

***Informe de Mitigación de Impacto Vial
(IMIV) Básico***

VERSION CORREGIDA

**Proyecto “Edificio Martín Alonso
Pinzón”**

Comuna de Las Condes

Noviembre 2022

INDICE DE CONTENIDOS

1	DECLARACIÓN DEL TIPO DE INFORME	3
2	FICHA RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO	3
3	ESQUEMA DEL PROYECTO	9
4	CIP	9
5	SUPERFICIES	12
6	ESTACIONAMIENTOS	12
7	ESTADISTICA DE ACCIDENTES	14
8	ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO	15
9	RUTAS DE INGRESO Y EGRESO AL PROYECTO	17
10	CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	23
1.1	CALLE MARTIN ALONSO PINZÓN	23
1.2	INTERSECCIÓN DE CALLE SEBASTIÁN ELCANO CON CALLE MARTIN ALONSO PINZÓN	25
1.3	INTERSECCIÓN DE CALLE MARTÍN ALONSO PINZÓN CON CALLE LA RÁBIDA	27
1.4	INTERSECCIÓN DE CALLE MARTIN ALONSO PINZÓN CON CALLE MARTÍN MUJICA	29
1.5	INTERSECCIÓN DE CALLE MARTIN ALONSO PINZÓN CON CALLE MAR DEL SUR	31
1.6	INTERSECCIÓN DE CALLE MARTIN ALONSO PINZÓN CON CALLE DIEGO DE DEZA	33
11	PROPUESTA Y DETALLE DE ACCESO	35
12	ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTOS DE DISTANCIAS MINIMAS	37
13	MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS	38
14	SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO	45
15	ANEXOS VARIOS	46

1 DECLARACIÓN DEL TIPO DE INFORME

El presente informe contiene los antecedentes y análisis vial correspondiente al estudio Informe de Mitigación de Impacto Vial (**IMIV Básico**), para el proyecto “**Edificio Martín Pinzón**”, ubicado en Martín Alonso Pinzón N° 5300 y Martín Mujica N° 1170 de la ciudad de Santiago, comuna de Las Condes, en el predio con nuevo ROL 00718-00023.

El proyecto contempla la construcción de un Edificio de 46 Viviendas cuya área de edificación total corresponde a 7108.29 metros cuadrados dentro de una superficie de terreno de 1928.3 metros cuadrados. El cual se proyecta que este en construido y habitado en el año 2025.

Se proyecta la edificación de un edificio de 9 pisos de altura, más piso retirado más 2 subterráneos, 71 estacionamientos para vehículos, de estos 9 corresponden a visitas y 3 para discapacitados, y 37 para bicicletas.

El estudio está elaborado en base a las exigencias del DS N°30 del MTT, respetando sus contenidos mínimos y los análisis que efectúa el consultor, para una correcta comprensión en su revisión.

2 FICHA RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

La ficha elaborada según lo que indica el Artículo 1.1.5 del DS 30 del MTT, que se requiere en la sección b) del Artículo 2.1.2 del Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano, se adjunta en el respaldo digital **Anexo 1: Ficha Resumen** la cual se completa de forma digital en el SEIM al inicio de la tramitación del presente estudio.

Figura 1.1: Oficio SEIM



OFICIO SEIM N° RM-0000003329/2022

ANT.: Ingreso de características de Proyecto de Crecimiento Urbano en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, N° ID 13094122.

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, 15 DE JUNIO DE 2022.

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

A: INMOBILIARIA CAMPOAMOR SPA Y JUAN ESTEBAN PUMPIN DEVOTO

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 13094122:

Nombre Proyecto:	EDIFICIO MARTIN ALONSO PINZON
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva

Rol	Región	Comuna	Dirección
00718-023	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Martín Alonso Pinzón # 5304
00718-019	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Martín de Mujica # 1112
00718-020	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Martín de Mujica # 1122
00718-021	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Martín de Mujica # 1144
00718-022	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Martín de Mujica # 1148

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto
Residencial	Vivienda	Departamento

Total terreno	Total edificado	Útil construido
1928.3 m2	7108.29 m2	4719.49 m2



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

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	26	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	33	Viajes/h	EXENTO	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 proyecto se encuentra exento de presentar un Informe de Mitigación de Impacto Vial, sin perjuicio que se deba dar cumplimiento a las exigencias normativas relacionadas con el sistema de movilidad local que le sean aplicables, contenidas en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en su Ordenanza General o en otras disposiciones legales y reglamentarias.

Considerando el resultado de ambas categorizaciones: BASICO para transporte privado motorizado y EXENTO 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).

El área de influencia deberá extenderse hasta las paradas o estaciones de transporte público que utilizarían los usuarios, considerando un máximo de 2 intersecciones adicionales si fuese necesario, en las respectivas rutas peatonales de entrada y salida

2 de 3



Lo señalado en este oficio mantendrá su validez y vigencia mientras no se modifiquen las características del proyecto informadas en el SEIM ni se publiquen en el Diario Oficial modificaciones a las normas urbanísticas, legales o reglamentarias pertinentes, que afecten la zona en que esté emplazado el predio o la estimación de los flujos efectuada por el sistema.

Sin otro particular, le saluda atentamente,



Roberto Alexis Santa Cruz González
Secretaría Regional Ministerial de Transportes y
Telecomunicaciones
Región Metropolitana de Santiago
15/06/2022 12:56

Fuente: SEIM

Se corrigen las superficies del proyecto y con la intención de verificar la categoría del proyecto, se genera una nueva simulación.

Figura 1.2: Simulación corregida



SIMULACIÓN

SIMULACIÓN DE CATEGORIZACIÓN

Con fecha 21 de octubre de 2022 a las 19:00 horas, el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, perteneciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones certifica que, el proyecto "Edificio Martín de Mujica", con Inmobiliaria Campoamor Spa como titular, tiene la siguiente categorización:

- En transporte privado motorizado BASICO
- En viajes en otros modos BASICO

Flujo total inducido	Valor	Unidad	Categoría IMIV	Nº de intersecciones
Transporte privado motorizado	36	Veh/h	BASICO	1
Viajes en otros modos	47	Viajes/h	BASICO	1

La evaluación se basó en los siguientes datos:

Nombre Proyecto:	Edificio Martín de Mujica
Tipo de crecimiento urbano:	Densificación
Tipo de trámite:	Proyecto de obra nueva en predio/sitio resultante del Loteo o Condominio tipo B

Rol	Región	Comuna	Dirección
00718-023	Metropolitana de Santiago	Las Condes	Martín Alonso Pinzón # 5300

Uso de suelo	Destino/Clase	Proyecto
Residencial	Vivienda	Departamento



Total terreno	Total edificado	Útil construido
1928.3 m ²	7108.29 m ²	4719.49 m ²

*Este certificado es de carácter informativo y no tiene validez para tramitación del proyecto. Su vigencia está sujeta al registro de la Simulación en SEIM.

Fuente: SEIM

3 ESQUEMA DEL PROYECTO

El esquema elaborado del proyecto, correspondiente al punto c) del Artículo 2.1.2 del Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano, se adjunta en el respaldo digital **Anexo 2: Esquema del Proyecto** en formato .pdf y .dwg para su mejor comprensión.

