# Informe de Mitigación de Impacto Vial
# - IMIV -

## Proyecto “Las Condes 7990”
## Comuna de Las Condes

Versión 2, Junio 2025

La Concepción N.º 191 off. 1102
Providencia – Santiago
[t] 56-2-26591070

## FICHA RESUMEN

**Tipo de Tramite (Opciones excluyentes)**

| | |
|---|---|
| **Proyecto de obra nueva** | X |
| **Loteo sin construcción simultanea de los predios resultantes / Condominio tipo B sin construcción simultánea en los sitios resultantes** | |
| **Modificación de proyecto / Ampliación de proyecto** | |
| **Predio resultante del loteo / Sitio resultante del condominio tipo B** | |

**Tipo de proyecto (opciones excluyentes)**

| | |
|---|---|
| **Proyecto simple**<br>1 interesado (con 1 o más predios) | X |
| **Proyecto de IMIV conjunto**<br>1 o más interesados (cada uno con 1 o más predios) | |

**Datos del Titular**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nombre completo:** | 1 | Rodrigo Lyon | | | |
| **RUN:** | 3 | [redacted] | **Teléfono:** | 10 | [redacted] |
| **Dirección:** | 5 | [redacted] | | | |
| **Numero:** | 6 | [redacted] | **Local / Dpto. / Oficina:** | [redacted] | oficina 202 |
| **Región:** | 8 | Metropolitana | **Comuna:** | 9 | Huechuraba |
| **Correo electrónico:** | 11 | [redacted] | | | |

**Datos del proyecto**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nombre del proyecto:** | 12 | Las Condes 7990 | | | |
| **Región:** | 13 | Metropolitana | **Comuna:** | 14 | Las Condes |
| **Descripción:** | 15 | El proyecto se denomina "Las Condes 7990" y está ubicado en la comuna de Las Condes. El proyecto considera la construcción de un edificio de 93 departamentos y 77 estacionamientos vehiculares. | | | |
| **Latitud:** | 16 | -33.399399 | **Longitud:** | 17 | -70.552910 |

| | |
|---|---|
| **Tipo de crecimiento urbano:** (opciones excluyentes) | 18 |
| ☐ **Extensión** | ☐ **Densificación** |
| **Accesibilidad del proyecto:** (opciones no-excluyentes) | 19 |
| ☐ **Colinda con camino publico** | ☐ **Colinda con red vial básica** / ☐ **Colinda con vía urbana** |

**Superficies (m2)**

| SUPERFICIE | UTIL | 21 | COMUN | 22 | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| Edificada Subterránea | 1.035,52 | | 1.900,33 | | 2.935,85 |
| Edificada sobre terreno | 3.665,95 | | 569,89 | | 4.235,84 |
| Edificada total 23 | 4.701,47 | | 2.470,22 | | 7.171,69 |

**Datos de la propiedad**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Numero Rol:** | 24 | 2003-15 | | | |
| **Dirección Rol:** | 25 | Las Condes | | | |
| **Numero:** | 26 | 7944 | **Área:** | 27 | Urbana |
| **Vía:** | 28 | Troncal | **Región:** | 29 | Metropolitana |
| **Comuna:** | 30 | Las Condes | **Acceso principal:** | 31 | - |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Numero Rol:** | 24 | 2003-16 | | | |
| **Dirección Rol:** | 25 | Las Condes | | | |
| **Numero:** | 26 | 7968 | **Área:** | 27 | Urbana |
| **Vía:** | 28 | Troncal | **Región:** | 29 | Metropolitana |
| **Comuna:** | 30 | Las Condes | **Acceso principal:** | 31 | - |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Numero Rol:** | 24 | 2003-17 | | | |
| **Dirección Rol:** | 25 | Las Condes | | | |
| **Numero:** | 26 | 7990 | **Área:** | 27 | Urbana |
| **Vía:** | 28 | Troncal | **Región:** | 29 | Metropolitana |
| **Comuna:** | 30 | Las Condes | **Acceso principal:** | 31 | - |

**Características del proyecto**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Tipo uso de suelo** | 33 | Residencial | | | |
| **Destino** | 34 | Vivienda | **Clase:** | 35 | - |
| **Tipo de proyecto:** | 36 | Departamento | | | |
| **Unidades de referencia** | | | | | |
| **Superficie m2** | 37,1 | 3.662,01 | | | |
| **N° Viviendas** | 37,2 | 93 | | | |

## CONTENIDO FICHA RESUMEN

[redacted]

# TABLA DE CONTENIDOS

**FICHA RESUMEN** ..... **2**
**1 OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO** ..... **4**
1.1 Objeto ..... 4
1.2 Marco Normativo ..... 4
1.3 Contenido y Estructura del IMIV ..... 5
**2 ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y DETERMINACIÓN DEL TIPO DE INFORME REQUERIDO** ..... **6**
2.1 Declaración del Tipo de Informe que se Presenta ..... 6
2.2 Descripción del Proyecto ..... 6
2.2.1 Nombre, Actividades y Destinos ..... 6
2.2.2 Ubicación ..... 11
2.2.3 Accesos Vehiculares ..... 12
2.2.4 Distancia de los Accesos a la Intersección ..... 14
2.2.5 Superficies ..... 16
2.2.6 Estacionamientos Exigidos y Proyectados ..... 18
2.2.7 Factibilidad de Uso de Suelo ..... 20
2.3 Flujos Inducidos por el Proyecto ..... 21
2.4 Determinación de la Categoría de IMIV Requerido o Exención de este. ..... 23
**3 TRANSPORTE PRIVADO, DEFINICIONES INICIALES** ..... **28**
3.1 Rutas Vehiculares de Entrada y Salida ..... 28
3.2 Área de Influencia ..... 31
**4 TRANSPORTE PRIVADO, SITUACIÓN ACTUAL** ..... **33**
4.1 Caracterización de la Situación Actual ..... 33
4.1.1 Pavimentación de Calzadas ..... 33
4.1.2 Categorías de las Vías ..... 34
4.1.3 Sentidos de Tránsito ..... 34
4.1.4 Número de Pistas ..... 34
4.1.5 Diseño Operativo de los Cruces ..... 35
4.1.6 Antecedentes sobre Accidentes de Tránsito ..... 39
**5 OTROS MODOS, DEFINICIONES INICIALES** ..... **44**
5.1 Rutas Peatonales ..... 44
5.2 Rutas de Ciclistas ..... 45
5.3 Área de Influencia ..... 46
**6 OTROS MODOS, SITUACIÓN ACTUAL** ..... **48**
6.1 Caracterización de la Situación Actual ..... 48
6.1.1 Pavimentación de Aceras y Veredas ..... 48
6.1.2 Mobiliario Público ..... 50
6.1.3 Facilidades para Peatones y Personas con Movilidad Reducida ..... 50
6.1.4 Facilidades para Ciclos ..... 51
6.1.5 Servicios y Facilidades para Transporte Público ..... 51
6.1.6 Paradas de Transporte Público ..... 53

6.2 Identificación y análisis de conflictos .....55
**7 TRANSPORTE PRIVADO Y OTROS MODOS, CUANTIFICACIÓN Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS .56**
7.1 Medidas de Mitigación Obligatorias.....56
7.2 Listado de Medidas de Mitigación.....65
7.3 Otras Consideraciones.....67
**8 CONCLUSIONES.....69**

## ÍNDICE DE TABLAS

CUADRO 2-1. CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO. ..... 6
CUADRO 2-2. CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO SEGÚN OBSERVACIONES PERMISO EDIFICACIÓN. ..... 7
CUADRO 2-3. COORDENADAS DEL PROYECTO. ..... 11
CUADRO 2-4. VERIFICACIÓN DE DISTANCIAS MÍNIMAS A LA INTERSECCIÓN. ..... 14
CUADRO 2-5. SUPERFICIES DEL PROYECTO. ..... 16
CUADRO 2-6. ESTACIONAMIENTOS DEL PROYECTO. ..... 18
CUADRO 2-7. TASAS DE INDUCCIÓN DE VIAJE, USO RESIDENCIAL VIVIENDA. ..... 21
CUADRO 2-8. FLUJOS INDUCIDOS TOTALES POR EL PROYECTO. ..... 22
CUADRO 3-1. RUTAS DE ENTRADA DEL PROYECTO, ACCESO AV. LAS CONDES. ..... 28
CUADRO 3-2. RUTAS DE EGRESO DEL PROYECTO, ACCESO AV. LAS CONDES. ..... 30
CUADRO 4-1. CATEGORÍAS DE LAS VÍAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO. ..... 34
CUADRO 4-2. SENTIDO DE TRÁNSITO. ..... 34
CUADRO 4-3. NUMERO DE PISTAS. ..... 34
CUADRO 4-4. REGULACIÓN EN LOS CRUCES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO. ..... 35
CUADRO 5-1. RUTAS PEATONALES DE ENTRADA Y SALIDA DEL PROYECTO. ..... 44
CUADRO 6-1. FACILIDADES PEATONALES EN LAS RUTAS PEATONALES DEL PROYECTO. ..... 50
CUADRO 6.2 – RECORRIDOS DISPONIBLES. ..... 52
CUADRO 6-3. CATASTRO INFRAESTRUCTURA PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. ..... 53
CUADRO 7-1. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS DEL PROYECTO, IMIV TRANSPORTE PRIVADO. ..... 56

# ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2-1. Ubicación del proyecto. ..... 11
Figura 2-2. Accesos del proyecto. ..... 12
Figura 2-3. Detalle Acceso Proyecto. ..... 13
Figura 2-4. Distanciamientos mínimos de accesos a intersección ..... 14
Figura 2-5. Distanciamientos Dq y D2. ..... 15
Figura 2-6. Usos de suelo sector del proyecto. ..... 20
Figura 2-7. Umbrales para determinar la categoría de un IMIV. ..... 23
Figura 2-8. Certificado SEIM, Categoría del IMIV. ..... 24
Figura 3-1. Rutas de Entrada del Proyecto, Acceso Av. Las Condes. ..... 29
Figura 3-2. Rutas de Salida del Proyecto, Acceso Av. Las Condes. ..... 30
Figura 3-3. Área de Influencia del proyecto – Transporte Privado. ..... 32
Figura 4-1. Catastro de Pavimentos Av. Las Condes, tramo Los Ilanes – Vicente Huidobro. ..... 33
Figura 4-2. Movimientos y Uso de Pistas, Cruce Av. Las Condes con Los Ilanes / Rodas. ..... 35
Figura 4-3. Movimientos y Uso de Pistas, cruce Av. Las Condes / Vicente Huidobro. ..... 37
Figura 5-1. Rutas Peatonales de Entrada y Salida del Proyecto. ..... 44
Figura 5-2. Área de Influencia del proyecto – Otros Modos. ..... 47
Figura 6-1. Catastro de Aceras y Veredas, Av. Las Condes, tramo Los Ilanes – Vicente Huidobro. ..... 48
Figura 6-2– Ubicación de paraderos en el área de influencia. ..... 51
Figura 6-3– Catastro de Paradas de Transporte Público, PC281 ..... 54
Figura 6-4– Catastro de Paradas de Transporte Público, PC297 ..... 54

# ANEXOS

**ANEXO:**

**0. ANEXOS_REINGRESO_IMIV LAS CONDES 7990**

# 1 OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO

## 1.1 Objeto

El Informe de Mitigación de Impacto Vial Básico, o IMIV Básico, tiene por objeto que el titular del proyecto **"Las Condes 7990"** solicite la evaluación y aprobación de las medidas de mitigación obligatorias y adicionales relacionadas con el sistema de movilidad local que le sean aplicables, con el fin de mantener sus estándares de servicio, en la correspondiente área de influencia, en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto.

Para ello, este informe definirá la forma en que el proyecto cumplirá las mitigaciones obligatorias y adicionales que sean aplicables y cómo tales medidas permitirán mantener los estándares de servicio en un nivel semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto, todo ello en base al análisis y considerando las características de la zona en que se emplaza y su inserción armónica con el entorno.

## 1.2 Marco Normativo

Publicado en el Diario Oficial el 17 de mayo de 2019, el Reglamento Núm. 30 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones reglamenta el mecanismo mediante el cual los proyectos inmobiliarios, entendidos como aquellos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación, sean estos urbanos o rurales autorizados conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, de titularidad pública o privada, deben declarar y mitigar los impactos relevantes que se producirían sobre el sistema de movilidad local como consecuencia de la puesta en operación del proyecto.
Con tal objeto, el reglamento establece el procedimiento y la metodología para que los titulares de los proyectos elaboren los Informes de Mitigación de Impacto Vial, en adelante IMIV, conforme a lo dispuesto en el artículo 171 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

## 1.3 Contenido y Estructura del IMIV

De acuerdo con los procedimientos y metodologías contenidos en el Reglamento Núm. 30, el IMIV presenta la siguiente estructura general:

1. Antecedentes del proyecto y determinación del tipo de informe requerido
2. IMIV para el Transporte Privado (si corresponde)
3. IMIV para los Otros Modos: Transporte Público, Peatones y Ciclos (si corresponde)

En el caso de los IMIV para Transporte Privado y los Otros Modos, el análisis presenta la siguiente estructura:

I. Definiciones iniciales
II. Situación actual
III. Cuantificación y mitigación de impactos

# 2 ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y DETERMINACIÓN DEL TIPO DE INFORME REQUERIDO

## 2.1 Declaración del Tipo de Informe que se Presenta

Se precisa que el tipo de informe que se presenta corresponde a un IMIV de un único proyecto, en este caso el proyecto **"Las Condes 7990",** y no corresponde a un IMIV de tipo Conjunto, por lo que no se deberán individualizar otros proyectos distintos al ya indicado.

## 2.2 Descripción del Proyecto

### 2.2.1 Nombre, Actividades y Destinos

El proyecto se denomina **"Las Condes 7990"**, y corresponde a la construcción de un edificio habitacional, el cual cuenta con 77 estacionamientos vehiculares. A continuación, se presentan las características del proyecto:

**Cuadro 2-1. Características del Proyecto.**

| Uso | Tipo | Superficie (m2) | Cantidad |
|---|---|---|---|
| Vivienda | Departamentos | 3.662,01 m2 | 93 departamentos |

**Fuente: Arquitectura del proyecto.**

### 2.2.2 Categorización con Superficies resultantes del Ingreso de Permiso de Edificación

Producto de observaciones al Permiso de Edificación presentado a la Municipalidad de Las Condes, las superficies serán diferentes a las evaluadas y categorizadas en el presente IMIV. Dado que en la actualidad no existe la posibilidad de modificar la categorización del IMIV, se presentará un borrador de categorización con las superficies descritas anteriormente, las cuales son menores a las originales.

