

**CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES
INFORME DE MITIGACIÓN VIAL BÁSICO V2
PROYECTO ID 13210483
"CONDOMINIO SAN FRANCISCO DE ASÍS"**

I- DEL PERMISO DE EDIFICACIÓN:

Con fecha 06.06.2023 se aprobó el Permiso de Edificación N° 36 para 13 casas de 2 pisos en condominio tipo A, ubicadas en Camino San Francisco de Asís N° 321. La descripción del proyecto señalada en el IMIV correspondiente 13 viviendas de 2 pisos y 1 subterráneo, lo cual no concuerda con lo aprobado en PE-36/2023 por cuanto el mencionado permiso no aprobó superficie bajo N.T.N.

La superficie predial de 7.788,04 m² declarada en IMIV difiere de los 7.788,00 m² de terreno, señalados en el Permiso de Edificación N° 36/23. Esto influye en lo indicado en el punto. 2.1.5. "Afectaciones a utilidad pública", donde se menciona que la propiedad se encuentra afecto a utilidad pública en 211,96 m²; (de acuerdo con los antecedentes con los que cuenta esta DOM serían 212 M²).

La superficie total edificada señalada en IMIV correspondiente a 3.239,04 m² no es concordante con la informada en PE-36/23 en la cual se declara un total de 2.517,05 m².

La Dirección de Obras a la fecha no cuenta con registros de Solicitud de Modificación de Permiso, de acuerdo con lo anterior se reitera al consultor verificar la concordancia entre los antecedentes informados en el oficio y los aprobados en P.E. N° 36/2023.

II ASPECTOS TÉCNICOS Y METODOLÓGICOS.

- 1- Las medidas de mitigación obligatorias en el espacio público, y los frentes prediales deben estar contenidas en un proyecto de Tratamiento de Espacios Públicos, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras y contar con la respectiva recepción de las unidades técnicas involucradas, debiendo ser mencionado y graficado en el plano de medidas.
- 2- Se reitera observación: El espacio de almacenamiento deberá proyectarse al interior del predio, a partir de la línea oficial.
- 3- Se solicita incorporar el perfil oficial de Camino San Francisco de Asís, diferenciando los anchos de calzada de aceras y veredas.
- 4- Si bien el proyecto se encuentra Exento en Otros modos, el DS N°30 indica en el punto 1.3.2 "Medidas de mitigación Obligatorias, según categoría del IMIV Requerido", que en caso de que se deba efectuar un IMIV de diferentes categorías, deberá dar cumplimiento a las medidas de mitigación obligatorias aplicables a la categoría más exigente. Por tanto, se solicita incorporar las medidas de mitigación obligatorias y por lo tanto el análisis para Otros Modos, considerando la categoría "Básico" la cual es la más exigente del estudio.

AFECTACIÓN A BNUP.

5 Dado que el predio se encuentra afecto a BNUP, según lo indicado en el Certificado de Informaciones Previas, se debe graficar las obras de urbanización respectivas, diferenciándolas de las medidas de mitigación proyectadas.

6 El proyecto deberá ejecutar las urbanizaciones que le corresponda al tipo de vía que enfrenta, por lo tanto, deberá ajustarse a los anchos de faja y materializar los perfiles viales definidos por el municipio o la Dirección de Vialidad MOP según corresponda.

ACCESOS Y ESTACIONAMIENTOS.

7 Se solicita incorporar una modelación AutoTurn, con tal de verificar que los accesos cumplan con los radios de giro, asegurando no traspasar la línea de eje y que se permita que las maniobras de entrada y salida no interfieran con la circulación de otros vehículos en la vía, ni que se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen. Esto deberá hacerse tanto para vehículos livianos (mínimo 5 metros) como para el tipo de camiones a los que se les autorizará el ingreso, incorporando en el plano el detalle de cada uno.