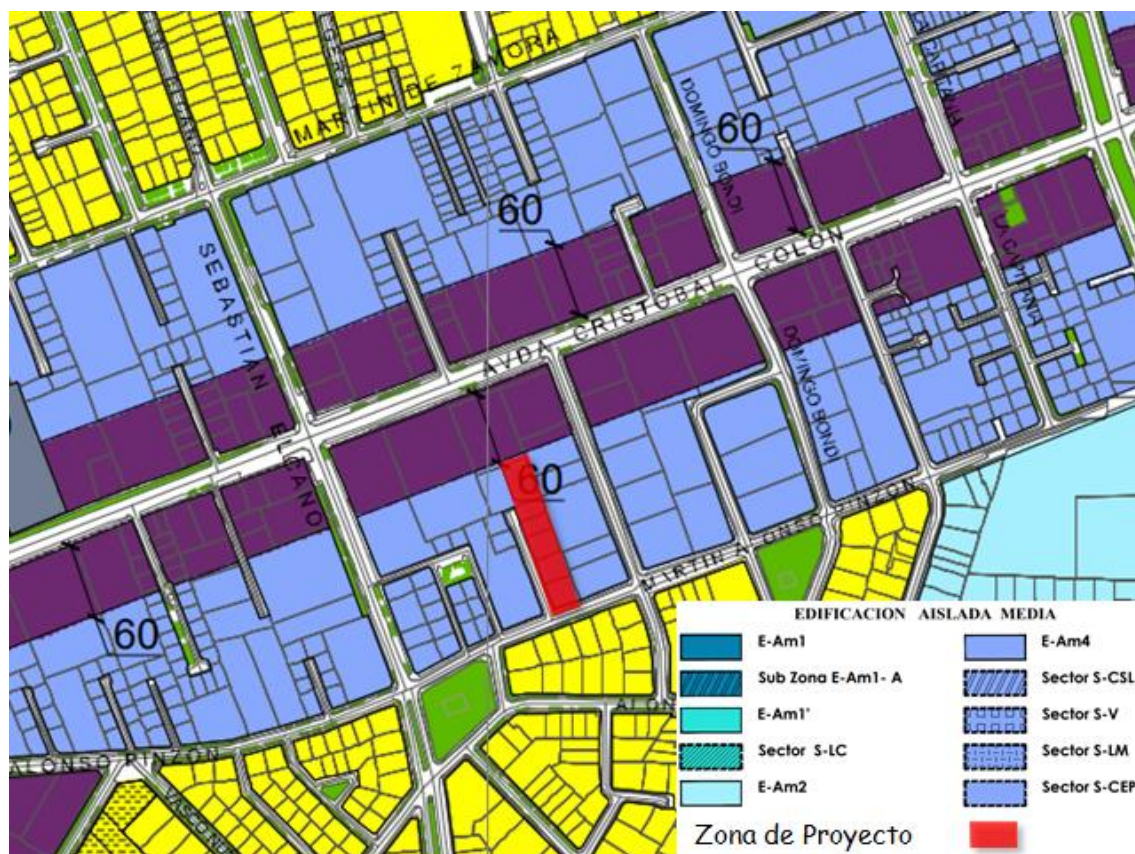
4 CIP

El Certificado de Informaciones Previas solicitado en el punto d) del Artículo 2.1.2 **Anexo 3: Certificado de Informaciones Previas (CIP) e IPT** en formato .pdf para su mejor comprensión.

El Plan Regulador Comunal señala que el predio se ubica en la zona E-Am4 denominada “Edificación Aislada Media”. Consolidada como se observa en Figura 1, cuyos usos de suelo se encuentran especificados en el CIP N° 2516 correspondiente al Lote E1 del plano S-8107. El proyecto se emplaza a 150 metros al oriente de la intersección de calle Sebastián Elcano con calle Martín de Mujica.

La vía contigua al predio donde se ubican los accesos está clasificada como “Vía Local” y presenta un ancho de calzada de 7 metros, y una distancia entre la solera hasta la línea oficial de 3.95 metros.

Figura 4.1: Uso de Suelos Plan Regulador Comunal de Las Condes



TIPO DE USO DEL SUELO	CLASE O DESTINO	ACTIVIDADES	
		PERMITIDAS	PROHIBIDAS
RESIDENCIAL	VIVIENDA	Vivienda	Ninguna
	HOGARES DE ACOGIDA	Hogares de acogida de adulto mayor y de estudiantes (*).	Hogares de acogida de adulto mayor con tratamiento médico / Centros de acogida de niños y adolescentes con problemas conductuales / Toda otra actividad, excluidas las permitidas, se entienden prohibidas.
	HOSPEDAJE	Ninguna	Todas aquellas actividades de la clase hospedaje.

Fuente: PRC, Ilustre Municipalidad de Las Condes

Figura 4.2: Calculo de Carga de Ocupación del Proyecto

CALCULO CARGA DE OCUPACION			
TORRE A			
CALCULO ANCHO ESCALERA			
DEPTOS	0 - 60 m2 = 6 DPTOS = 248,04 m2 ÷ 15 x PERS =	16,54 PERS.	
DEPTOS	60 - 140 m2 = 18 DPTOS = 1.580,48 m2 ÷ 20 x PERS =	79,02 PERS.	
SE EXIGE	1 ESCALERA DE 120 cm.	=	95,56 PERS.
SE PROPONE	1 ESCALERA DE 130 cm.	=	96 PERSONAS
CALCULO ANCHO DEL PASILLO (ACREDITACION ART. 4.2.5.)			
DEPTOS	0 - 60 m2 = 0 DPTOS = 0,00 m2 ÷ 15 x PERS =	0,00 PERS.	
DEPTOS	60 - 140 m2 = 3 DPTOS = 285,94 m2 ÷ 20 x PERS =	14,30 PERS.	
		=	14,30 PERS.
		=	15 PERSONAS
ANCHO PASILLO EXIGIDO	=> 15 x 0,50 m =	7,50 cm	= 110 cm mínimo
ANCHO PASILLO PROPUESTO			= 130 cm
TORRE B			
CALCULO ANCHO ESCALERA			
DEPTOS	0 - 60 m2 = 0 DPTOS = 0,00 m2 ÷ 15 x PERS =	0,00 PERS.	
DEPTOS	60 - 140 m2 = 17 DPTOS = 1.463,57 m2 ÷ 20 x PERS =	73,18 PERS.	
SE EXIGE	1 ESCALERA DE 120 cm.	=	73,18 PERS.
SE PROPONE	1 ESCALERA DE 130 cm.	=	74 PERSONAS
CALCULO ANCHO DEL PASILLO (ACREDITACION ART. 4.2.5.)			
DEPTOS	0 - 60 m2 = 0 DPTOS = 0,00 m2 ÷ 15 x PERS =	0,00 PERS.	
DEPTOS	60 - 140 m2 = 2 DPTOS = 203,47 m2 ÷ 20 x PERS =	10,17 PERS.	
		=	10,17 PERS.
		=	11 PERSONAS
ANCHO PASILLO EXIGIDO	=> 11 x 0,50 m =	5,50 cm	= 110 cm mínimo
ANCHO PASILLO PROPUESTO			= 130 cm
SUBTERRANEO			
CALCULO ANCHO ESCALERA SUBTERRANEO			
ESTACIONAMIENTOS	= 811,00 m2 ÷ 16 x PERS =	50,69 PERS.	
BODEGAS	= 191,71 m2 ÷ 40 x PERS =	4,79 PERS.	
GINNASIO	= 59,41 m2 ÷ 4 x PERS =	14,85 PERS.	
ADMINISTRACION	= 16,05 m2 ÷ 10 x PERS =	1,60 PERS.	
BOD. ADMINISTR.	= 6,99 m2 ÷ 40 x PERS =	0,17 PERS.	
SALA PRIMEROS AUXILIOS	= 4,45 m2 ÷ 6 x PERS =	0,74 PERS.	
		=	72,84 PERS.
SE EXIGE	1 ESCALERA DE 120 cm. DE ANCHO		= 73 PERSONAS
SE PROPONE	1 ESCALERA DE 120 cm. DE ANCHO		
CALCULO CARGA OCUPACION TOTAL			
DE	0- 60 m2 = 06 DPTOS = 248,04 m2 ÷ 15 x PERS =	16,54 PERS.	
DE	60- 140 m2 = 40 DPTOS = 3.716,78 m2 ÷ 20 x PERS =	185,84 PERS.	
		=	202,38 PERS.
CARGA OCUPACION TOTAL TORRES A - B		=	203 PERSONAS
CALCULO DENSIDAD DE OCUPACION			
DENSIDAD PROPUESTA = 46 VIVIENDAS			
	$\frac{203}{2.625,64} \times 10.000$	= 773,14 pers./há.	