**Cuadro 2-2. Características del Proyecto según observaciones Permiso Edificación.**

| SUPERFICIE | | UTIL | 21 | COMUN | 22 | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Edificada Subterránea | | 1.100,60 | | 1.682,93 | | 2.783,53 |
| Edificada sobre terreno | | 3.662,01 | | 587,32 | | 4.249,33 |
| Edificada total | 23 | 4.762,61 | | 2.270,25 | | 7.032,86 |

**Fuente: Arquitectura del proyecto.**

**Figura 2-1. Certificado SEIM, Categoría del IMIV.**

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile
SEIM
Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad

OFICIO SEIM N° RM-0000006699/2025

ANT.: Ingreso de características de Proyecto de Crecimiento Urbano en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, N° ID 13419682.

MAT.: Informa flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos inducidos por el proyecto y determina exención o tipo de Informe de Mitigación de Impacto Vial requerido.

SANTIAGO, 06 DE JUNIO DE 2025.

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

A: RODRIGO LYON RAMÍREZ

Mediante la presentación señalada en el antecedente, se ingresaron al Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad las siguientes características de un proyecto de crecimiento urbano, a emplazarse en la comuna de Las Condes, identificado bajo el N° ID 13419682:

| | |
|---|---|
| Nombre Proyecto: | Las Condes 7990 |
| Tipo de crecimiento urbano: | Densificación |
| Tipo de trámite: | Proyecto de obra nueva |

| Rol | Región | Comuna | Dirección |
|---|---|---|---|
| 02003-017 | Metropolitana de Santiago | Las Condes | Las Condes # 7990 |
| 02003-016 | Metropolitana de Santiago | Las Condes | Las Condes # 7968 |
| 02003-015 | Metropolitana de Santiago | Las Condes | Las Condes # 7944 |

| Uso de suelo | Destino/Clase | Proyecto | Inductor |
|---|---|---|---|
| Residencial | Vivienda | Departamento | 3662,01 (m2) |

| Total terreno | Total edificado | Útil construido |
|---|---|---|
| 1567.84 m² | 7032.86 m² | 4762.61 m² |

A partir de dicha información, el sistema efectuó la estimación de los flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos generados y atraídos por el proyecto, correspondientes al total de viajes en transporte privado, en transporte público y en modos no motorizados, como ciclos y peatones,

SEIM

obtenidos a partir de las tasas de generación o atracción de viajes aplicables, arrojando los siguientes resultados:

| Flujo total inducido | Valor | Unidad | Categoría IMIV | N° de intersecciones |
|---|---|---|---|---|
| Transporte privado motorizado | 33 | Veh/h | BASICO | 1 |
| Viajes en otros modos | 72 | Viajes/h | BASICO | 1 |

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

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

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

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

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

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

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

SEIM

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

Sin otro particular, le saluda atentamente,

FIRMA ELECTRÓNICA DEL ESTADO

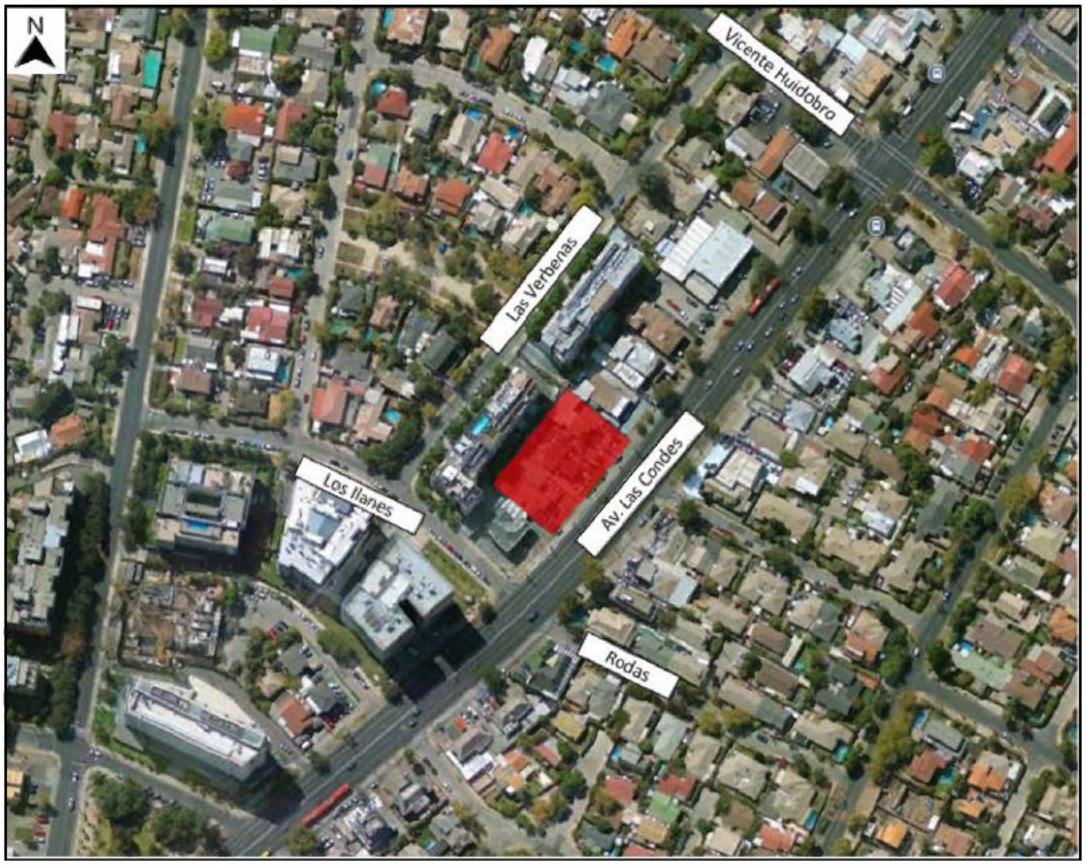
Rodrigo Ignacio De La Paz Valladares Marchant
Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones
Región Metropolitana de Santiago
06/06/2025 15:57

**Fuente: SEIM**

### 2.2.3 Ubicación

El proyecto se ubica en Av. Las Condes N°7990, en la comuna de Las Condes. La figura siguiente muestra la ubicación del proyecto:

**Figura 2-2. Ubicación del proyecto.**




**Fuente: Elaboración propia.**

Las coordenadas de los vértices del terreno sobre el que se emplazará el proyecto son las siguientes:

**Cuadro 2-3. Coordenadas del Proyecto.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Latitud** | -33.399399 | **Longitud** | -70.552910 |

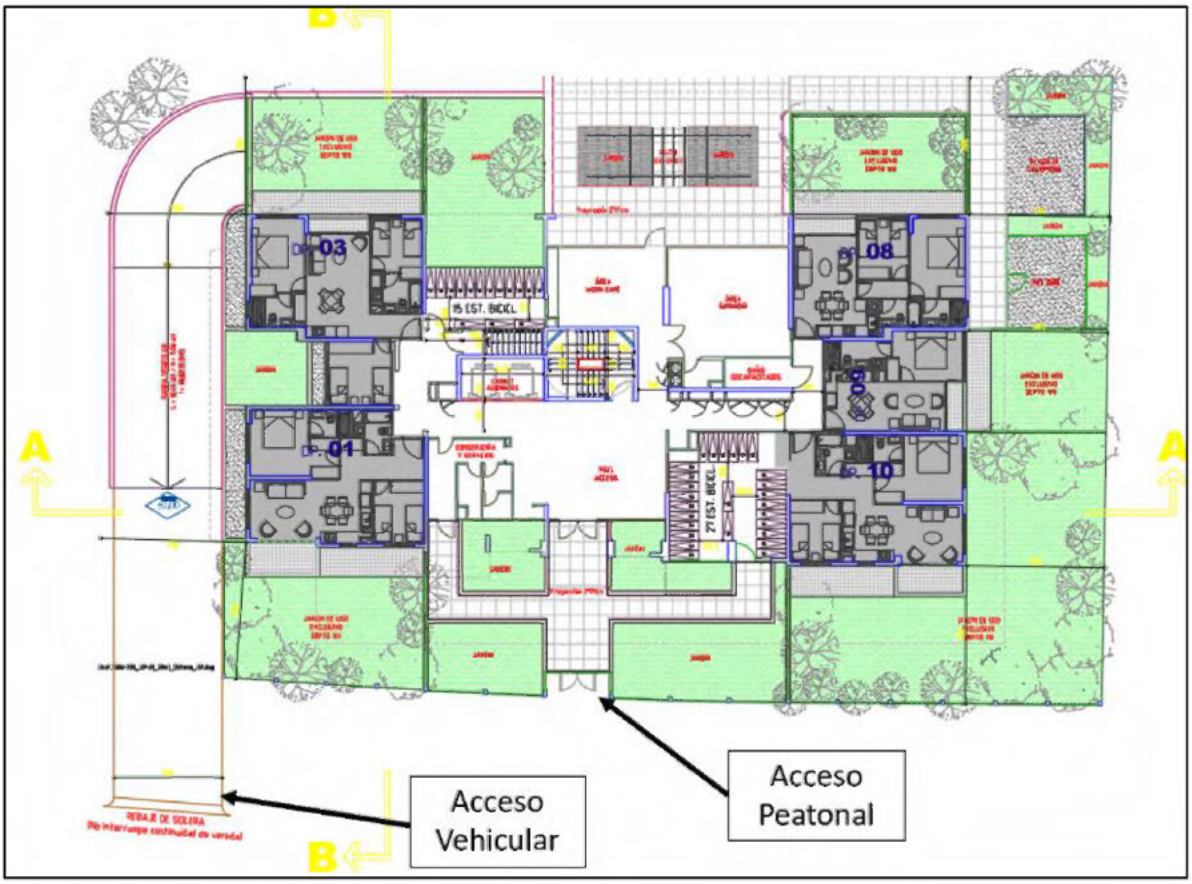
**Fuente: Arquitectura del proyecto.**

Como parte del Anexo Digital del estudio se incluye un archivo en formato .kmz con la ubicación del proyecto.

### 2.2.4 Accesos Vehiculares

En la figura siguiente se muestran los accesos del proyecto, tanto vehicular como peatonal.

**Figura 2-3. Accesos del proyecto.**

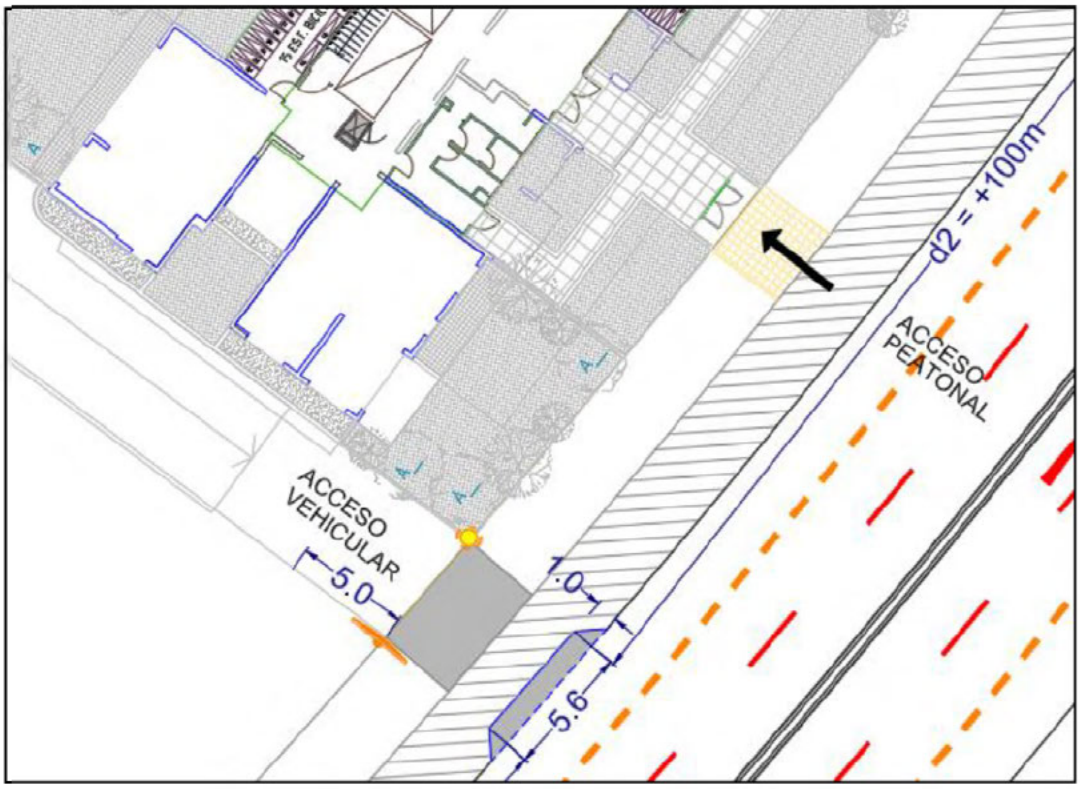



**Fuente: Arquitectura.**

En términos generales es posible observar que el proyecto cuenta con un acceso vehicular y un acceso peatonal, ambos ubicados por Av. Las Condes.

A continuación, se presenta el detalle de acceso correspondiente:

**Figura 2-4. Detalle Acceso Proyecto.**




**Fuente: Elaboración Propia.**

### 2.2.5 Distancia de los Accesos a la Intersección

Para cumplir con lo dispuesto en el **Reglamento sobre mitigación de impactos al Sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano (Decreto 30)**, los accesos vehiculares no podrán estar a menos de 6m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina.

**Figura 2-5. Distanciamientos mínimos de accesos a intersección**

**Distanciamientos mínimos de accesos a intersección:**

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 la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan.

Se exceptúan los IMIV Básicos de proyectos de equipamiento de clase comercio de escala mediana y mayor, y las estaciones de servicio automotor. Éstos deberán cumplir con los distanciamientos requeridos para IMIV Intermedios y Mayores, descritos a continuación.