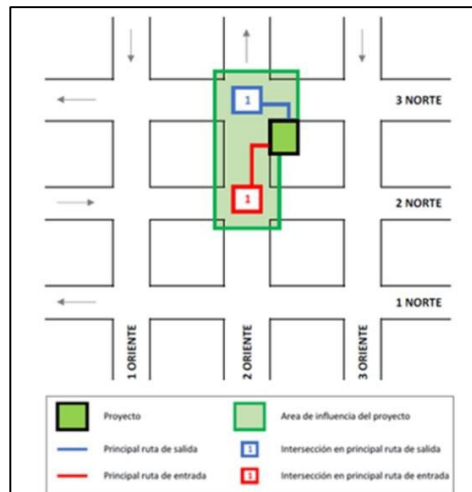
RUTAS DE VIAJES Y ÁREAS DE INFLUENCIA.

8 Se solicita presentar un acápite que desarrolle el análisis de la definición del área de influencia en detalle y por separado de Otros modos (transporte público, ciclos y peatón). Incorporar cuadros informativos y esquemas gráficos con:

- Accesos del proyecto, especificando entradas y salidas.

- Intersecciones del área de influencia
- Rutas de entrada y salida al proyecto, vehiculares y peatonales, para los cuatro puntos cardinales.
- Afectaciones a utilidad pública contempladas en el IPT.
- Archivo kmz/kml que debe contener polígonos del predio, edificaciones, accesos, área de influencia y rutas de entrada y salida, vehiculares y peatonales. Estos elementos deberán estar identificados adecuadamente en el archivo.

Esto se debería representar con un plano (o esquema) de área de influencia por cada uno de los modos de transporte en un mismo plano o de manera separada. Si se trata del primer caso, se solicita incorporar simbologías adecuadas que permitan distinguir cada uno.



9 Se solicita incorporar un análisis de las rutas de ingreso y egreso de ciclos por calzada o por ciclovía, considerando que para el proyecto se incorporan estacionamientos para este modo. Es necesario aclarar de qué forma se accede a las instalaciones a través de dicho modo de transporte, asegurando además tener condiciones mínimas de seguridad para éstos.

PLANO SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO.

10 Se solicita que, en el listado de medidas obligatorias del plano, se relacione cada medida de mitigación obligatoria con la medida propuesta que acredita su cumplimiento. Respecto a este punto, se solicita además que se especifiquen en el listado de medidas de mitigación, los tramos a demarcar, redemarcar, repavimentar, materializar dispositivos de rodados, instalación de señales u otros elementos necesarios para cumplir con las medidas de mitigación obligatorias correspondientes.

11 Se reitera que se deberá instalar balizas y espejos convexos en el acceso vehicular.

12 Para la representación de la situación actual y con proyecto mitigado, se solicita que el plano con proyecto mitigado se realice en base al plano de la situación actual, diferenciando claramente los elementos proyectados de los existentes (se sugiere utilizar escala de grises para los elementos existentes y colores para los proyectados).

Se deben considerar los siguientes aspectos en el Plano Situación con Proyecto Mitigado:

- a. El Plano Situación con Proyecto Mitigado se debe construir en base al plano de catastro, por ende, se deben representar las mismas características físicas y operativas en ambos planos considerando, que, en el primero mencionado, se deben incorporar y diferenciar las medidas de mitigación respectivas de lo existente.
- b. Se deben diferenciar las medidas de mitigación propuestas por el titular de las obligaciones de urbanización.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS.

13 En cuanto al **cumplimiento del artículo 1.3.2 desarrollado en el informe**, se solicita hacer un análisis robusto del cumplimiento de cada medida de mitigación obligatoria aplicable al proyecto, justificando las medidas comprometidas que mitigan cada punto expuesto en el Art 1.3.2 del DS N° 30 del MTT. Se solicita no usar una estructura de lista de chequeo (o checklist), sino documentar y justificar de manera concreta cada una de las mitigaciones obligatorias y utilizando planos, imágenes, tablas, etc. Esto también se debe elaborar para justificar las medidas de mitigación que no son aplicables. A continuación, se presenta un ejemplo para estructurar el capítulo de Medidas de Mitigación Obligatorias.