Fuente: Planta de Arquitectura

5 Superficies

A continuación se presenta el cuadro resumen de superficies del proyecto:

Figura 5.1: Cuadro resumen de superficies

RESUMEN SUPERFICIES			
TORRE	UTIL (m2)	COMUN (m2)	TOTAL (m2)
SUP. EDIFICADA BAJO TERRENO	1.002,71 m2	1.851,55 m2	2.854,26 m2
SUP. EDIFICADA SOBRE TERRENO	3.716,78 m2	537,25 m2	4.254,03 m2
SUP. EDIFICADA TOTAL	4.719,49 m2	2.388,80 m2	7.108,29 m2
SUP. TOTAL TERRENO NETO	1.928,30 m2		
SUP. TOTAL TERRENO BRUTO	2.625,64 m2		

Fuente: Planta de Arquitectura

6 ESTACIONAMIENTOS

A continuación se presenta el cuadro del cálculo de estacionamientos del proyecto, exigidos según el PRC comunal:

Figura 6.1: Cuadro cálculo de estacionamientos

CALCULO ESTACIONAMIENTOS	
ESTAC. VIVIENDA EXIGIDOS	
0- 70m2 = 1 c/VIV. = 26 x 1	= 26
70-110m2 = 1,5 c/VIV. = 18 x 1,5	= 27
110-140m2 = 2 c/VIV. = 2 x 2	= 4
	= 57 ESTAC.
+ 15 % VISITAS	= 9 ESTAC. VISITAS
TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS	= 66 ESTACIONAMIENTOS
ESTAC. VIVIENDA PROPUESTOS	
62 ESTAC. + 09 ESTAC. VISITAS	= 71 ESTACIONAMIENTOS
TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS	= 71 ESTACIONAMIENTOS
INCLUYE 03 ESTACIONAMIENTOS DE DISCAPACITADOS	
INCLUYE 20 ESTACIONAMIENTOS DOBLES (27,77%)	

CALCULO BICICLETEROS	
ESTAC. BICICLETAS EXIGIDOS:	
2 BICICL. POR C/AUTO PROPUESTO = 71 / 2	= 36 BICICLETEROS
ESTAC. BICICLETAS PROPUESTOS:	= 37 BICICLETEROS

Fuente: Planta de Arquitectura

Según lo dispuesto en el O.G.U.C. artículo 2.4.2 respecto de personas discapacitadas, para el presente proyecto se exigen 3 estacionamientos para discapacitados, incluidos dentro de las 71 unidades vehiculares totales. Esta exigencia se obtiene de acuerdo con el siguiente cuadro:

Cuadro N° 6.1: Normativa Para Estacionamientos Discapacitados

Dotación de Estacionamientos	Estacionamientos para Personas con Discapacidad
Desde 1 hasta 20	1
Sobre 20 hasta 50	2
Sobre 50 hasta 200	3
Sobre 200 hasta 400	4
Sobre 400 hasta 500	5
Sobre 500	1 % Total

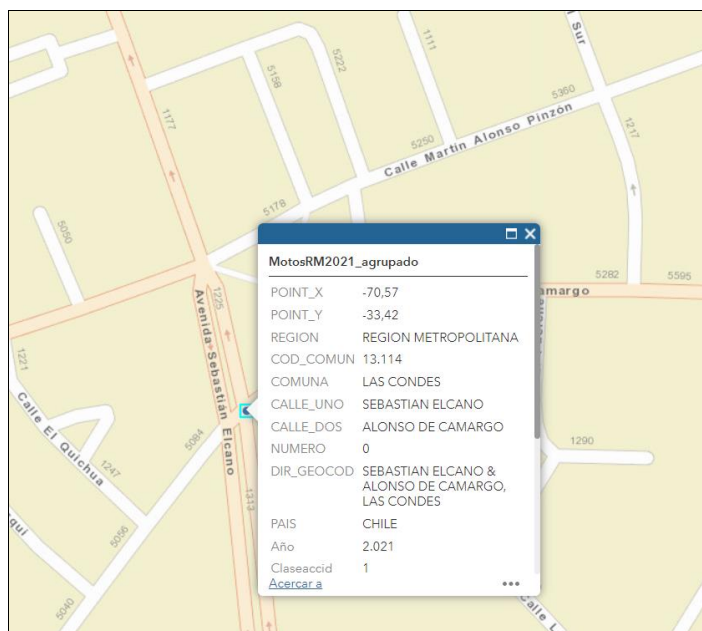
Según Normativa O.G.U.C

7 ESTADISTICA DE ACCIDENTES

Según la información recopilada en la página de siniestro de tránsito de la Conset, no se registran accidentes en área de influencia en los últimos 4 años.

Cabe señalar, que en el año 2021 se registró un siniestro en las cercanías del área de influencia, en la intersección de Av. Sebastián el Cano con Alonso de Camargo.

Figura 7.1: Siniestro en las cercanías del proyecto



Fuente: Conaset

Link: <https://conaset.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=cd1e02570431404cab3bdef63b9002ee>

8 ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO

El Área de Influencia del proyecto se debe definir según lo especificado en el Artículo 2.2.1 del DS N°30/2019 del MTT. Esta área corresponde a la zona que se debe tener en consideración de análisis para su correcta mitigación a través de las correspondientes medidas obligatorias aplicables, esto se debe a los impactos que tendrá la implementación del proyecto dentro del sistema de movilidad local. Se determina por el espacio público contiguo al predio en el que se pretende emplazar el proyecto y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones. El esquema del área deberá considerar los siguientes puntos:

- a) Accesos tanto vehiculares como peatonales, incluyendo la parte de la calzada o de la acera requerida al efecto. Se debe indicar si es que es posible ingresar, salir o ambas acciones a través de los accesos.
- b) Las afectaciones a utilidad pública contempladas en el instrumento de planificación territorial para ensanche o apertura de vías, en aquella parte que graven al predio en que se emplazará el proyecto y en la medida que, conforme a lo dispuesto en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y en su Ordenanza General, el titular del proyecto esté obligado a ejecutar las respectivas obras de urbanización.
- c) Los tramos de vías, en su ancho entre líneas oficiales, que enfrenten el predio y los que conecten los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía, en la principal ruta de entrada al proyecto y en la principal ruta de salida del mismo, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones. Excepcionalmente cuando en la situación actual no exista intersección a menos de 500 metros respecto del acceso del proyecto, el área de influencia para efectos de la circulación peatonal quedará reducida a esa distancia.