**Fuente: Elaboración propia.**

Luego, de acuerdo con lo mencionado anteriormente, a continuación, se presenta el resumen con la verificación de cumplimiento de las condiciones de diseño del acceso:

**Cuadro 2-4. Verificación de Distancias Mínimas a la Intersección.**

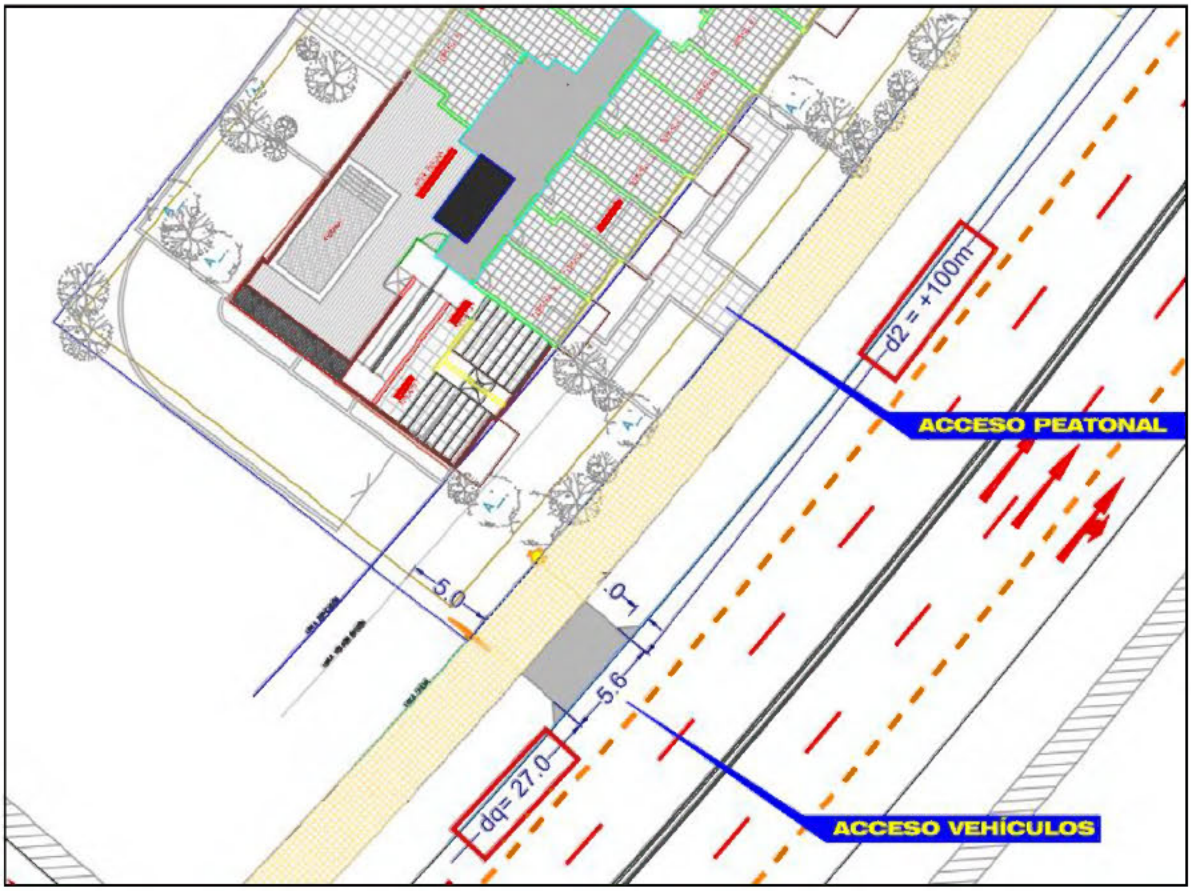
| Acceso | Norma (m) | | Proyectado (m) | | Criterio |
|---|---|---|---|---|---|
| | Dq | $d_2$ | Dq | $d_2$ | |
| Av. Las Condes | 6 | 10 | 27 | +100 | OK |

**Fuente: Reglamento Número 30.**

Así, es posible afirmar que **el diseño propuesto cumple con las distancias mínimas exigidas** para el diseño del acceso vehicular del proyecto, con lo que éste queda validado para su implementación.

Lo anterior, se puede reafirmar según la siguiente figura:

**Figura 2-6. Distanciamientos Dq y D2.**




**Fuente: Elaboración Propia**

### 2.2.6 Superficies

Las superficies asociadas al proyecto y con las cuales se realiza la categorización respectiva para ingresar el IMIV se muestran en el cuadro siguiente:

**Cuadro 2-5. Superficies del Proyecto.**

| NIVELES | | | SUP. ÚTILES | | | | SUP. COMÚNES | | SUB - TOTAL (x) NIVEL | | SUB TOTAL (según) N.N.T. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N.N.T. | PISOS | TIPO / Nº | DEPARTAMENTOS / COM. - EQ. (x) Dpto. / Edificio | DEPARTAMENTOS / COM. - EQ. Total (x) Piso | ESTACIONAM. Total (x) Piso | BODEGAS Total (x) Piso | CIRCUL. COMÚN Total (x) Piso | CIRCUL. ESTACIONAM. Total (x) Piso | (x) EDIFICIO Edificio | (x) PISO | |
| BAJO N.N.T. | S-3º | Edificio | | 0,00 m2 | 230,50 m2 | 107,83 m2 | 173,20 m2 | 267,18 m2 | 778,71 m2 | 778,71 m2 | 2.935,85 m2 |
| | S-2º | Edificio | | 0,00 m2 | 380,50 m2 | 62,13 m2 | 171,41 m2 | 447,03 m2 | 1.061,07 m2 | 1.061,07 m2 | |
| | S-1º | Edificio | | 0,00 m2 | 212,50 m2 | 42,06 m2 | 390,43 m2 | 451,08 m2 | 1.096,07 m2 | 1.096,07 m2 | |
| SUB TOTAL (bajo N.N.T.) | | | Edificio | S.T. DPTOS. | S.T. ESTAC. | S.T. BOD. | CIRC. COM. | CIRC. EST. | 2.935,85 m2 | | |
| | | | 0,00 m2 | 0,00 m2 | 823,50 m2 | 212,02 m2 | 735,04 m2 | 1.165,29 m2 | | | |
| | | | 1.035,52 m2 ( Sup. Útil ) | | | | 1.900,33 m2 ( Sup. Común ) | | | | |
| SOBRE N.N.T. | 1º p | Dp. 101 | 61,61 m2 | 265,36 m2 | 0,00 m2 | 0,00 m2 | 196,00 m2 | 0,00 m2 | 461,36 m2 | 461,36 m2 | 4.235,84 m2 |
| | | Dp. 102 | | | | | | | | | |
| | | Dp. 103 | 62,83 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 104 | | | | | | | | | |
| | | Dp. 105 | | | | | | | | | |
| | | Dp. 106 | | | | | | | | | |
| | | Dp. 107 | | | | | | | | | |
| | | Dp. 108 | 53,85 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 109 | 27,47 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 110 | 59,60 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 111 | | | | | | | | | |
| | | Dp. 112 | | | | | | | | | |
| | | Dp. 113 | | | | | | | | | |
| | 2º p | Dp. 201 | 61,71 m2 | 512,49 m2 | | | 55,12 m2 | | 567,61 m2 | 567,61 m2 | |
| | | Dp. 202 | 24,50 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 203 | 50,63 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 204 | 39,53 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 205 | 31,57 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 206 | 22,94 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 207 | 25,19 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 208 | 53,85 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 209 | 27,47 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 210 | 59,60 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 211 | 40,37 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 212 | 38,86 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 213 | 36,27 m2 | | | | | | | | |
| | 3º p | Dp. 301 | 61,71 m2 | 512,49 m2 | | | 55,12 m2 | | 567,61 m2 | 567,61 m2 | |
| | | Dp. 302 | 24,50 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 303 | 50,63 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 304 | 39,53 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 305 | 31,57 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 306 | 22,94 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 307 | 25,19 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 308 | 53,85 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 309 | 27,47 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 310 | 59,60 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 311 | 40,37 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 312 | 38,86 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 313 | 36,27 m2 | | | | | | | | |
| | 4º p | Dp. 401 | 61,71 m2 | 512,49 m2 | | | 55,12 m2 | | 567,61 m2 | 567,61 m2 | |
| | | Dp. 402 | 24,50 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 403 | 50,63 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 404 | 39,53 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 405 | 31,57 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 406 | 22,94 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 407 | 25,19 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 408 | 53,85 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 409 | 27,47 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 410 | 59,60 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 411 | 40,37 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 412 | 38,86 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 413 | 36,27 m2 | | | | | | | | |
| | 5º p | Dp. 501 | 61,71 m2 | 512,49 m2 | | | 55,12 m2 | | 567,61 m2 | 567,61 m2 | |
| | | Dp. 502 | 24,50 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 503 | 50,63 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 504 | 39,53 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 505 | 31,57 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 506 | 22,94 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 507 | 25,19 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 508 | 53,85 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 509 | 27,47 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 510 | 59,60 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 511 | 40,37 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 512 | 38,86 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 513 | 36,27 m2 | | | | | | | | |
| | 6º p | Dp. 601 | 61,71 m2 | 512,49 m2 | | | 55,12 m2 | | 567,61 m2 | 567,61 m2 | |
| | | Dp. 602 | 24,50 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 603 | 50,63 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 604 | 39,53 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 605 | 31,57 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 606 | 22,94 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 607 | 25,19 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 608 | 53,85 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 609 | 27,47 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 610 | 59,60 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 611 | 40,37 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 612 | 38,86 m2 | | | | | | | | |
| | | Dp. 613 | 36,27 m2 | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7° P. | Dp. 701 | 61,71 m2 | 512,49 m2 | | | 55,12 m2 | | 567,61 m2 | 567,61 m2 |
| | Dp. 702 | 24,50 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 703 | 50,63 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 704 | 39,53 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 705 | 31,57 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 706 | 22,94 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 707 | 25,19 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 708 | 53,85 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 709 | 27,47 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 710 | 59,60 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 711 | 40,37 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 712 | 38,86 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 713 | 36,27 m2 | | | | | | | |
| PISO RETIRADO | Dp. 801 | | 325,65 m2 | | | 43,17 m2 | | 368,82 m2 | 368,82 m2 |
| | Dp. 802 | | | | | | | | |
| | Dp. 803 | | | | | | | | |
| | Dp. 804 | | | | | | | | |
| | Dp. 805 | 21,10 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 806 | 22,94 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 807 | 25,19 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 808 | 53,85 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 809 | 27,47 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 810 | 59,60 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 811 | 40,37 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 812 | 38,86 m2 | | | | | | | |
| | Dp. 813 | 36,27 m2 | | | | | | | |
| S.M. | | | | | | 0,00 m2 | | 0,00 m2 | 0,00 m2 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SUB TOTAL ( Sobre N.N.T. ) | Edificio | S.T. PISO | S.T. ESTAC. | S.T. BOD. | CIRC. COM. | CIRC. EST. | 4.235,84 m2 |
| | 3.665,95 m2 | 3.665,95 m2 | 0,00 m2 | 0,00 m2 | 569,89 m2 | 0,00 m2 | |
| | 3.665,95 m2 ( Sup. Útil ) | | | | 569,89 m2 ( Sup. Común ) | | |
| TOTALES D.O.M. | Edificio | S.T. PISO | S.T. ESTAC. | Edificio | CIRC. COM. | CIRC. EST. | 7.171,69 m2 |
| | 3.665,95 m2 | 3.665,95 m2 | 823,50 m2 | 212,02 m2 | 1.304,93 m2 | 1.165,29 m2 | |
| | 4.701,47 m2 ( Sup. Útil ) | | | | 2.470,22 m2 ( Sup. Común ) | | |

**Fuente: Arquitectura del proyecto.**

### 2.2.7 Estacionamientos Exigidos y Proyectados

A continuación, se presenta el detalle con el cálculo de estacionamientos exigidos y proyectados, de acuerdo con las características del proyecto y la normativa vigente:

**Cuadro 2-6. Estacionamientos del Proyecto.**

| ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS TOTALES | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÁLCULO ESTACIONAMIENTOS PARA UNID. VENDIBLES ( VIVIENDAS ) | | | | | | | | |
| HABIT. | TORRE | Viviendas > 0 m2 a <= 70 m2 útil | 1 est. cada | 1 viv. | 1,00 est. (x) viv. | ( x ) | 93 viv. | 93,0 Est. |
| | | ESTACIONAMIENTOS HABITACIONALES EXIGIDOS | | | | | 93 viv. | 93,0 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS D.O.M. PARA UNID. VENDIBLES ( VIVIENDAS ) | | | | | | | | 93 Est. |
| ESTACIONAMIENTOS DE VISITAS | | | | | | | 15% | 14 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS HABITACIONALES EXIGIDOS | | | | | | | | 107 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS D.O.M. | | | | | | | | 107 Est. |
| ESTACIONAMIENTOS PARA DISCAPACITADOS ( Art. 2.4.2. OGUC ) | | | | | | | | |
| De 51 a 200 Est. | | ( + ) | 3 | Est. | INCORPORADO A LA CUOTA EXIGIDA | | | 3 Est. |

| ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS TOTALES | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ESTACIONAMIENTOS UNIDADES VENDIBLES | | ( | DEPARTAMENTOS | ) | | 93 unid. |
| UBICADOS EN : | 1° PISO | 0 Est. | (x) | 1 Edif. | 0 Est. | 67 Est. |
| | 1° SUBTERRÁNEO | 20 Est. | (x) | 1 Edif. | 20 Est. | |
| | 2° SUBTERRÁNEO | 32 Est. | (x) | 1 Edif. | 32 Est. | |
| | 3° SUBTERRÁNEO | 15 Est. | (x) | 1 Edif. | 15 Est. | |
| ESTACIONAMIENTOS DE VISITAS | | | | | | 10 Est. |
| ESTACIONAMIENTOS DISCAPACITADOS | | INCL. EN CUOTA EXIGIDA | | | | 3 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS AUTOMÓVILES PROYECTADOS | | | | | | 77 Est. |
| ESTACIONAMIENTOS DE BICICLETAS PROYECTADOS | | | | | | 93 Est. Bici. |

| DISMINUCIÓN ESTACIONAMIENTOS POR BICICLETAS | | | | |
|---|---|---|---|---|
| CALCULO DE ESTACIONAMIENTOS / BICICLETAS ( Inciso 1° ) - VIVIENDA | | | | |
| | Destino | Factor | Unidades | Total |
| ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS VIVIENDA ( Inciso 1° ) | Vivienda | 1.00 | 93 unid. | **93 Est.** |
| | | 1.00 | 0 unid. | 0 Est. |
| | | 2.00 | 0 unid. | 0 Est. |
| | Visita | 15% | 93 est. | **14 Est.** |
| **TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS VIVIENDA** | | | | **107 Est.** |
| **TOTAL ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS EXIGIDOS VIVIENDA** | | | | **54 Est. Bici.** |
| **DESCUENTO DE BICICLETAS - D.S. 109 ( Inciso 2° )** | | | | |
| 1 ESTACIONAMIENTO CADA 3 BICICLETAS EXIGIDAS ( Inciso 2° ) | Bicicletas exigidas | | | 54 Est. Bici. |
| | 1 Estac cada 3 Bicicletas Exigidas | | | 18 |
| | Proporción DDU 340 | Viviendas | 87% | 16 |
| | | Visitas | 13% | 2 |
| **DESCUENTO POR INCISO 2°** | Estacionamientos Exigidos de Viviendas | | | **77 Est.** |
| | Estacionamientos Exigidos de Visitas | | | **12 Est.** |
| | Estacionamientos Exigidos de Bicicleta | | | **54 Est. Bici.** |
| **1 ESTACIONAMIENTO CADA 3 BICICLETAS ADICIONALES ( Inciso 3° )** | | | | |
| DESCUENTO MÁXIMO D.S. 109 | 1/3 del Total exigido | | | |
| | Descuento Máximo D.S. 109 aplicado al Proyecto | | | 35 Est. |
| DESCUENTO POR INCISO 2° ( Primer Descuento ) | | | | 18 Est. |
| DIFERENCIA ENTRE DESCUENTO MÁXIMO PERMITIDO E INCISO 2° | | | | **13 Est.** |
| **DESCUENTO POR INCISO 3°** | Estacionamientos a Descontar por Inciso 3° | | | **13 Est.** |
| | Proporción DDU 340 | Viviendas | 87% | 11 Est. |
| | | Visitas | 13% | 2 Est. |
| **BICICLETAS ADICIONALES ( Inciso 3° )** | | | | |
| Bicicletas adicionales / 1 cada 3 estac a descontar en inciso 3° | Estacionamientos a Descontar Inciso 3° | | | **13 Est.** |
| | Bicicletas adicionales | | | **39 Est. Bici.** |

| RESUMEN ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS | |
|---|---|
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS VIVIENDAS | 66 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS VISITAS | 10 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS VEHÍCULOS | 76 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS BICICLETAS | 93 Est. Bici. |
| **RESUMEN ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS** | |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS VIVIENDAS | 67 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS VISITAS | 10 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS VEHÍCULOS | 77 Est. |
| TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROYECTADOS BICICLETAS | 93 Est. Bici. |