(Título 1) Medidas de Mitigación Obligatorias

(Subtítulo 1.1) Circulación y condiciones de accesibilidad para peatones

(Subtítulo 1.2) Circulación segura y condiciones de accesibilidad para ciclistas

(Subtítulo 1.3) Operación del transporte público

(Subtítulo 1.4) Circulación segura y condiciones de accesibilidad para vehículos motorizados.

(Subtítulo 1.5) Interacción con el sistema de movilidad

(Subtítulo 1.6) Inserción armónica con el entorno urbano.

14 En relación con la medida de mitigación obligatoria N°4.6, "Prohibición de viraje", se solicita proponer medidas que eviten los virajes por Camino San Francisco de Asís, definida como Troncal, a modo de evitar conflictos que afecten la seguridad vial, como señal de no virar izquierda (RPO-2A), hitos tubulares y segregadores en el eje que refuercen la prohibición de viraje desde y hacia el proyecto.

15 En relación con el catastro del estado de la carpeta de rodado de las vías existentes en el área de influencia, se solicita indicar todos los tramos en mal estado y materializar el mejoramiento correspondiente. A continuación, se adjuntan fotografías de la intersección de Camino San Francisco de Asís con Fray Martín y Camino San Francisco de Asís con Fray Luis de León, respectivamente, donde se evidencian tramos en mal estado que no han sido contemplados en las medidas de mitigación, ni en el catastro.



16 En relación con la medida de mitigación obligatoria N°6.2, se deberá evaluar las condiciones de accesibilidad universal hasta las paradas de transporte público o el área de influencia de otros modos, considerando el estado de las veredas que conectan al proyecto. De no contar con estas características se deberá generar esta accesibilidad y la materialización de veredas en óptimas condiciones, como medida de mitigación del proyecto. Es necesario indicar que, todo elemento o dispositivo proyectado dentro del área de influencia, deberá realizarse cumpliendo los requisitos de accesibilidad universal. Con respecto a este punto, se adjuntan las siguientes imágenes que dan cuenta del estado de los rebajes de solera que no cumplen con las condiciones de accesibilidad universal, en la esquina de Camino San Francisco de Asís con Fray Martín.



17 Se solicita garantizar en todas las rutas de accesos y salidas cuyas superficies se encuentran dentro del área de influencia, que cumplan con los requisitos establecidos como ruta accesible indicadas en la Normativa de Accesibilidad Universal de la OGUC (decreto 50).

16 Además de mejorar los cruces peatonales existentes, considerando su demarcación y la incorporación de la señal vertical "Paso de Cebra", se deberá proyectar un paso peatonal seguro por Camino San Francisco de Asís considerando la ejecución de 2 dispositivos de rodados y la demarcación de paso de cebra. Su ubicación y definición deberá contar con la aprobación de la Dirección de Tránsito y Transporte Público de la Municipalidad de Las Condes e incluirlo en el Tratamiento de Espacio Público.

III CONSIDERACIONES ESPECIALES.

18 Si el consultor solicitase el desplazamiento de una parada de transporte público, debe presentar un informe previo favorable de la autoridad regional de transporte.

19 Considerar que la señalización propuesta debe cumplir con lo que se estipula en el Manual de Señalización del Tránsito (Decreto N°78/2012 del MTT).

20 Algunas medidas de mitigación consideran una o más aprobaciones de entidades públicas, las que se deben tramitar con tiempo suficiente, por lo que se aconseja, una vez

aprobado el estudio y el Permiso de Edificación, iniciar su desarrollo y tramitación.

21 Se debe verificar estricto cumplimiento a todas las normas urbanísticas y a los instrumentos de planificación territorial que correspondan.

22 En relación con la caución Todas 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, por lo que no pueden ser consideradas factibles a caucionar.

OSCAR AREVALO MORALES
DIRECTOR DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PÚBLICO

DISTRIBUCIÓN:

- Interesado
- Dpto. de Ingeniería
- Correlativo