De lo anterior se adjunta el siguiente cuadro e imagen del área de influencia:

Tabla 8.1: Definición del área de influencia

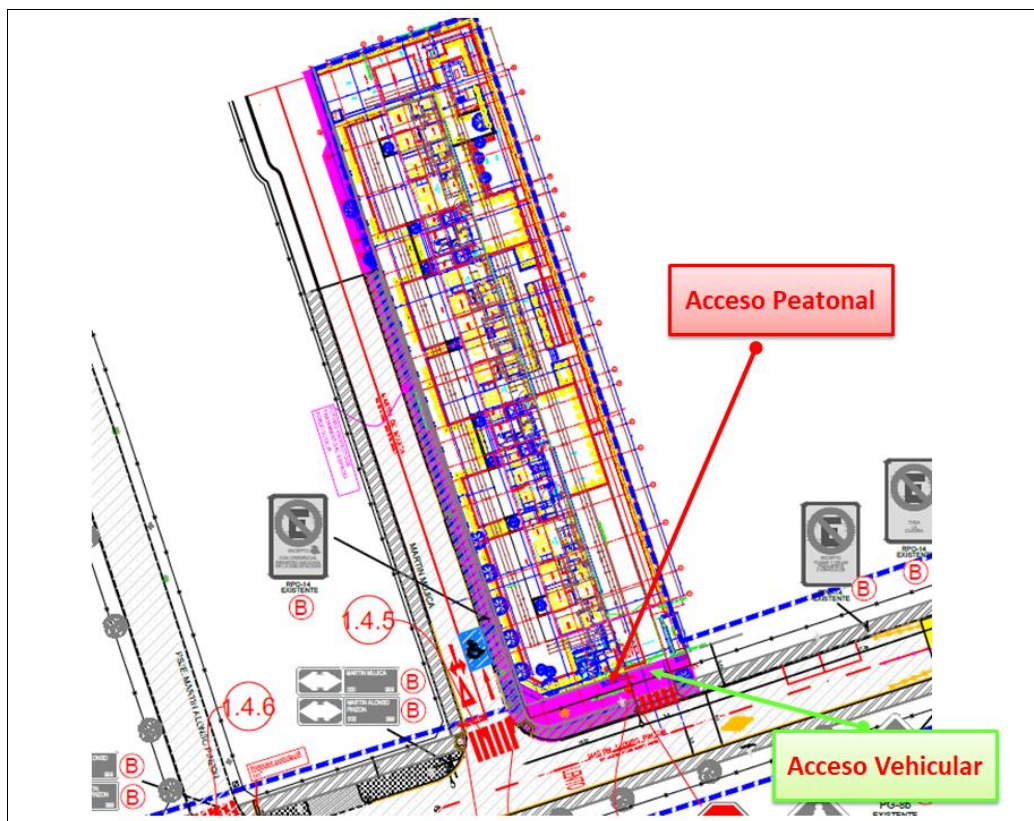
Elementos del área de influencia	Descripción
Zona de Proyecto	ROL 00718-00023 con una superficie de terreno de 1928.3 m2.
Acceso Vehicular	Se proyecta 1 acceso vehicular por calle Martin Alonso Pinzón. Este acceso contempla el ingreso y salida de vehículos.
Acceso Peatonal	Se proyecta 1 acceso peatonal por calle Martin Alonso Pinzón. Este acceso contempla el ingreso y salida de peatones
Calle Martin Alonso Pinzón	Se considera el tramo de vía bidireccional, de 163 metros desde calle Sebastián Elcano hasta 35 metros hacia el poniente de calle Martín Mujica.
Intersección de calle Sebastián Elcano con calle Martin Alonso Pinzón	Intersección semaforizada de dos pistas por sentido separadas por una mediana, en el acceso sur de calle Sebastián Elcano, y tres pistas en el acceso norte. Calle Martin Alonso Pinzón posee una pista por sentido.
Intersección de calle Martin Alonso Pinzón con calle La Rábida	Intersección de prioridad con dos pistas de por sentido en calle Martin Alonso Pinzón y calle La Rábida.
Intersección de calle Martin Alonso Pinzón con calle Martín Mujica	Intersección con dos pistas de por sentido en calle Martin Alonso Pinzón y calle Martín Mujica.
Intersección de calle Martin Alonso Pinzón con calle Mar del Sur	Intersección con dos pistas de por sentido en calle Martin Alonso Pinzón y 2 pistas unidireccionales en calle Mar del Sur.
Intersección de calle Martin Alonso Pinzón con calle Diego de Deza	Intersección con dos pistas de por sentido en calle Martin Alonso Pinzón y 2 pistas unidireccionales en calle Diego de Deza.

Fuente: Elaboración Propia en Base a DS N°30/2019 del MTT.

9 Rutas de ingreso y egreso al proyecto

Se presenta a continuación un análisis gráfico tanto para los accesos vehiculares como peatonales que son contemplados dentro del proyecto.

Figura 9.1: Emplazamiento de acceso peatonal y vehicular de proyecto



Fuente: Elaboración Propia

Figura 9.2: Rutas de Ingreso y Egreso Vehicular (Norte y Sur)



Fuente: Elaboración Propia en Base a DS N°30/2019 del MTT.

Figura 9.3: Rutas de Ingreso y Egreso Vehicular (Poniente y Oriente)



Fuente: Elaboración Propia en Base a DS N°30/2019 del MTT.

Figura 9.4: Rutas de Ingreso y Egreso de Peatones (Norte-Sur y Poniente -Oriente)



Fuente: Elaboración Propia en Base a DS N°30/2019 del MTT.

Punto Cardinal	Intersecciones
Norte	Mar del Sur al norte
Sur	Sebastián Elcano al Sur
Oriente	Mar del Sur con Martín Alonso Pinzón
Poniente	Sebastián Elcano con Martín Alonso Pinzón

Figura 9.5: Rutas de Ingreso y Egreso de Bicicletas (Norte-Sur y Poniente -Oriente)



Fuente: Elaboración Propia en Base a DS N°30/2019 del MTT.

Lo expuesto en las figuras señala que los espacios públicos más cercanos para el acceso contemplado por calle Martín Alonso Pinzón corresponden entre las calles Sebastián Elcano y calle Diego de Deza. En consideración de lo anterior, el área de influencia del proyecto se muestra a continuación:

Figura 9.6: Área de Influencia del Proyecto



Fuente: Elaboración Propia en Base a DS N°30/2019 del MTT.

En el **Anexo 4: Área de Influencia**, se adjunta el archivo kmz solicitado en el Artículo 2.2.1 del DS N°30/2019 del MTT.

10 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El Área de Influencia definida anteriormente se debe caracterizar de forma adecuada, mediante un catastro detallado que permite identificar las características de las vías, intersecciones e infraestructura dentro de la faja vial con el objetivo de identificar las deficiencias existentes y proyectar así las medidas de mitigación obligatorias correspondientes.

1.1 Calle Martín Alonso Pinzón

La vía corresponde a una calzada bidireccional de 7 metros de ancho, posee 1 pista de circulación por sentido oriente-poniente y viceversa, donde cada una presenta 3.5 metros de ancho. Las veredas poseen un ancho de 1.8 metros, y se aprecia soleras que confinan la calzada en ambos costados de la vía.

Tabla 10.1: Calle Martín Alonso Pinzón

Descripción	Catastro Fotográfico
Vista Poniente-Oriente La calzada corresponde a losa de hormigón en buen estado de conservación. Se aprecia la demarcación borrosa del eje de la calzada.	
Vista Oriente-Poniente Se aprecia gran cantidad de vehículos estacionados en los costados de la vía, a pesar de la restricción “No Estacionar”.	