**Fuente: Arquitectura del proyecto.**

### 2.2.8 Factibilidad de Uso de Suelo

De acuerdo con los Certificados de Informaciones Previas 1358/2024, 1359/2024, 1360/2024 emitidos por la Dirección de Obras Municipales de la I. Municipalidad de las Condes, la propiedad donde se ubicará el proyecto tiene el uso de suelo U-C2.

**Figura 2-7. Usos de suelo sector del proyecto.**

CUADRO DE USOS DE SUELO ZONA U-C2 (1 de 6)

| USO DE SUELO | | VIA LOCAL | | VIA DE SERVICIO | | VIA COLECTORA | | VIA TRONCAL | | VIA EXPRESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TIPO | CLASE | ACTIVIDAD | CONDICIONES | ACTIVIDAD | CONDICIONES | ACTIVIDAD | CONDICIONES | ACTIVIDAD | CONDICIONES | ACTIVIDAD | CONDICIONES |
| Residencial | | Vivienda Hogares de acogida | SR. | Vivienda Hogares de acogida. | SR. | Vivienda Hogares de acogida. | SR. | Vivienda Hogares de acogida. | SR. | Vivienda Hogares de acogida. | SR. |
| | | Hoteles. Apart Hotel | En locales de escala básica y menor, que se emplacen en vías que cumplan con el ancho mínimo de una vía servicio o superior, se podrán desarrollar usos complementarios como parte del principal. | Hoteles. Apart Hotel. | SR. | Hoteles. Apart Hotel. | SR. | Hoteles. Apart Hotel. | SR. | Hoteles. Apart Hotel. | SR. |

**Fuente: CIP, I. Municipalidad de Las Condes.**

De la revisión de los tipos de uso de suelo permitidos, se verifica que el uso de viviendas - departamentos está permitido en el terreno del proyecto. De esta forma, es posible afirmar que el proyecto cuenta con factibilidad desde el punto de vista del tipo de uso de suelo del terreno sobre el que se emplazará.

Para mayor detalle ver los Certificados de Informaciones Previas adjuntos en anexo digital.

## 2.3 Flujos Inducidos por el Proyecto

El Artículo 1.2.3 del D.S.30 contiene las tablas de cálculo donde se definen las Tasas Promedio de Inducción de Flujos, las que dependen principalmente del tipo y magnitud del proyecto. En este proyecto se tiene uso: **Residencial - Departamentos.**

a) **Residencial - Departamentos:** para definir las tasas de inducción de flujos en el uso Residencial Vivienda – Departamentos, se considera como unidad de referencia la superficie (m2) y la cantidad de departamentos. En este proyecto particular, se tienen una superficie útil de 3.662,01 m2 y 93 departamentos.

A continuación, se definen las tasas de inducción de viajes a partir de las características del uso del proyecto.

**Cuadro 2-7. Tasas de Inducción de Viaje, Uso Residencial Vivienda.**

| Periodo | VIAJES ENTRADA VIAJES/H POR VIVIENDA | TASAS DE ENTRADA INDUCIDOS POR VIVIENDA | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Transporte Privado VEH/H (1) | Transporte Público VIAJES/H | Peatones Viajes/H | Ciclos Viajes/h |
| PM-L | 0.20 | 0.060 | 0.080 | 0.040 | 0.010 |
| PMD-L | 0.200 | 0.060 | 0.080 | 0.040 | 0.010 |
| PT-L | 1.00 | 0.300 | 0.400 | 0.180 | 0.060 |
| PMD-F | 0.200 | 0.060 | 0.080 | 0.040 | 0.010 |
| PT-F | 0.200 | 0.060 | 0.080 | 0.040 | 0.010 |
| **Periodo** | **VIAJES SALIDA VIAJES/H POR VIVIENDA** | **TASAS DE SALIDA INDUCIDOS POR VIVIENDA** | | | |
| | | **Transporte Privado VEH/H (1)** | **Transporte Público VIAJES/H** | **Peatones Viajes/H** | **Ciclos Viajes/h** |
| PM-L | 1.00 | 0.300 | 0.400 | 0.180 | 0.060 |
| PMD-L | 0.20 | 0.060 | 0.080 | 0.040 | 0.010 |
| PT-L | 0.20 | 0.06 | 0.08 | 0.04 | 0.01 |
| PMD-F | 0.20 | 0.06 | 0.08 | 0.04 | 0.01 |
| PT-F | 0.20 | 0.06 | 0.08 | 0.04 | 0.01 |

**Fuente: Elaboración propia.**

Luego, de acuerdo con las tasas correspondientes, se tiene que el flujo inducido por el proyecto en cada período para el uso Residencial - Departamentos es el siguiente:

A continuación, se presentan los flujos totales del proyecto de acuerdo con los usos presentados anteriormente,

**Cuadro 2-8. Flujos Inducidos Totales por el proyecto.**

| Periodo | FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA DEL PROYECTO | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Transporte Privado VEH/H | Transporte Público VIAJES/H | Peatones Viajes/H | Ciclos Viajes/h |
| **PM-L** | 33 | 45 | 20 | 7 |
| PMD-L | 11 | 15 | 7 | 2 |
| **PT-L** | 33 | 45 | 20 | 7 |
| PMD-F | 11 | 15 | 7 | 2 |
| PT-F | 11 | 15 | 7 | 2 |

**Fuente: Elaboración propia.**

## 2.4 Determinación de la Categoría de IMIV Requerido o Exención de este.

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

Se considera que un proyecto no producirá alteraciones significativas en el estándar de servicio del sistema de movilidad local y, por tanto, no requiere presentar un IMIV, si la estimación establece que el proyecto inducirá un flujo vehicular en Transporte Privado inferior a 20 veh/h y un flujo de viajes en Otros Modos inferior a 40 viajes/h, en la temporada y el período más crítico del proyecto.

En caso de requerirse la presentación de un IMIV, deberán considerarse los siguientes umbrales para determinar la categoría del IMIV requerido para cada tipo de flujo:

**Figura 2-8. Umbrales para determinar la categoría de un IMIV.**

a) Transporte privado

| Categoría del IMIV | Flujo vehicular en transporte privado motorizado en la temporada y período críticos [veh/h] |
|---|---|
| Básico | 20 ≤ flujo vehicular ≤ 80 |
| Intermedio | 80 < flujo vehicular ≤ 250 |
| Mayor | flujo vehicular > 250 |

b) Otros modos (transporte público, peatones y ciclos)

| Categoría del IMIV | Flujo de viajes en otros modos en la temporada y período críticos [viajes/h] |
|---|---|
| Básico | 40 ≤ flujo de viajes ≤ 160 |
| Intermedio | 160 < flujo de viajes ≤ 500 |
| Mayor | flujo de viajes > 500 |

**Fuente: Reglamento Número 30.**

De acuerdo con la cantidad de viajes definida en el punto "Flujos Inducidos por el Proyecto", es posible definir el tipo de IMIV requerido según cada tipo de vehículo:

1. IMIV Transporte Privado: **IMIV tipo Básico.**
2. IMIV Otros Modos (transporte Público, Peatones y Ciclos): **IMIV tipo Básico.**

En la figura a continuación se muestra el certificado entregado por el sistema de evaluación SEIM, donde se verifica la categoría de IMIV considerada en el estudio:

**Figura 2-9. Certificado SEIM, Categoría del IMIV.**

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile
SEIM
Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad

OFICIO SEIM N° RM-0000003472/2025

ANT.: Ingreso de características de Proyecto de Crecimiento Urbano en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, N° ID 13396090.

MAT.: Informa flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos inducidos por el proyecto y determina exención o tipo de Informe de Mitigación de Impacto Vial requerido.

SANTIAGO, 25 DE MARZO DE 2025.

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

A: RODRIGO LYON RAMÍREZ

Mediante la presentación señalada en el antecedente, se ingresaron al Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad las siguientes características de un proyecto de crecimiento urbano, a emplazarse en la comuna de Las Condes, identificado bajo el N° ID 13396090:

| | |
|---|---|
| Nombre Proyecto: | Las Condes 7990 |
| Tipo de crecimiento urbano: | Densificación |
| Tipo de trámite: | Proyecto de obra nueva |

| Rol | Región | Comuna | Dirección |
|---|---|---|---|
| 02003-017 | Metropolitana de Santiago | Las Condes | Las Condes # 7990 |
| 02003-016 | Metropolitana de Santiago | Las Condes | Las Condes # 7968 |
| 02003-015 | Metropolitana de Santiago | Las Condes | Las Condes # 7944 |

| Uso de suelo | Destino/Clase | Proyecto | Inductor |
|---|---|---|---|
| Residencial | Vivienda | Departamento | 3665,95 (m2) |

| Total terreno | Total edificado | Útil construido |
|---|---|---|
| 1567.84 m² | 7171.69 m² | 4701.47 m² |

A partir de dicha información, el sistema efectuó la estimación de los flujos vehiculares y flujos totales de viajes en otros modos generados y atraídos por el proyecto, correspondientes al total de viajes en transporte privado, en transporte público y en modos no motorizados, como ciclos y peatones,

SEIM

obtenidos a partir de las tasas de generación o atracción de viajes aplicables, arrojando los siguientes resultados:

| Flujo total inducido | Valor | Unidad | Categoría IMIV | N° de intersecciones |
|---|---|---|---|---|
| Transporte privado motorizado | 33 | Veh/h | BASICO | 1 |
| Viajes en otros modos | 71 | Viajes/h | BASICO | 1 |

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

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

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

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

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

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

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

SEIM

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

Sin otro particular, le saluda atentamente,

FIRMA ELECTRÓNICA DEL ESTADO

Rodrigo Ignacio De La Paz Valladares Marchant
Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones
Región Metropolitana de Santiago
25/03/2025 17:24

**Fuente: Plataforma SEIM.**

# - IMIV TRANSPORTE PRIVADO-

## Proyecto "Las Condes 7990"
## Comuna de Las Condes

Versión 2, Junio 2025

# 3 TRANSPORTE PRIVADO, DEFINICIONES INICIALES

## 3.1 Rutas Vehiculares de Entrada y Salida

A continuación, se describen las rutas de entrada y salida que con una alta probabilidad serán utilizadas por los usuarios del proyecto, de acuerdo con la ubicación de éste y al comportamiento actual de la red vial. Las rutas están referidas a las cuatro direcciones básicas (norte, oriente, sur y poniente) y a los principales ejes que permiten acceder al proyecto. Como se indica, éstas son las rutas principales de acceso hacia o desde el proyecto, por lo que es posible que existan otras rutas factibles, pero con menor flujo que las rutas principales. En los cuadros siguientes se presentan las principales rutas a utilizar por los usuarios del proyecto.

### 1. Rutas de Ingreso

**Cuadro 3-1. Rutas de Entrada del Proyecto, Acceso Av. Las Condes.**

| ORIGEN | EJES RUTAS DE ENTRADA |
|---|---|
| Norte | - Av. Las Condes – Acceso del proyecto. |
| Sur | - Las Tranqueras – Los Ilanes – Las Verbenas – Vicente Huidobro – Av. Las Condes – Acceso del proyecto. |
| Oriente | - Vicente Huidobro oriente – Av. Las Condes – Acceso del proyecto. |
| Poniente | - Bocaccio – Av. Las Condes – Acceso del proyecto. |

**Fuente: Elaboración Propia.**

**Figura 3-1. Rutas de Entrada del Proyecto, Acceso Av. Las Condes.**

**Fuente: Elaboración Propia.**

## 2. Rutas de Salida

**Cuadro 3-2. Rutas de Egreso del Proyecto, Acceso Av. Las Condes.**

| ORIGEN | EJES RUTAS DE SALIDA |
|---|---|
| Norte | - Acceso del Proyecto – Av. Las Condes – Los Ilanes – Las Verbenas – Vicente Huidobro – Av. Las Condes al norte. |
| Sur | - Acceso del Proyecto – Av. Las Condes al sur. |
| Oriente | - Acceso del Proyecto – Av. Las Condes – Los Ilanes – Las Verbenas – Vicente Huidobro al oriente. |
| Poniente | - Acceso del Proyecto – Av. Las Condes – Los Ilanes – Las Verbenas – Vicente Huidobro al poniente. |

**Fuente: Elaboración Propia.**

**Figura 3-2. Rutas de Salida del Proyecto, Acceso Av. Las Condes.**

**Fuente: Elaboración Propia.**

## 3.2 Área de Influencia

En el IMIV tipo Básico, el Área de Influencia corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorios aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación. Estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que se conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida de este, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones. **En el caso de este IMIV Básico se considera "1" intersección debido a su categorización.**

Las rutas de entrada y de salida solo están conformadas por vías definidas como expresas, troncales, colectoras, de servicio o locales. En el caso de los caminos públicos, solo están conformadas por carreteras del tipo autopistas, autor rutas o primarias, o caminos colectores, locales o de desarrollo, conforme a las categorías establecidas en el Manual de Carreteras.

