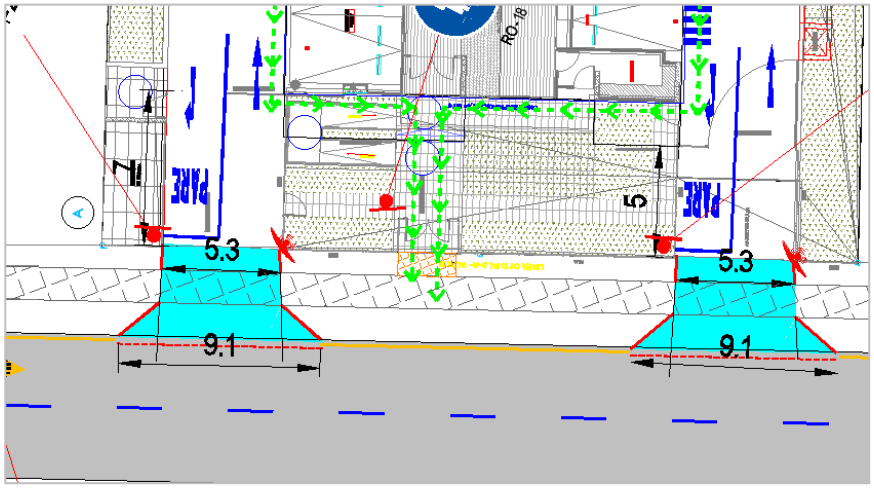
- "(…) Los estacionamientos para bicicletas deberán tener un ancho mínimo de 0,5 [m] y 1,5 [m] de largo. Dicho ancho mínimo podrá reducirse hasta en un 20% cuando los estacionamientos para bicicletas se dispongan como estacionamientos que se enfrenten y ocupen la misma estructura de apoyo. (…)"

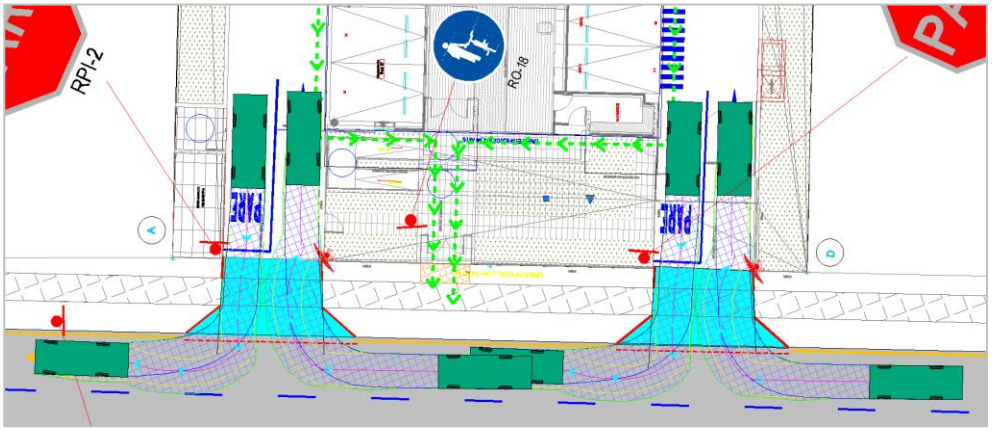


9.2 Acceso y Salida Vehicular

La vialidad en la que se inserta el sistema de accesos corresponde absolutamente a la definida en el perfil de calles que circundan al proyecto. En este caso, el acceso vehicular se encuentra proyectado por calle Kontiki, tal como se muestra en la siguiente imagen. Además, al realizar :

Figura N°9.1: Acceso vehicular del proyecto en calle Kontiki.





Fuente: Elaboración Propia

9.3 Normativa de Accesos y salida de vehículos.

Los accesos del proyecto cumplen con lo dispuesto en el artículo 2.4.4 de la Ordenanza General de Construcciones y Urbanismo respecto a que:

1. Sus accesos y salidas no podrán interrumpir las soleras, sino que ellas deberán ser rebajadas. **CUMPLE**

2. La longitud de cada rebaje de soleras no podrá ser superior a 14 m y el cruce con la vereda tendrá un ancho máximo de 7,5 m. **CUMPLE**

3. Entre los accesos o salidas sucesivas, correspondientes a un mismo predio, deberá existir un refugio peatonal de una longitud mínima de 2 m, en el sentido de la circulación peatonal. **NO APLICA** (El proyecto no considera accesos sucesivos)

4. El punto de inicio más próximo a la esquina del rebaje de solera o salida vehicular, no podrá distar menos de 6 m de la línea de detención de los vehículos, ni menos de 10 m de la intersección virtual entre las líneas de solera de dicha esquina. **CUMPLE**

10 ANEXO DIGITAL DEL IMIV

- Plano esquema situación actual
- Plano esquema situación con proyecto mitigado
- Certificado de Informaciones Previas
- KMZ área de influencia
- Certificado de categorización definitiva