Descripción	Catastro Fotográfico
Vista Oriente-Poniente Se observan veredas en buen estado de conservación, en ambos costados de la vía, de un ancho de 1.8 metros para el desplazamiento libre de peatones.	
Vista Sur-Norte Se observa vallas peatonales en el sector sur de la vía, en buen estado de conservación.	
La calzada encuentra confinada por soleras en ambos costados de la vía, y demarcada con color amarillo en algunos tramos, para la restricción de "No Estacionar".	

Fuente: Elaboración Propia en Base a Catastro

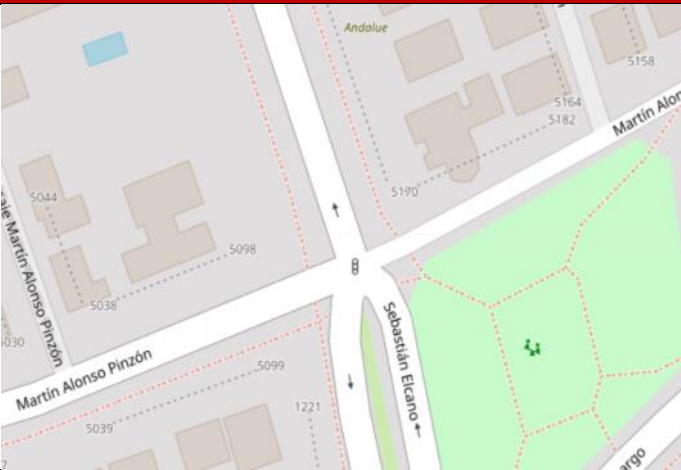
1.2 Intersección de calle Sebastián Elcano con calle Martín Alonso Pinzón

La intersección de calle Sebastián Elcano con calle Martín Alonso Pinzón corresponde a una intersección semaforizada de dos vías que pertenecen a la red local de tránsito. La materialidad de las calzadas que conforman la intersección corresponde a losa de hormigón.

El eje calle Sebastián Elcano, presenta una calzada bidireccional de 15 metros de ancho en su acceso sur con 2 pista por sentido, separadas por una mediana, adicionalmente, en su acceso norte presenta 3 pistas unidireccionales, sentido sur-norte, todas poseen 3.5 metros de ancho.

Por otro Martín Alonso Pinzón en este tramo poseen 1 pista de circulación, sentido oriente-poniente y poniente-oriente de ancho 3.5 metros cada una.

Tabla 10.2: Intersección de calle Sebastián Elcano con calle Martín Alonso Pinzón

Descripción	Catastro Fotográfico
La intersección de calle Sebastián Elcano con calle Martín Alonso Pinzón corresponde a una intersección con forma "+"	
Vista Norte-Sur Intersección semaforizada, conformada por calzadas de losas de hormigón en buen estado de conservación.	

Descripción	Catastro Fotográfico
Vista Sur-Norte Se aprecia la demarcación de encauses peatonales y líneas de detención desgastadas.	
Vista Oriente-Poniente La señalización de la intersección, se aprecia en buen estado de conservación.	

Fuente: Elaboración Propia en Base a Catastro

1.3 Intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle La Rábida

La intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle La Rábida corresponde a una intersección de prioridad "Ceda el Paso". La materialidad de las calzadas que conforman la intersección corresponde a losa de hormigón.

El eje Martín Alonso Pinzón en este tramo posee 1 pista de circulación, sentido oriente-poniente y poniente-oriente de ancho 3.5 metros cada una. Por otro calle La Rábida posee 1 pista de circulación, sentido norte-sur y sur-norte.

Tabla 10.3: Intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle La Rábida

Descripción	Catastro Fotográfico
La intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle La Rábida corresponde a una intersección con forma "T"	
Vista Sur-Norte La intersección presenta 3 accesos vehiculares. Dos accesos pertenecen al eje vial principal de la intersección, denominado Martín Alonso Pinzón. El acceso restante pertenece al eje vial secundario denominado calle La Rábida.	

Descripción	Catastro Fotográfico
Vista Poniente-Oriente Se observan vallas peatonales en buen estado de conservación, para el resguardo del cruce inadecuado de peatones.	
Vista Poniente-Oriente La intersección se encuentra regulada a través de una señal y demarcación "Ceda el Paso". Dicha demarcación se aprecia desgastada y poco definida.	

Fuente: Elaboración Propia en Base a Catastro

1.4 Intersección de calle Martin Alonso Pinzón con calle Martín Mujica

La intersección de calle Martin Alonso Pinzón con calle Martín Mujica, está materializada mediante calzadas de hormigón. Calle Martin Alonso Pinzón, presenta una calzada bidireccional de 7 metros de ancho conformada por 1 pista sentido de circulación oriente-poniente y una pista sentido de circulación poniente-oriente, todas poseen 3.5 metros de ancho. Por otro lado, calle Martín Mujica es una vía bidireccional con 1 una pista por sentido norte-sur y sur-norte, con un ancho de 2.98 metros cada una.

Tabla 10.4: Intersección de calle Martin Alonso Pinzón con calle Martín Mujica

Descripción	Catastro Fotográfico
La intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Martín Mujica corresponde a una intersección con forma “T”	
Vista Norte-Sur Se observa un estacionamiento exclusivo para personas con movilidad reducida en calle Martín Mujica, con la señal correspondiente, sin embargo, su demarcación se encuentra desgastada.	

Descripción	Catastro Fotográfico
Vista Norte-Sur Se aprecia soleras confinadas, en ambos costados de la vía Martín Mujica.	 Una fotografía tomada desde una perspectiva de calle, mirando hacia el sur. A la izquierda hay una vereda de concreto con una solera metálica confinada. A la derecha hay una vereda de concreto con una solera metálica confinada. En el fondo se ve un camión blanco estacionado y un edificio.
Vista Norte-Sur Se observan veredas de medida variable entre 1.3 - 1.2 metros de ancho en ambos costados de la vía de Martín Mujica. ,	 Una fotografía tomada desde una perspectiva de calle, mirando hacia el sur. A la izquierda hay una vereda de concreto con una solera metálica confinada. A la derecha hay una vereda de concreto con una solera metálica confinada. En el fondo se ve un edificio y un coche.

Fuente: Elaboración Propia en Base a Catastro

1.5 Intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Mar del Sur

La intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Mar del Sur se encuentra regulada por señal y demarcación "Ceda el Paso". Calle Martín Alonso Pinzón, presenta una calzada bidireccional de 7 metros de ancho conformada por 1 pista sentido de circulación oriente-poniente y una pista sentido de circulación poniente-oriente, todas poseen 3.5 metros de ancho. Por otro lado, calle Mar del Sur en este tramo se empalma mediante 2 pistas unidireccionales de sentido sur-norte.

Tabla 10.5: Intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Mar del Sur

Descripción	Catastro Fotográfico
La intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Mar del Sur corresponde a una intersección con forma "+"	
Vista oriente-poniente Se observa un paso peatonal tipo cebra con dispositivos de rodados y huella podotáctil, en el acceso oriente de la intersección	

Descripción	Catastro Fotográfico
Vista Poniente-Oriente La demarcación de la intersección, se encuentra desgastada en algunos sectores.	
Vista Poniente-Oriente La señalización se encuentra en buen estado de conservación.	

Fuente: Elaboración Propia en Base a Catastro

1.6 Intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Diego de Deza

La intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Diego de Deza, está materializada mediante calzadas de hormigón. Calle Martín Alonso Pinzón, presenta una calzada bidireccional de 7 metros de ancho conformada por 1 pista sentido de circulación oriente-poniente y una pista sentido de circulación poniente-oriente, todas poseen 3.5 metros de ancho. Por otro lado, calle Diego de Deza es una vía unidireccional, con 2 pistas de circulación y sentido de circulación norte-sur.