La longitud de las rutas queda definida por el procedimiento establecido en el Artículo 3.2.2. del Reglamento Número 30.

En el caso del proyecto **"Las Condes 7990"**, y de acuerdo con lo definido en el punto "Flujos Inducidos por el Proyecto", **se considerará 1 intersección por ruta desde y hacia el proyecto**.

Un esquema con la definición del área de influencia se presenta en la siguiente figura:

**Figura 3-3. Área de Influencia del proyecto – Transporte Privado.**

**Fuente: Elaboración propia.**

# 4 TRANSPORTE PRIVADO, SITUACIÓN ACTUAL

## 4.1 Caracterización de la Situación Actual

### 4.1.1 Pavimentación de Calzadas

En esta sección se realiza un catastro respecto del tipo de pavimento y su estado de conservación actual en los ejes del área de influencia, dado que es un punto importante al momento de analizar el impacto a la movilidad de los usuarios actuales y futuros del sistema de movilidad local.

A continuación, se presenta una descripción del estado actual de los ejes y sus pavimentos en el entorno del proyecto:

**1. Av. Las Condes, tramo Los Ilanes – Vicente Huidobro.**

- Tipo de Pavimento: Hormigón.
- Estado Actual de Conservación: Buen estado de Conservación.

**Figura 4-1. Catastro de Pavimentos Av. Las Condes, tramo Los Ilanes – Vicente Huidobro.**

**Fuente: Elaboración propia.**

### 4.1.2 Categorías de las Vías

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

**Cuadro 4-1. Categorías de las Vías del Área de Influencia del Proyecto.**

| Por Calle | Tipo de Vía | Distancia entre L.O. | Distancia L. O. a eje de Calzada |
|---|---|---|---|
| Av. Las Condes | Troncal | 32 metros | 16 metros |

**Fuente: Elaboración propia, en base CIP.**

### 4.1.3 Sentidos de Tránsito

En el cuadro siguiente se detalla el sentido de las vías en el área de influencia del proyecto. A continuación, se muestra un esquema con el sentido de circulación de las vías:

**Cuadro 4-2. Sentido de Tránsito.**

| Nombre de la Vía | Tramo | Sentido del Tránsito |
|---|---|---|
| Av. Las Condes | Los Ilanes – Vicente Huidobro | Nororiente – surponiente<br>Surponiente - nororiente |

**Fuente: Elaboración propia**

### 4.1.4 Número de Pistas

En el cuadro siguiente se detalla el número de pistas de las vías en el área de influencia del proyecto. A continuación, se muestra un esquema con el número de pistas de las vías:

**Cuadro 4-3. Numero de Pistas.**

| Nombre de la Vía | Tramo | Número de Pistas |
|---|---|---|
| Av. Las Condes | Los Ilanes – Vicente Huidobro | 3 (Nororiente – surponiente) |
| | | 3 (Surponiente - nororiente) |

**Fuente: Elaboración propia**

### 4.1.5 Diseño Operativo de los Cruces

En esta sección se presenta una descripción de los cruces principales en el área de influencia del proyecto. En el cuadro y figura siguientes se muestra el tipo de regulación en los cruces del área de influencia del proyecto:

**Cuadro 4-4. Regulación en los Cruces del Área de Influencia del Proyecto.**

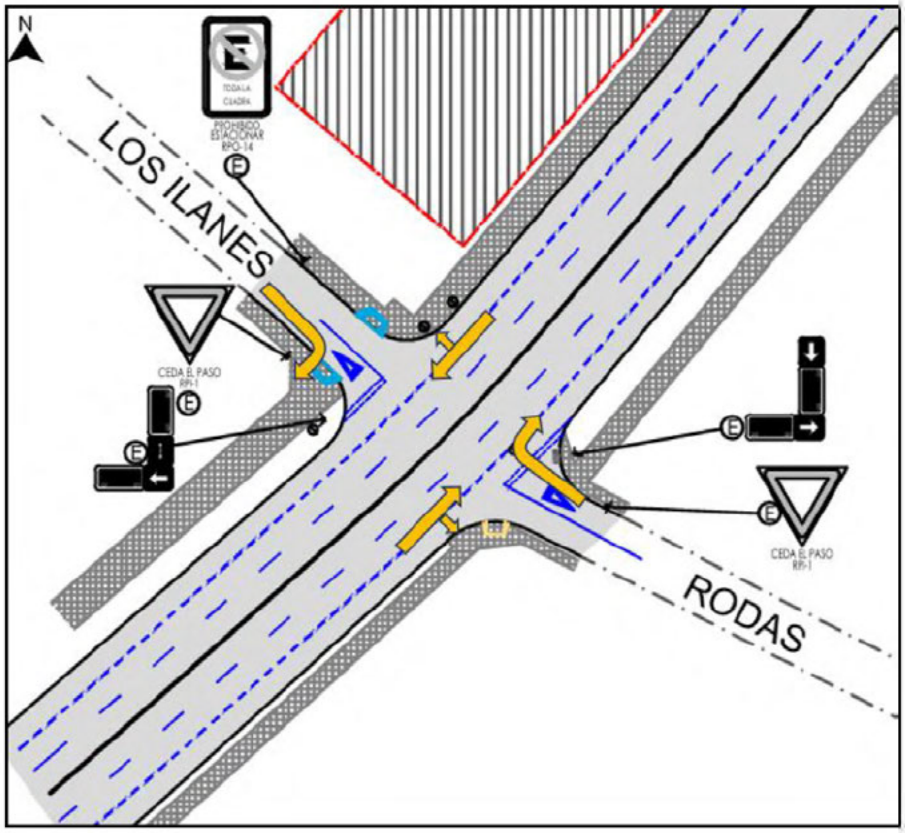
| Cruce | Tipo de Regulación |
|---|---|
| Av. Las Condes / Los Ilanes | Prioridad |
| Av. Las Condes / Vicente Huidobro | Semaforizado |

**Fuente: Elaboración propia.**

### 1. Av. Las Condes con Los Ilanes / Rodas

- **Tipo de Regulación:** Prioridad
- **Movimientos y Uso de Pistas**

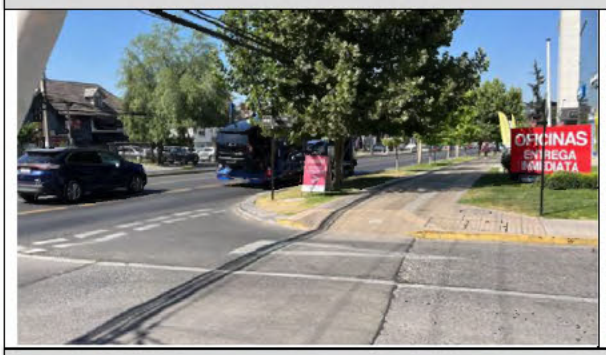
**Figura 4-2. Movimientos y Uso de Pistas, Cruce Av. Las Condes con Los Ilanes / Rodas.**

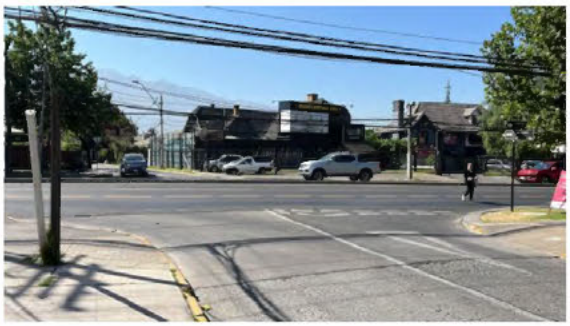



**Fuente: Elaboración propia.**

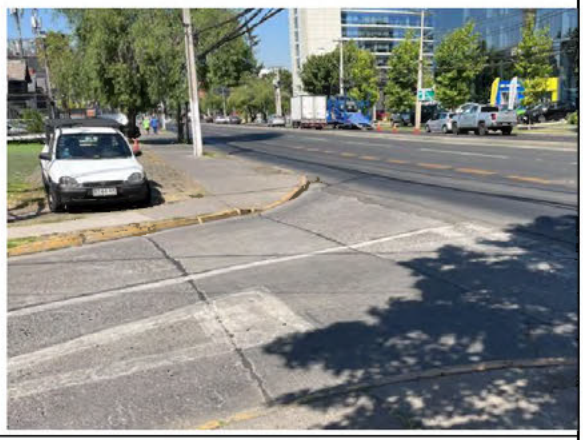
- **Catastro Fotográfico**

**Av. Las Condes / Los Ilanes**



**Av. Las Condes / Rodas**



En las imagenes se puede apreciar Av. Las Condes con Los Ilanes y Rodas, ambas intersección se encuentran reguladas mediante prioridad.

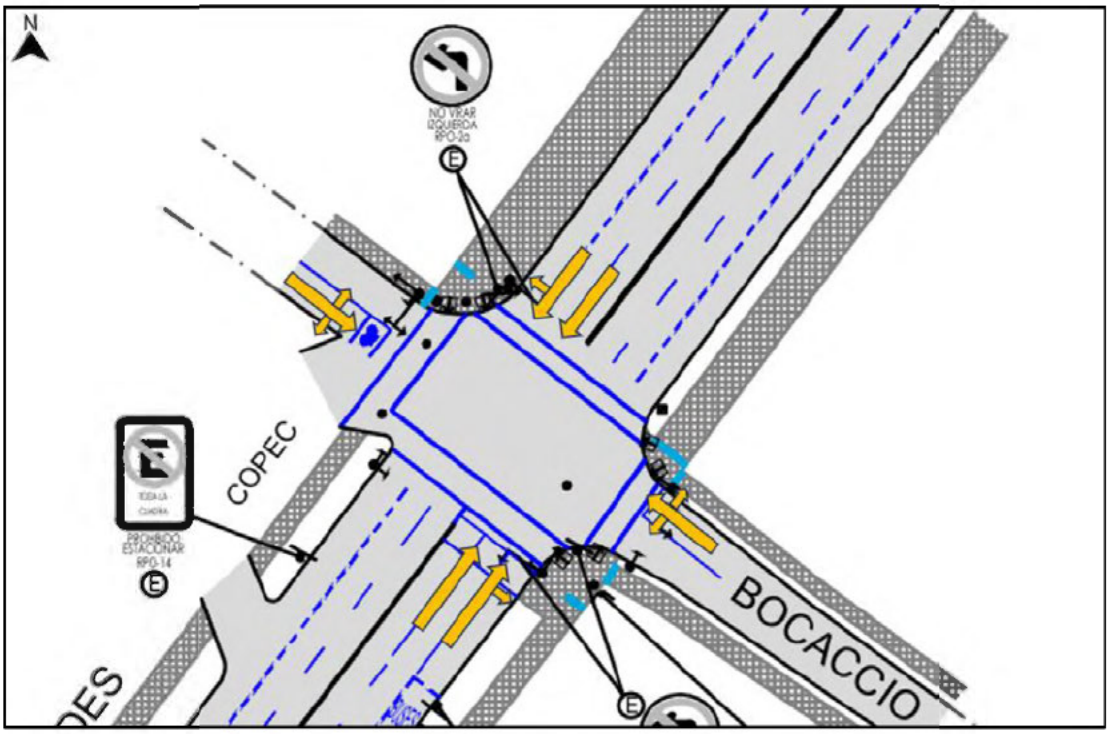
Av. Las Condes es una vía bidireccional que cuenta con tres pistas de circulacion sentido sur – norte y tres pistas de circulación en sentido norte – sur, con un soleron en el eje de la calzada. Con respecto a Los Ilanes, tambien es una vía bidireccional, y que al llegar a la interescción cuenta con 1 pista por sentido. De la misma manera, Rodas es un vía bidireccional que al llegar a Av. Las Condes cuenta con 1 pista por sentido.

Las intersecciones cuentan con una carpeta de hormigón en buen estado de conservacion. Tanto las señales verticales como las demarcaciones se encuentran en buen estado y con buena visibilidad, y los dispotivos de rodados cuentan con rebajes de solera a nivel de calzada. Sin embargo, en el costado norte de la intersección con Rodas no existe dispositivo de rodado.

## 2. Av. Las Condes / Vicente Huidobro

- **Tipo de Regulación:** Semaforizado.
- **Movimientos y Uso de Pistas**

**Figura 4-3. Movimientos y Uso de Pistas, cruce Av. Las Condes / Vicente Huidobro.**




**Fuente: Elaboración propia.**

- **Catastro Fotográfico**

En las imagenes se puede apreciar Av. Las Condes con Vicente Huidobro, la interseccion se encuentra regulada mediante semáforo.

Av. Las Condes es una vía bidireccional que cuenta con tres pistas de circulacion sentido sur – norte y tres pistas de circulación en sentido norte – sur, con un soleron en el eje de la calzada. Con respecto a Vicente Huidobro, tambien es una vía bidireccional, y que al llegar a la interescción cuenta con 1 pista por sentido.

Se observa que interseccion cuenta con una carpeta de hormigón en buen estado de conservación; las señales verticales se encuentran en buen estado de conservación, finalmente se observa que las demarcaciones se encuentran en buen estado y los dispositvos de rodados cuentan con rebaje a nivel de calzada y con baldosas podotactil, a exepción de la esquina poniente con la estación de servicio.

**Fuente: Elaboración propia.**

### 4.1.6 Antecedentes sobre Accidentes de Tránsito

Según lo indicado por parte de Carabineros de Chile a través de lo entregado por Transparencia Pro Activa, **no existen reportes de accidentes** de tránsito en el área de influencia del proyecto en el año 2024.

### 4.1.7 Catastro Operativo de Semáforos

Dentro del área de influencia del proyecto, los semáforos son fundamentales para regular los cruces más importantes y poder generar una operación estable del tránsito vehicular del sector. Es por eso, que es importante conocer los elementos del semáforo y su configuración. A continuación, se expone catastro operativo de los semáforos pertenecientes al área de influencia del proyecto.