La intersección se encuentra regulada por una señal de prioridad “Ceda el paso”, con calle Martín Alonso Pinzón como vía primaria y calle Diego de Deza como vía secundaria.

Tabla 10.6: Intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Diego de Deza

Descripción	Catastro Fotográfico
La intersección de calle Martín Alonso Pinzón con calle Diego de Deza corresponde a una intersección con forma “+”	
Vista Oriente-Poniente Se observa la demarcación de pasos peatonales tipo cebra, en los accesos oriente y sur de la intersección, los cuales se aprecian levemente desgastados.	

Descripción	Catastro Fotográfico
Vista Poniente-Oriente La demarcación del eje de la calzada, solera amarilla y líneas de detención se encuentra desgastada y poco definida.	
Vista Poniente-Oriente Se aprecia gran cantidad de vehículos estacionados en los costados de la vía, a pesar de la restricción "No Estacionar".	

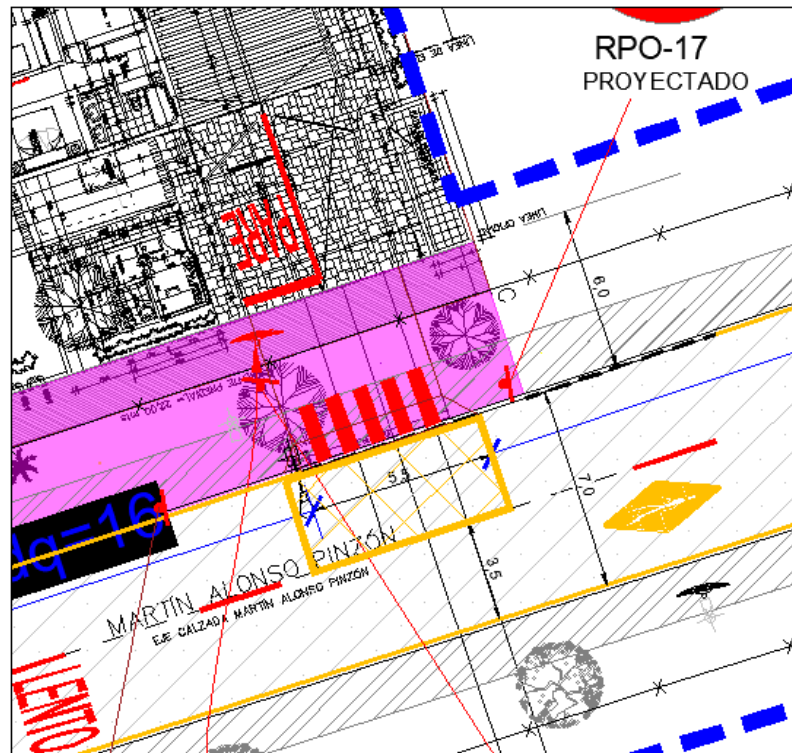
Fuente: Elaboración Propia en Base a Catastro

El Catastro de la Situación Actual, detallado, del área de influencia se presenta en el **Anexo 5: Caracterización de la Situación Actual** acorde al Artículo 2.2.2 del DS N°30/2019 del MTT.

11 PROPUESTA Y DETALLE DE ACCESO

A continuación, se puede apreciar una propuesta y detalle del diseño de los accesos que operan de entrada y salida vehicular, además, se logra observar que los rebajes de solera se encuentran dentro de lo establecido en la O.G.U.C en el capítulo 2.4.4.

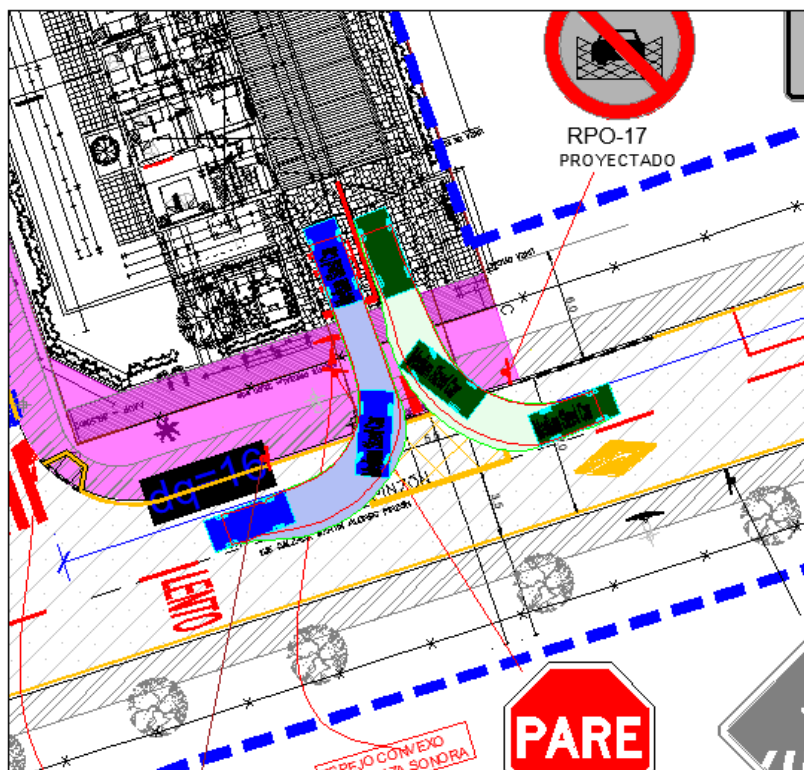
Figura N°11.1: Detalle Diseño Martín Alonso Pinzón



Fuente: Elaboración Propia.

Con el objeto de verificar que el acceso vehicular del proyecto cuenta con una geometría que permita un ingreso y egreso seguro a la vialidad se realizó la simulación de la maniobra de ingreso, los detalles de la simulación se encuentran en el Anexo N°3 plano de “Esquema de Accesos y Medidas de Mitigación”, donde se puede observar que la geometría de los accesos no generan problemas para la entrada y salida de vehículos, en las siguientes figuras se muestran las simulaciones para los accesos del proyecto.

Figura N°11.2: Simulación Acceso Martín Alonso Pinzón



Fuente: Elaboración Propia

12 ANALISIS DE CUMPLIMIENTOS DE DISTANCIAS MINIMAS

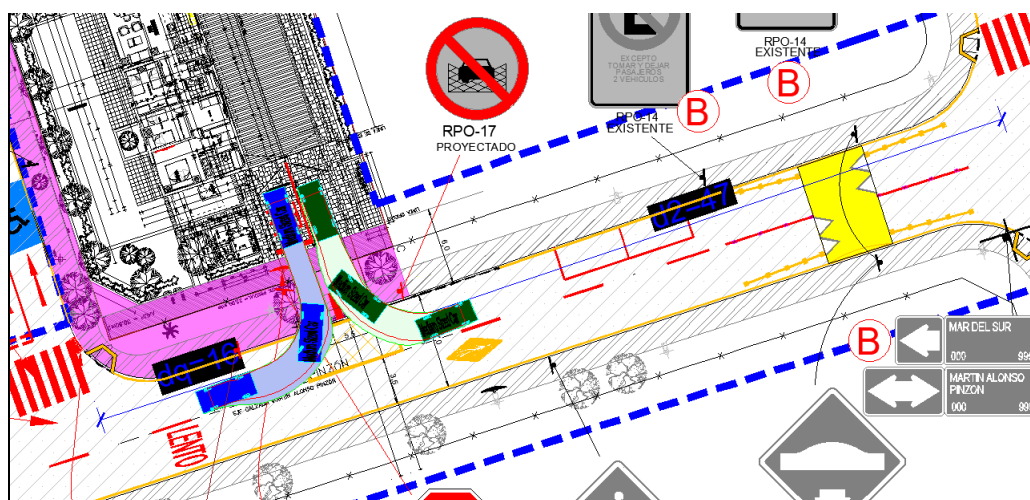
El Decreto N°30 establece para las distancias mínimas de accesos a intersección lo siguiente:

Figura N°12.1: Distancias Minias IMIV básico

Básico	4.9	Distanciamientos mínimos de accesos a intersección:
Intermedio		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.
Mayor		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: Decreto N°30

Figura 12.2: Distancias d_q y d_2



Fuente: Elaboración Propia

Por lo tanto, dado que las distancias d_q y d_2 antes expuestas son superiores a las mínimas exigidas para este acceso evaluado, se cumple la normativa vigente.