**Cuadro 4-5.- Listado de Semáforos dentro del Área de Influencia.**

| CÓDIGO | ACCESO 1 | ACCESO 2 | COMUNA | Latitud | Longitud | MARCA CONTROL | MODELO | TIPO CONEXIÓN | UPS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| J057211 | BOCACCIO | Av. LAS CONDES | LAS CONDES | -33398267 | -7055141 | AUTER | A5 | DIGITAL | SI |

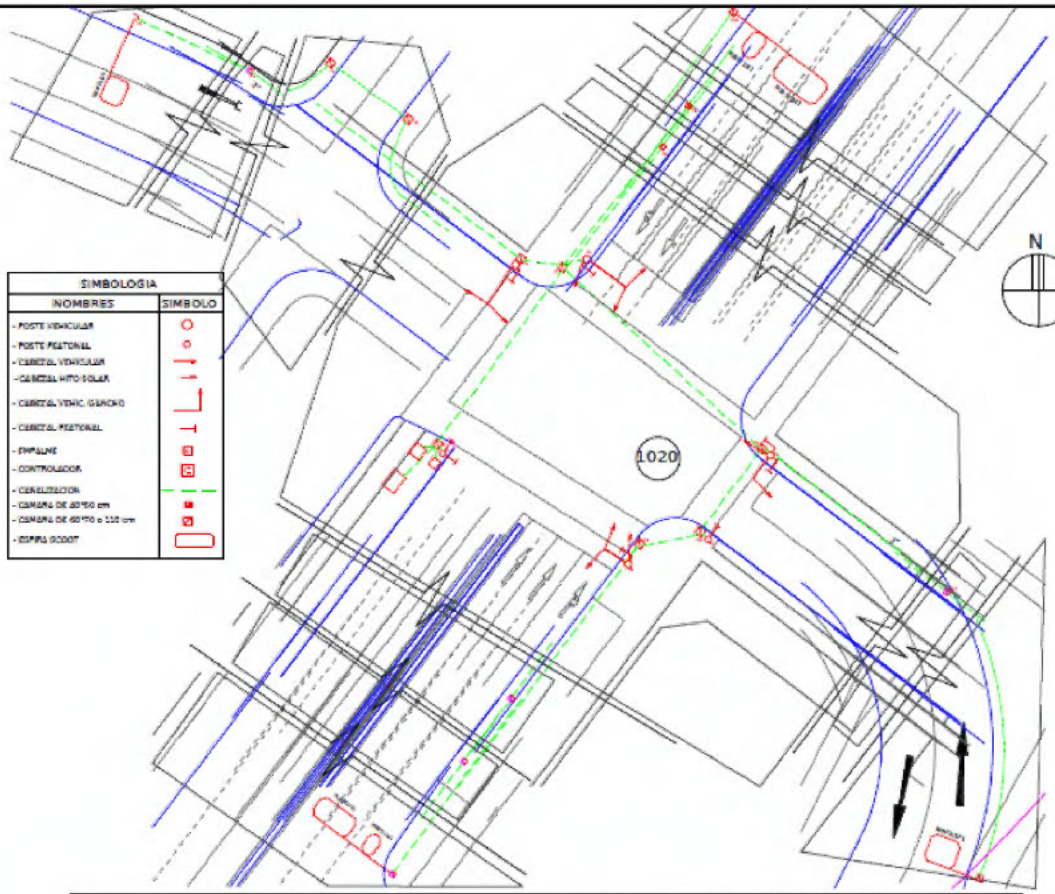
**Fuente: UOCT.**

A continuación, se presenta detalle del catastro físico y operativo del semáforo presente en el área de influencia del proyecto

#### 1. Bocaccion/ Av. Las Condes

Se presenta figura con catastro operativo de la intersección semaforizada Bocaccion con Av. Las Condes y características de los elementos que considera.

**Figura 4-4. Catastro fisico y operativo interseccion Bocaccio con Av. Las Condes.**




| Intersección: | AV LAS CONDES - BOCACCIO - V HUIDOBRO | | Código Cruce: | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 1020 | |
| Comuna | LAS CONDES | Postes Ganchos | 4 | |
| Codigo Sistema | J057211 | Postes Vehiculares | 0 | |
| Control Marca-Modelo | AUTER A5 | Postes Peatonales | 2 | |
| N° Etapas | 8 | Cabezales | Hal. | Led |
| Mod. Potencia | 2906 - 2683 | Cabezales Veh.L1 | 0 | 10 |
| **Marca y tipo de Detectores** | **LD 460 PROCON SERIES 2x1x4** | Cabezales Veh.L2 | 0 | 0 |
| Marca y Tipo OTU | SIEMENS | Cabezales Veh.L3 - L4 | 0 | 0 |
| N°Serie Tarjeta | 9587413 | Cabezales Veh.L5 | 0 | 0 |
| Nº Empalme | 1948353 | Cabezales Veh.L6 | 0 | 0 |
| Capacidad Empalme | 7A + AUX 15A | Cabezal peatonal | 0 | 8 |
| UPS - Modelo | AUTER | Botoneras | 0 | 0 |
| N° Serie UPS | 900011409040168 | Espira Local | 0 | |
| N° Capacidad UPS | 1 KVA | Espira Scoot | 6 | |
| GPS | SI | Señal Hito | 0 | |
| Observación: CISCO 800 SERIES, MEDIA CONVERT, E QUIPO DE MONITOREO ELON | | | | |

**Fuente: Ilustre Municipalidad de Las Condes**

A continuación, se presentan fotografías que muestran el estado actual de los distintos elementos del semáforo, de acuerdo con lo observado en terreno. Estas imágenes permiten evaluar su condición, identificar posibles daños o desgastes y servir de referencia para futuras intervenciones o mantenimiento.

**Figura 45 Catastro situación actual semáforo – Bocaccio con Av. Las Condes**

**Fuente: Elaboración Propia.**

De acuerdo con la revisión realizada en terreno, se observa que los elementos semafóricos presentes en la intersección Bocaccio con Av. Las Condes se encuentran generalmente en buen estado de conservación, funcionando en óptimas condiciones.

# - IMIV OTROS MODOS -

## Peatones, Ciclos y Transporte Público

## Proyecto "Las Condes 7990"
## Comuna de Las Condes

Versión 2, Junio 2025

# 5 OTROS MODOS, DEFINICIONES INICIALES

## 5.1 Rutas Peatonales

Tal como ocurre hoy con otros proyectos en el sector, el principal aporte de viajes peatonales lo producen quienes acceden desde y hacia los centros de actividades y las paradas de transporte público más cercanas al proyecto, que en este caso corresponden a las ubicadas en el eje de Av. Las Condes. A continuación, se muestran las rutas peatonales esperadas para los usuarios del proyecto:

**Cuadro 5-1. Rutas Peatonales de Entrada y Salida del Proyecto.**

| ORIGEN | RUTAS DE ENTRADA |
|---|---|
| Norte | - Av. Las Condes norte – Acceso Peatonal del Proyecto. |
| Sur | - Av. Las Condes sur – Acceso Peatonal del Proyecto. |
| Oriente | - Bocaccio – Av. Las Condes norte – Acceso Peatonal del Proyecto. |
| Poniente | - Vicente Huidobro – Av. Las Condes norte – Acceso Peatonal del Proyecto. |

**Fuente: Elaboración Propia.**

**Figura 5-1. Rutas Peatonales de Entrada y Salida del Proyecto.**

**Fuente: Elaboración Propia.**

## 5.2 Rutas de Ciclistas

En términos de rutas los ciclistas, el área de influencia del proyecto no cuenta con una alternativa de ciclovía, las cuales permitan el ingreso y egreso de ciclistas a través de estas, por ende, estos usuarios deberán utilizar la calzada para poder transitar. Lo anterior, según lo establece la Ley de Convivencia Vial.

## 5.3 Área de Influencia

En el IMIV tipo Básico, el Área de Influencia corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorios aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación. Estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto y por los tramos de vías que se conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida de este, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones. **En el caso de este IMIV Básico se consideran "1" intersección debido a su categorización.**

Las rutas de entrada y de salida solo están conformadas por vías definidas como expresas, troncales, colectoras, de servicio o locales. En el caso de los caminos públicos, solo están conformadas por carreteras del tipo autopistas, autor rutas o primarias, o caminos colectores, locales o de desarrollo, conforme a las categorías establecidas en el Manual de Carreteras.

La longitud de las rutas queda definida por el procedimiento establecido en el Artículo 3.2.2. del Reglamento Número 30. En el caso del proyecto **"Las Condes 7990"**, y de acuerdo con lo definido en el punto "Flujos Inducidos por el Proyecto", **se considerarán 1 intersección por ruta desde y hacia el proyecto**.

Un esquema con la definición del área de influencia se presenta en la siguiente figura:

**Figura 5-2. Área de Influencia del proyecto – Otros Modos.**

**Fuente: Elaboración propia.**

# 6 OTROS MODOS, SITUACIÓN ACTUAL

## 6.1 Caracterización de la Situación Actual

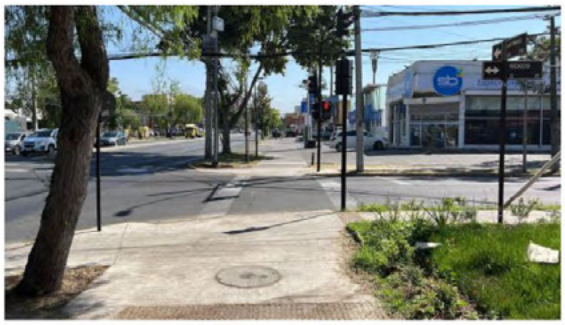
### 6.1.1 Pavimentación de Aceras y Veredas

Es importante mencionar, que según lo verificado en terreno existen facilidades peatonales en el entorno inmediato del proyecto. Lo anterior, se puede apreciar en las fotografías ilustradas a continuación:

**1. Av. Las Condes, tramo Los Ilanes – Vicente Huidobro.**

- Tipo de Acera: Hormigón
- Estado Actual de Conservación: Buen Estado de conservación.

**Figura 6-1. Catastro de Aceras y Veredas, Av. Las Condes, tramo Los Ilanes – Vicente Huidobro.**



**Fuente: Elaboración propia.**

### 6.1.2 Mobiliario Público

De acuerdo con los registros de terreno, no se identificó ningún mobiliario público dentro del área de influencia que pudieran afectar la seguridad y accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida en las rutas de entrada y salida al proyecto.

### 6.1.3 Facilidades para Peatones y Personas con Movilidad Reducida

En esta sección se identifican las facilidades peatonales existentes en las rutas peatonales del proyecto. En particular, interesa identificar elementos tales como rebajes de solera, vallas peatonales, huellas táctiles y paneles informativos, entre otros.

**Cuadro 6-1. Facilidades Peatonales en las Rutas Peatonales del Proyecto.**

| RUTAS PEATONALES | Facilidades Peatonales en la Ruta |
|---|---|
| - Los Ilanes – Av. Las Condes – Acceso Peatonal del Proyecto. | - Rebajes de solera - baldosas podotáctiles. |
| - Vicente Huidobro – Av. Las Condes – Acceso Peatonal del Proyecto. | - Demarcación cruces peatonales, rebajes de solera. |

**Fuente: Elaboración Propia.**

### 6.1.4 Facilidades para Ciclos

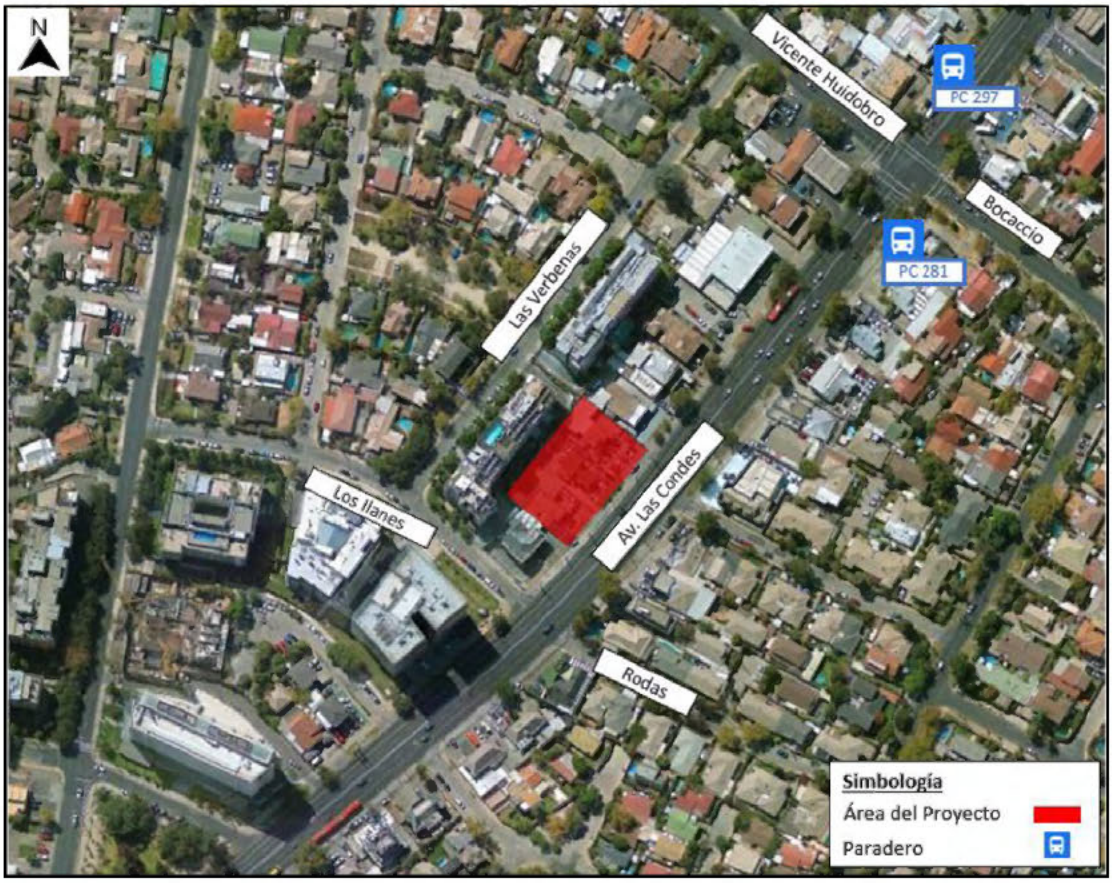
En términos de facilidades para ciclos, el área de influencia del proyecto no cuenta con una alternativa de ciclovía, las cuales permitan el ingreso y egreso de ciclistas a través de estas, por ende, estos usuarios deberán utilizar la calzada para poder transitar. Lo anterior, según lo establece la Ley de Convivencia Vial.

### 6.1.5 Servicios y Facilidades para Transporte Público

El transporte público es una componente importante en la partición modal de los viajes que se generan y atraen en la misma. De esta forma, se identificaron dos paradas de transporte público.