13 MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS

I. MEDIDAS DE MITIGACIÓN

De acuerdo con los análisis realizados y resultados obtenidos en el presente estudio, se plantean las siguientes medidas de mitigación obligatorias.

1. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA UNA CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES

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

1.2. Elementos de segregación entre peatones y vehículos: Los accesos peatonales del proyecto, se encuentran independiente de los accesos vehiculares.

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

1.3. Elementos de visibilidad en accesos: Los accesos vehiculares, deberán contar con una buena visibilidad, tanto para vehículos como para peatones.

Se incorporará en el acceso, elementos de visibilidad como balizas, espejos cóncavos u ochavos, según corresponda, los cuales se ubicarán dentro de la línea oficial del predio, materia a evaluar en TEP.

1.4. Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones. Para garantizar que los atravesos peatonales sean seguros se deberá:

1.4.1. Se realizará un mejoramiento en la intersección de calles Sebastián Elcano / Martín Alonso Pinzón el cual contempla la materialización de los siguientes elementos y/o sistemas:

- a) Estudio de sintonía fina a los tiempos del semáforo, una vez que el proyecto se encuentre en funcionamiento, calculando nuevos entreverdes, junto con la respectiva configuración los tiempos resultantes, dicho análisis (sintonía fina y recalcu de EV), lo cual deberá ser consultado previamente a la Dirección de Tránsito, puesto que, si el Municipio lo estima pertinente, podrá solicitar analizar un nuevo diseño de fase diferente al existente, teniendo para esto que presentar una propuesta de tiempos, previo a la ejecución de la sintonía fina y posterior reconfiguración. Los resultados de la

tarea de sintonía fina deben ser ingresados a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad para su revisión y aprobación, previo una vez esto suceda se deberá presentar a la UOCT.

- b)** Instalación de vallas peatonales, para lo cual, el titular del proyecto deberá ingresar un proyecto a la Dirección de Tránsito.
- c)** Normalización de los dispositivos de rodado, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Obras Municipales y al SERVIU RM.

1.4.2. Se realizará mejoramiento la intersección de calles La Rábida con Martín Alonso Pinzón el cual contempla los siguientes aspectos:

- a)** La construcción de un resalto reductor de velocidad, calle La Rábida antes de llegar a calle Martín Alonso Pinzón, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto, el cual será contenido en el TEP.
- b)** Normalización de los dispositivos de rodado, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Obras Municipales y al SERVIU RM.

1.4.3. Mejoramiento de la intersección de calles Mar del Sur con Martín Alonso Pinzón, el cual contempla la materialización de los siguientes elementos:

- a)** Normalización de los dispositivos de rodado, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Obras Municipales y al SERVIU RM.
- b)** Instalación de rejilla con patrones diagonales para Ciclistas, lo cual será contenido en el TEP.

1.4.4. Se realizará mejoramiento de la intersección de calles Diego Deza con Martín Alonso Pinzón, el cual contempla la materialización de los siguientes elementos:

- a)** Normalización de los dispositivos de rodados, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Obras Municipales y al SERVIU RM.
- b)** Instalación de rejilla con patrones diagonales para ciclistas, 1 Unidad, lo cual será contenido en el TEP.

1.4.5. Se realizará mejoramiento de la intersección de calles Martín Mujica con Martín Alonso Pinzón, el cual contempla la materialización de los siguientes elementos:

- a)** Normalización de los dispositivos de rodados, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Obras Municipales y al SERVIU RM.
- b)** Instalación de rejilla con patrones diagonales para ciclistas, lo cual será contenido en el TEP.

1.4.6. Se realizará mejoramiento en la intersección de Pasaje Martín Mujica (oriente y poniente) con calle Martín Alonso Pinzón, el cual contempla la materialización de los siguientes elementos:

- a)** Paso peatonal elevado a nivel de vereda, para lo cual se ingresará a la Dirección de Tránsito un proyecto el cual será contenido en el TEP.
- b)** Instalación de baldosa Podotáctil, para lo cual se ingresará un proyecto a la Dirección de Obras Municipales.

1.5. Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales: No aplica, por no tratarse de un proyecto de equipamiento de clase educacional.

1.6. Franjas para circulación peatonal en estacionamientos: Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, contarán con franjas demarcadas para el tránsito de peatones.

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

2.1. Continuidad de ciclovías: No Aplica, puesto que no hay continuidad de ciclovía.

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

3. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

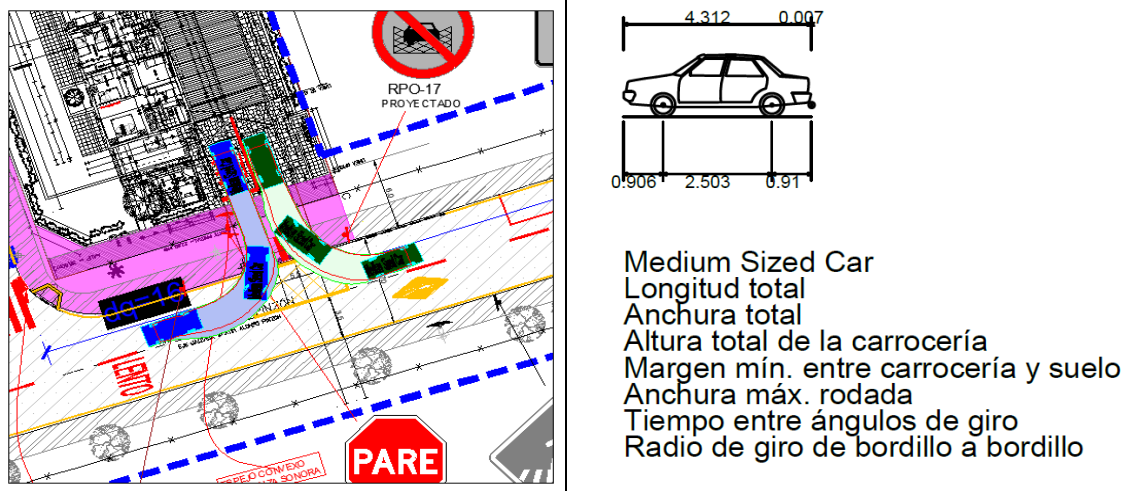
3.1. Medidas para asegurar operación segura y eficiente: No aplica, ya que no existe ninguna infraestructura relacionada al transporte público.

3.2. Facilidades para la Intermodalidad: No aplica, ya que no existe ninguna infraestructura relacionada al transporte público.

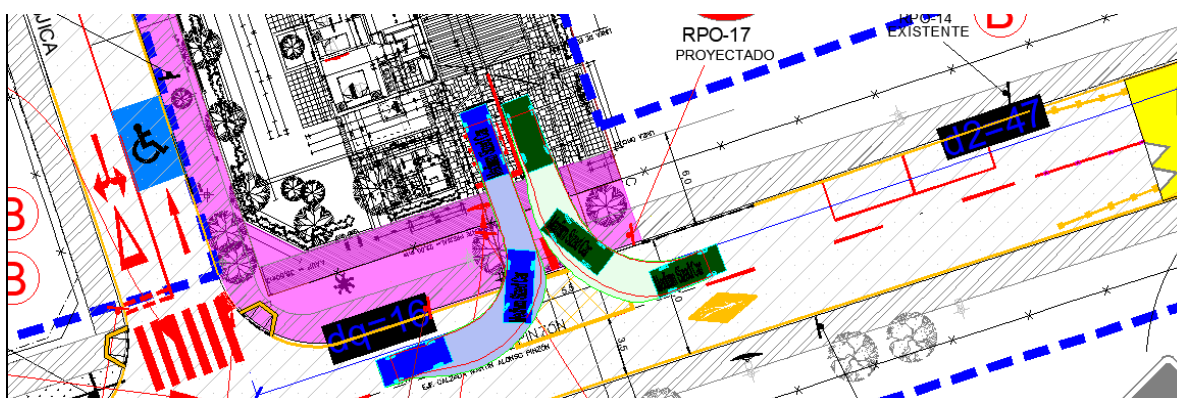
4. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA UNA CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS

4.1. Asegurar ingreso seguro de buses y camiones: No aplica, puesto que el proyecto no contempla el ingreso frecuente de buses o camiones.

4.2. Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos: Los radios de giro y el ángulo de incidencia del acceso se deben ajustar y cumplir con los parámetros de diseño y disposiciones legales de la OGUC. Además, de permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen.



- 4.3. Habilitación de sentidos de tránsito en accesos:** La disposición de los sentidos de tránsito de los accesos vehiculares debe estar de acuerdo con el sentido de tránsito de la vía que enfrentan, ello para evitar el entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen del proyecto. Lo anterior, será contenido en el TEP.
- 4.4. Adecuada visibilidad en accesos:** El acceso del proyecto debe estar ubicado y diseñado de tal forma que permita una buena visibilidad de los vehículos que salen, libre de obstáculos, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros. Lo anterior, será evaluado en el TEP.
- 4.5. Adecuada visibilidad en accesos en curvas:** Los accesos vehiculares no deben ubicarse en una curva horizontal ni vertical. Lo cual será evaluado en el TEP.
- 4.6. Prohibición de virajes:** No aplica, puesto que el acceso vehicular al edificio se emplaza por Martín Alonso de Pinzón, calle con categoría Local.
- 4.7. Facilidades para tomar y dejar pasajeros:** No aplica, por no tratarse de un proyecto de equipamiento de clase educación ni salud ni proyecto de infraestructura de transporte público.
- 4.8. Provisión de área de carga/descarga y de señalización:** No aplica, puesto que el proyecto no contempla un área de carga y descarga.
- 4.9. Distanciamientos mínimos de accesos a intersección:** Los accesos vehiculares no podrán estar a menos de 6 m de una línea de detención de vehículos ni a menos de 10 m de una esquina; ello, medido desde el punto de rebaje del acceso más próximo a la esquina, entendiendo por esquina la intersección virtual de las soleras de las vías que se cruzan.



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

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

5. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LA INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD

5.1. Señalización de tránsito: Teniendo en consideración que toda la señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito y que, asimismo, los proyectos deben retirar aquellas señales verticales y demarcaciones existentes que produzcan confusión al combinarse con la señalización proyectada, se deberá elaborar y ejecutar un proyecto de demarcación y señalización en toda el área de influencia. El proyecto será ingresado a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad para su revisión y aprobación y estar contenido en el TEP

5.2. Señalización informativa: No aplica, por no tratarse de un IMIV Intermedio o Mayor.

6. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA LA INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO

6.1. Protección de espacio público: Los accesos del proyecto no deben ocupar el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos. Lo cual será evaluado en el TEP.

6.2. Facilidades para personas con movilidad reducida: El proyecto no afectará la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o ciclistas y normaliza los dispositivos existentes. Lo cual será evaluado en el TEP.

II. OTRAS CONSIDERACIONES

1. Se elaborará y ejecutará un tratamiento de Espacio Público del frente predial, el cual será ingresado a la Dirección de Obras de la Municipalidad, el que debe contar con el V°B° de las unidades correspondiente y certificación SERVIU.
2. Todas las medidas de mitigación propuestas señaladas anteriormente, deben numerarse y reflejarse en el plano de medidas de mitigación.
3. El plano de medidas de mitigación es de carácter esquemático, por lo que las medidas de mitigación propuestas, y los frentes prediales deben estar contenidos en un proyecto de Tratamiento de Espacio Público, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras y contar con las respectivas recepciones de las unidades técnicas involucradas.
4. Cabe señalar que las medidas que tienen relación con las obras de tratamiento de espacios públicos en los frentes prediales deben estar ejecutadas en su totalidad para la operación del edificio, es decir para la recepción parcial, final o total.
5. Coordinar las medidas de mitigación con la Municipalidad de Las Condes, dado que se desarrollarán en el espacio público. Para ello, las medidas de mitigación, su diseño, la definición de los perfiles viales y su construcción serán de cargo del propietario del proyecto, sin perjuicio de los convenios que pueda celebrar con el municipio, a fin de obtener una oportuna y eficaz implementación de las referidas medidas.
6. 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.
7. Todas las acciones de mejoramientos que se establezcan en veredas y planos de tratamiento de espacio público deben considerar las normativas de diseño hoy vigentes que establece el Decreto N°50 del MINVU de Accesibilidad Universal.
8. Con respecto a la etapa de construcción, se solicita especificar las rutas (indicando el nombre de cada una de las calles) que utilizarán los camiones de carga y descarga de materiales, el volumen de flujo y los horarios de operación y ocupación de la vía. En esta etapa, la empresa constructora, deberá disponer de una certificación de la Municipalidad de Las Condes que apruebe el plan de señalización a implementar, como asimismo las medidas externas que sean necesarias disponer en la vía pública en el proceso de construcción con el objetivo que no se afecte la circulación de vehículos en calzadas y tránsito peatonal en las veredas.
9. Las obras que se realicen en la vía pública deben considerar lo dispuesto en Capítulo N°5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización

de Tránsito y sus Anexos, de acuerdo con el Decreto Supremo N°90/2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 20 de enero de 2003 en el Diario Oficial.

10.Respecto a la etapa de construcción del proyecto, deberá considerar mejorar y mantener las vías dentro del área de influencia, que se utilicen con este fin. De forma que las medidas de mitigación propuestas se hagan cargo de los daños en la infraestructura y de las molestias (como polvo en suspensión o congestión, por ejemplo) que se generará en la red existente. En este sentido, se solicita que durante la construcción del proyecto se considere:

- a) Regar el terreno en forma oportuna, y suficiente durante el período en que se realicen las faenas de demolición, relleno y excavaciones.
- b) Que los camiones que intervendrán en esta etapa deberán utilizar los estacionamientos establecidos dentro del predio, a su vez, la carga y descarga de los materiales y/o desechos de construcción se deberán realizar en un lugar de acopio fuera de la vía pública.

14 SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO

Las medidas de mitigación obligatorias se presentan en el **Anexo 6: Situación Proyecto Mitigado** acorde al artículo 2.2.3 del DS N°30/2019 del MTT.

15 ANEXOS VARIOS