Las paradas que se encuentra dentro del área de análisis del proyecto son:

**Figura 6-2– Ubicación de paraderos en el área de influencia.**




**Fuente: Elaboración Propia.**

A continuación, se indica los servicios que se detienen en dichas paradas:

**Cuadro 6.2 – Recorridos disponibles.**

| Parada | Recorridos |
|---|---|
| PC 281 | 406, 406c, 426, 430, C01, C01c, C19, C28 |
| PC 297 | 406, 406c, 426, 430, C01, C01c, C19, C28 |

**Fuente: Elaboración propia.**

### 6.1.6 Paradas de Transporte Público

Como parte del estudio se presenta un catastro de los paraderos, cuyas observaciones se resumen en el siguiente cuadro:

**Cuadro 6-3. Catastro Infraestructura Paradas de Transporte Público.**

| Paradero | Ubicación | Ítem | Estado | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Bueno | Regular | Malo | Observaciones |
| PC281 | Acera oriente de Av. Las Condes, Entre Rodas y Bocaccio | Refugio | X | | | - |
| | | Señal | X | | | - |
| | | Demarcación | X | | | - |
| | | Basurero | X | | | - |
| | | Iluminación Eficiente | X | | | - |
| PC297 | Acera Poniente de Av. Las Condes, Entre Vicente Huidobro y Las Azaleas | Refugio | X | | | |
| | | Señal | X | | | |
| | | Demarcación | | | | No tiene |
| | | Basurero | X | | | |
| | | Iluminación Eficiente | | | X | |

**Fuente: Elaboración Propia.**

A continuación, se presenta un catastro fotográfico donde se observa el estado actual de las paradas de transporte público existente.

**Figura 6-3– Catastro de Paradas de Transporte Público, PC281**

**Fuente: Elaboración propia.**

**Figura 6-4– Catastro de Paradas de Transporte Público, PC297**

**Fuente: Elaboración propia.**

## 6.2 Identificación y análisis de conflictos

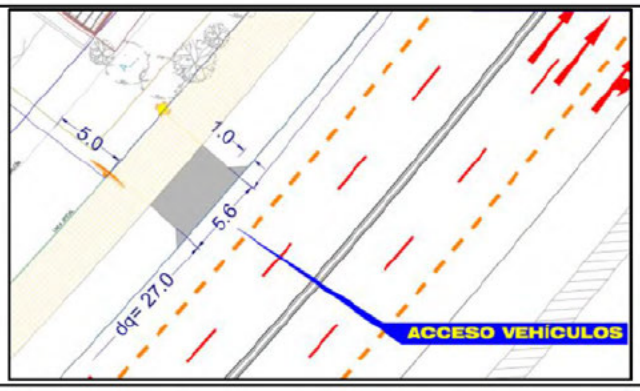
**No se identificaron conflictos entre los modos de transporte dentro del área de influencia del proyecto, de acuerdo con lo registrado en la salida a terreno.**

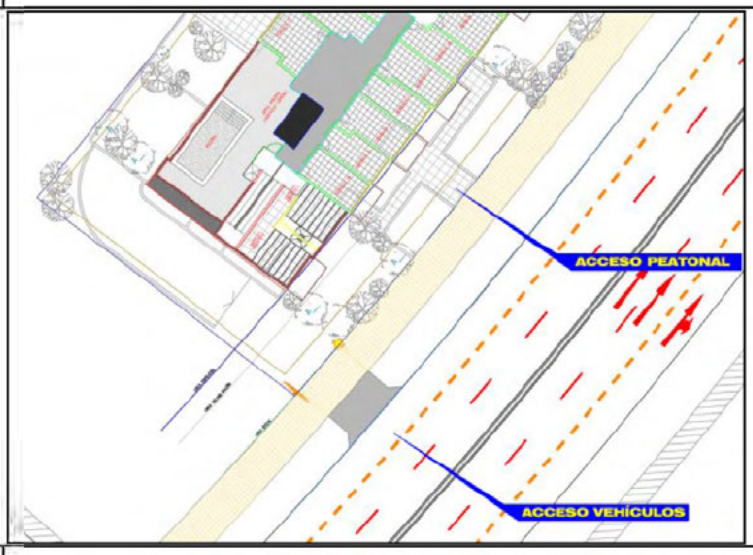
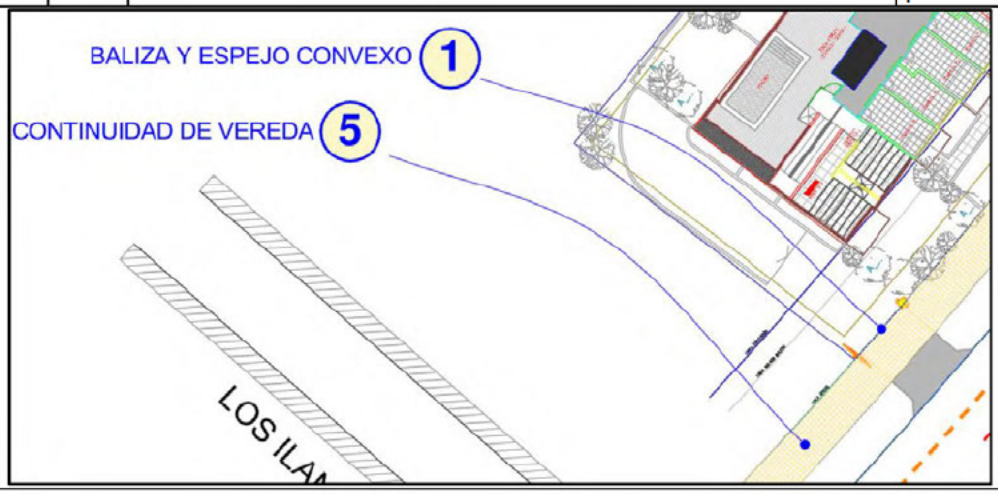
# 7 TRANSPORTE PRIVADO Y OTROS MODOS, CUANTIFICACIÓN Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS

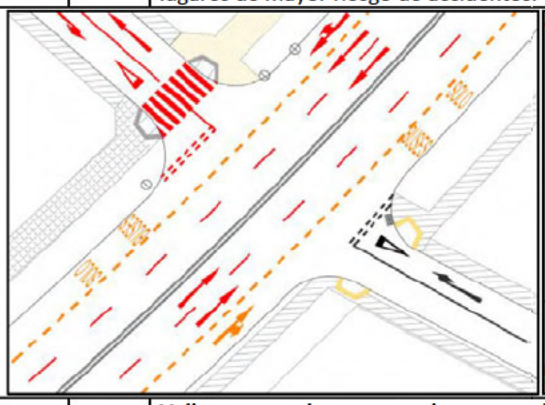
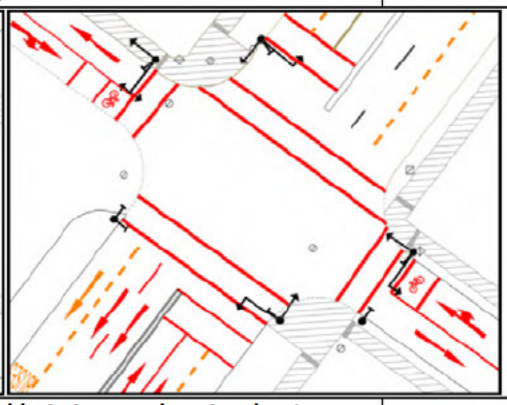
## 7.1 Medidas de Mitigación Obligatorias

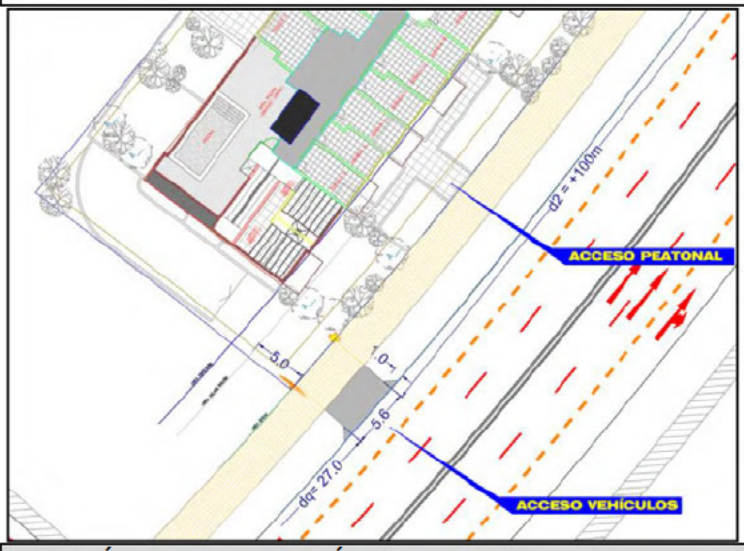
De acuerdo con el tipo y categoría del IMIV en evaluación, se tiene un conjunto de medidas de mitigación obligatorias que el proyecto debe implementar como parte de las acciones que buscan minimizar el impacto del proyecto sobre el sistema de movilidad local. Las medidas obligatorias se agrupan en 6 tipos de mitigaciones. En el cuadro siguiente se muestran los tipos de mitigaciones obligatorias y cómo el proyecto da cumplimiento a cada una de ellas.

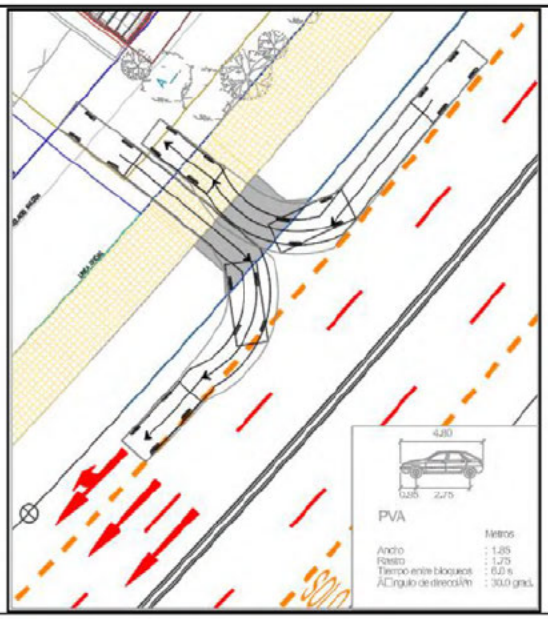
**Cuadro 7-1. Medidas de Mitigación Obligatorias del Proyecto, IMIV Transporte Privado.**

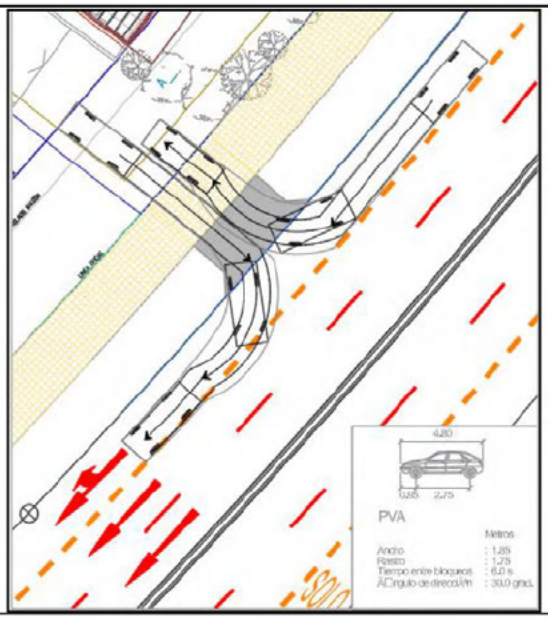
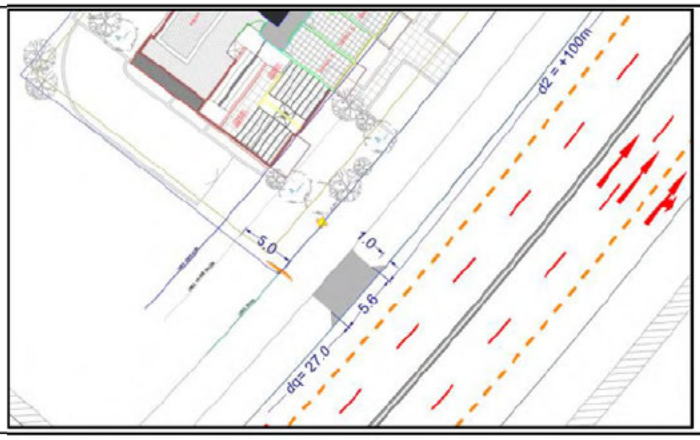
| CATEGORÍA DE IMIV | N° | Medida Obligatoria | Comentario |
|---|---|---|---|
| **Tema** | **1.** | **CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES** | |
| Básico | 1.1 | **Espacio de almacenamiento:** El diseño de los accesos vehiculares debe permitir que los vehículos que ingresan 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. | El acceso del proyecto considera una zona de espera de al menos un vehículo al interior del proyecto (Cota de 5 m indicada en el plano) |
|   | | | |

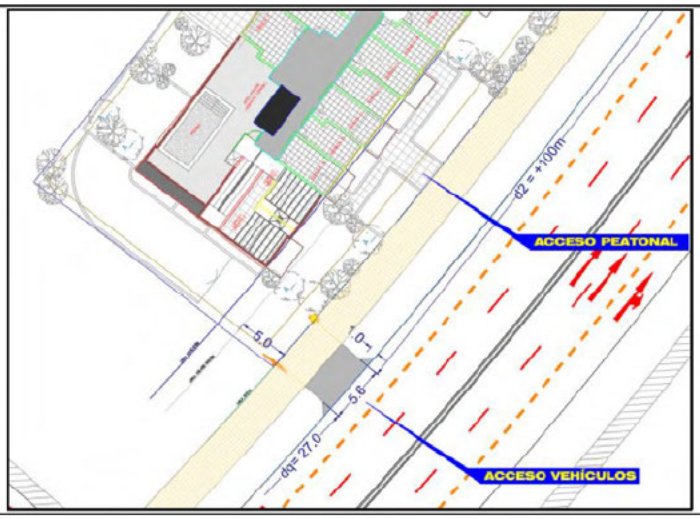
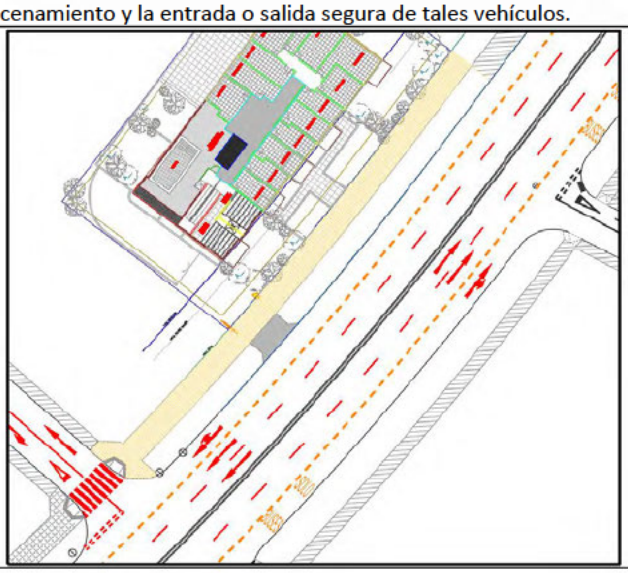
| | | | |
|---|---|---|---|
| Básico | 1.2 | **Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos:** Los accesos peatonales deben ser independientes de los accesos vehiculares. Si son contiguos, entonces ambos espacios se deben diferenciar con color o textura en el pavimento, tachas, topes, elementos verticales segregadores u otras medidas. | El acceso peatonal del proyecto se encuentra separado del acceso peatonal. |
| | |   | |
| Básico | 1.3 | **Elementos de visibilidad en accesos:** Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre peatones que circulan y vehículos que salen, el diseño del acceso debe permitir a los conductores una adecuada visibilidad de los peatones que circulan, y a éstos de la presencia de la salida de vehículos. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad. | Se instalará un espejo convexo y una baliza en el acceso vehicular de salida del proyecto, de tal forma de regularlo y solucionar posibles conflictos con los peatones. |
| | |   | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Básico | 1.4 | **Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones:**<br>En los proyectos cuya categoría de IMIV haya sido determinada por el **umbral "Flujo de viajes por otros modos"**, se deberá verificar que, en la situación con proyecto, los cruces peatonales de calzada podrán efectuarse en términos seguros, conforme a lo siguiente:<br><br>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 explicitas 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. | Los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar en todas las intersecciones del área de influencia, con cruces peatonales debidamente demarcados y señalizados. |
| | |   | |
| Básico | 1.5 | **Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales:** 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 $PV^2$ 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 $PV^2$ esté por debajo de los valores a partir de los cuales se recomienda implementar una facilidad explícita o se trate de un proyecto que debe presentar un IMIV Básico. | No aplica. |
| Básico | 1.6 | **Franjas para circulación peatonal en estacionamientos:** Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones. | No aplica, los estacionamientos del proyecto no serán de uso público. |
| **Tema** | **2.** | **CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS** | |
| Básico | 2.1 | **Continuidad de ciclovías:** Las obras de urbanización y las medidas de mitigación del proyecto deben resguardar la continuidad de las ciclovías existentes y no pueden dificultar o impedir el uso de los estacionamientos públicos para bicicletas o de las estaciones de sistemas públicos de bicicletas y otros ciclos existentes en el área de influencia. | En el área de influencia del proyecto no existen ciclovías emplazadas. |

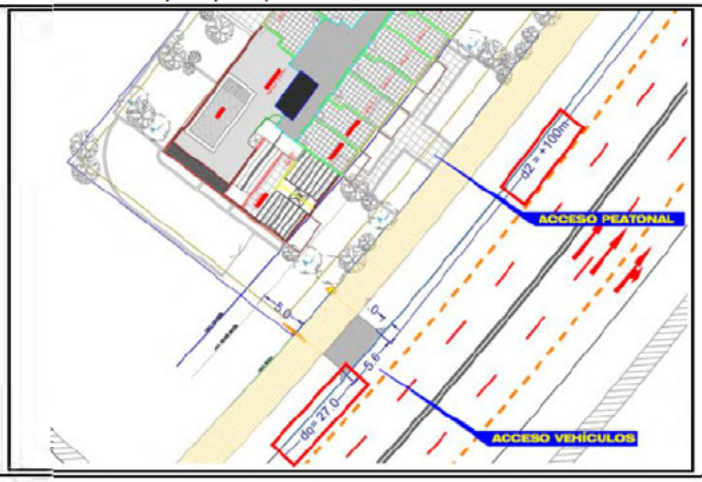
| | | | |
|---|---|---|---|
| Básico | 2.2 | **Elementos de visibilidad en accesos:** Con el fin de minimizar los conflictos y riesgos de accidentes entre ciclistas y vehículos motorizados, el diseño del acceso debe permitir una adecuada visibilidad de los ciclos que circulan, y advertir a éstos de la presencia de vehículos en el acceso vehicular. Ello puede implicar la habilitación de "ochavos" y/u otros dispositivos que mejoren la visibilidad. | El diseño del acceso del proyecto permite una adecuada visibilidad de los ciclos que puedan circular por la calzada. |
| | |   | |
| **Tema** | **3.** | **OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO** | |
| Básico | 3.1 | **Medidas para asegurar operación segura y eficiente:** 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. | El acceso vehicular del proyecto no interfiere con la operación segura y eficiente del transporte público. |
| **Tema** | **4.** | **CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS** | |
| Básico | 4.1 | **Asegurar ingreso seguro de buses y camiones:** 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. | No aplica. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Básico | 4.2 | **Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos:** 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.<br>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. | El acceso vehicular del proyecto está diseñado a fin de no interferir la circulación de los otros vehículos que circulan a la vía que enfrenta, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen. |
|  | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Básico | 4.3 | **Habilitación de sentidos de tránsito en accesos:** La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares deben estar de acuerdo al sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto. | La disposición del sentido de tránsito del acceso vehicular ubicado por Av. Las Condes se encuentra de acuerdo con el sentido de tránsito de la vía que enfrenta. |
|   | | | |
| Básico | 4.4 | **Adecuada visibilidad en accesos:** Los accesos de los proyectos deben estar ubicados y diseñados de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros. | El proyecto cuenta con una adecuada visibilidad en el acceso, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros. |
|   | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Básico | 4.5 | **Adecuada visibilidad en accesos en curvas**: 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. | El acceso del proyecto se encuentra ubicado en donde no existen curvas ni vertical ni horizontal. |
|   | | | |
| Básico | 4.6 | **Prohibición de virajes:** 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.<br>En casos excepcionales, como el acceso de vehículos de emergencia a hospitales y cuarteles de bomberos, se podrán permitir esas maniobras, en la medida que se contemplen medidas de infraestructura necesarias para el almacenamiento y la entrada o salida segura de tales vehículos. | Existe un solerón para separar el flujo vehicular de Av. Las Condes, por lo que dicha maniobra no es posible de realizar. |
|  | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Básico | 4.7 | **Facilidades para tomar y dejar pasajeros:** 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 infraestructuras puedan bajar y subir en forma segura a los vehículos que los trasladan, sin interferir la circulación vehicular en las vías adyacentes.<br>La solución debe ser consistente con la jerarquía y el perfil vial definido para la respectiva vía. | No aplica. |
| Básico | 4.8 | **Provisión de área de carga/descarga y de señalización:** 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. | No aplica. |
| Básico | 4.9 | **Distanciamientos mínimos de accesos a intersección:**<br>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 la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan.<br>Se exceptúan los IMIV Básicos de proyectos de equipamiento de clase comercio de escala mediana y mayor, y las estaciones de servicio automotor. Éstos deberán cumplir con los distanciamientos requeridos para IMIV Intermedios y Mayores, descritos a continuación. | El proyecto cumple con las distancias a la intersección de acuerdo a lo indicado en el Articulo 2.4.4 de la OGUC. |



| Tema | 5. | INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD | |
|---|---|---|---|
| Básico | 5.1 | **Señalización de tránsito:** Toda la señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito. Asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada. | Se propone la elaboración y ejecución de un proyecto de Señalización y Demarcación en el área de influencia del proyecto. Lo anterior, de acuerdo a lo indicado en el Manual de Señalización de Tránsito. |
| | | | |
| **Tema** | **6.** | **INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO** | |
| Básico | 6.1 | **Protección del espacio público:** 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. | El acceso del proyecto no ocupara el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos |
| Básico | 6.2 | **Facilidades para personas con movilidad reducida:** El proyecto no puede afectar la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o de ciclistas, tales como huellas podotáctiles, dispositivos para rodados o ciclovías, por lo que la pavimentación o repavimentación de accesos, aceras o calzadas deberán hacerse respetando o reponiendo las características de tales facilidades existentes en el área de influencia, sin perjuicio del cumplimiento de las exigencias especiales establecidas al efecto mediante ordenanza municipal. | El proyecto no afectara la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o ciclistas. |

**Fuente: Elaboración Propia.**

## 7.2 Listado de Medidas de Mitigación

1. Instalar un espejo convexo y una baliza en cada acceso vehicular de salida del proyecto, según plano de medidas de mitigación.

2. Elaborar y ejecutar proyecto de señalización vertical y demarcación en los siguientes ejes y tramos:
   - Av. Las Condes, entre Los Ilanes y Vicente Huidobro.

   Lo anterior, considerara lo siguiente:

   - Reponer señales en mal estado.
   - Instalación de una señal de "No Estacionar" (RPO-13), frente al acceso peatonal.

   La señalización correspondiente, considerara lo siguiente:

   - Líneas de detención y prioridad
   - Línea continua y segmentada de separación de Calzada
   - Soleras amarillas
   - Demarcación "PARE" y "CEDA EL PASO"-
   - Flechas direccionales
   - Demarcación Transporte Público
   - Líneas de paso peatonal
   - Paso Cebra

   El proyecto se deberá presentar para su revisión y aprobación, ante la Dirección de Tránsito de la Municipalidad que corresponda.

3. Mejoramiento integral de las siguientes Paradas de Transporte Público del área de influencia del proyecto.
   - PC281, Avenida Las Condes esq. Bocaccio
   - PC297, Avenida Las Condes esq. Vicente Huidobro

   El mejoramiento señalado consiste en las siguientes tareas:

   - Limpieza o cambio de basureros de acero inoxidable.
   - Actualización, cambio y/o reposición de señal de parada según corresponda.
   - Demarcación de cajón solo buses.

Previo a comenzar las labores, se deberá ingresar a la Gerencia de Planificación e Infraestructura de DTPM, un informe indicando las medidas de mitigación a implementar, para su revisión y validación, conforme a lo señalado en la OGUC y los estándares del DTPM.

4. Instalar dispositivos de rodado conforme a la normativa de Accesibilidad Universal, en la siguiente intersección:
   • Intersección de Avda. Las Condes / Rodas (2 dispositivos).

   El proyecto se deberá presentar para su revisión y aprobación ante la Dirección de Obras de la Municipalidad que corresponda y SERVIU.

5. Proyecto y ejecución de vereda que busque dar continuidad al perfil de vereda existente desde deslinde poniente del proyecto hasta calle Los llanes. Lo anterior conforme a lo señalado en la OGUC.

6. Realizar Sintonía Fina en semáforo ubicado en intersección de Av. Las Condes con Vicente Huidobro/Bocaccio. La medida considera:

   - La verificación/actualización de los tiempos de verde mínimo, entreverdes peatonales y vehiculares del cruce semafórico abordado.
   - Incluir la grabación en EPROM de los tiempos actualizados.

   Lo anterior, deberá ser revisado y aprobado por la UOCT. La tarea de Sintonía Fina se realizará en todos los períodos definidos en la red de semáforos

## 7.3 Otras Consideraciones

1. La demarcación se hará con pintura termoplástica, ajustándose a lo dispuesto por el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En especial, toda demarcación será aplicada con pintura termoplástica con post sembrado de microesferas, la cual debe dar cumplimiento a lo establecido en el capítulo N.º 3 del Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MINTRATEL).
2. La señalización por instalar se ajustará a lo dispuesto por el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
3. Todas las señales deben ser confeccionadas con tela de alta intensidad y protegidas con anti-grafiti, además deberán ser de acero galvanizado de 2mm de espesor. El poste de sustentación deberá ser modelo OMEGA, pintado con esmalte color negro.
4. Para las obras de pavimentación en las vías tuición MOP, el titular del proyecto deberá ingresar a Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, los planos de ingeniería de las vías tuición MOP a ejecutar, para su revisión y posterior aprobación por los citados organismos y un plano de expropiaciones (en caso que éstas se requieran) del sector donde se emplazará, y una vez el titular cuente con la aprobación de los planos de ingeniería de detalle de las vías a ejecutar (en caso que ello ocurra), por parte del Ministerio de Obras Públicas, y posea los terrenos necesarios para materializar las obras faltantes de la vía, deberá iniciar a la brevedad los trabajos tendientes a materializar las calles que correspondan. Cabe señalar que se deberá gestionar la obtención de todos los permisos necesarios de parte de los organismos competentes.
5. Las obras de pavimentación en vías tuición SERVIU y solución de aguas lluvias asociadas al estudio, deberán detallarse en un Proyecto de Pavimentación patrocinado por un Ingeniero Civil, el que ha de presentarse para su revisión y aprobación al SERVIU, Subdirección de Pavimentación y Obras Viales, teniendo en cuenta para el diseño la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, la Ordenanza del Plan Regulador de la comuna de Independencia y el Manual REDEVU 2009.
6. Todas las obras de pavimentación a realizar deberán ser mantenidas por el titular del proyecto, hasta que éstas sean recepcionadas por el organismo competente.
7. Todos los proyectos de demarcación y señalización a realizar deberán ser presentados para su revisión y posterior aprobación, si corresponde, a la Dirección de Tránsito de la comuna correspondiente. Además, las señales y demarcaciones de tránsito a mejorar y/o propuesta, deberán estar de acuerdo con las exigencias de las actuales especificaciones técnicas, en cuanto a formas y colores.

8. Los accesos deberán cumplir con lo señalado en el Art. 2.4.4 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC). Es decir, que estos no podrán interrumpir las soleras, sino que ellas deberán ser rebajadas.
9. Las obras que se realicen en la vía pública considerarán lo dispuesto en el Capítulo N.º 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos.

# 8 CONCLUSIONES

En este Informe de Mitigación de Impacto Vial de Transporte Privado, se ha realizado un análisis detallado del área de influencia y de los impactos del transporte privado y otros modos asociados al proyecto **"Las Condes 7990"**.

A partir de este análisis, se han definido las medidas de mitigación obligatorias que permitirán resguardar la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.

En resumen, puesto que las medidas de mitigación logran subsanar los impactos inducidos por la implementación del proyecto "**Las Condes 7990**", es posible afirmar que éste es factible desde la perspectiva de su impacto en el sistema de movilidad local, dando cumplimiento a la normativa y exigencias vigentes. Luego, se concluye que el proyecto se encuentra en condiciones de entrar en su etapa de operación definitiva desde la perspectiva de su impacto sobre el sistema de transporte.

**ANEXOS**

**ARCHIVO DIGITAL**

0. Anexos_Reingreso_IMIV Las Condes 7990