

PLANO GENERAL DE EMPLAZAMIENTO

ESCALA 1:500



ÁREA DE SERVIDUMBRE PERPETUA VEHICULAR Y PEATONAL

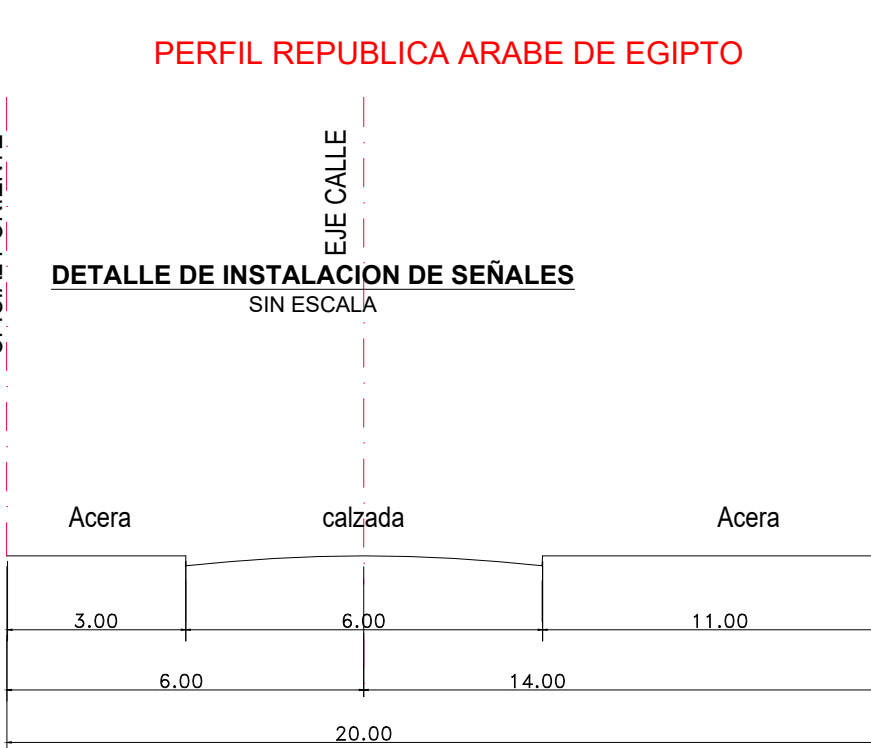
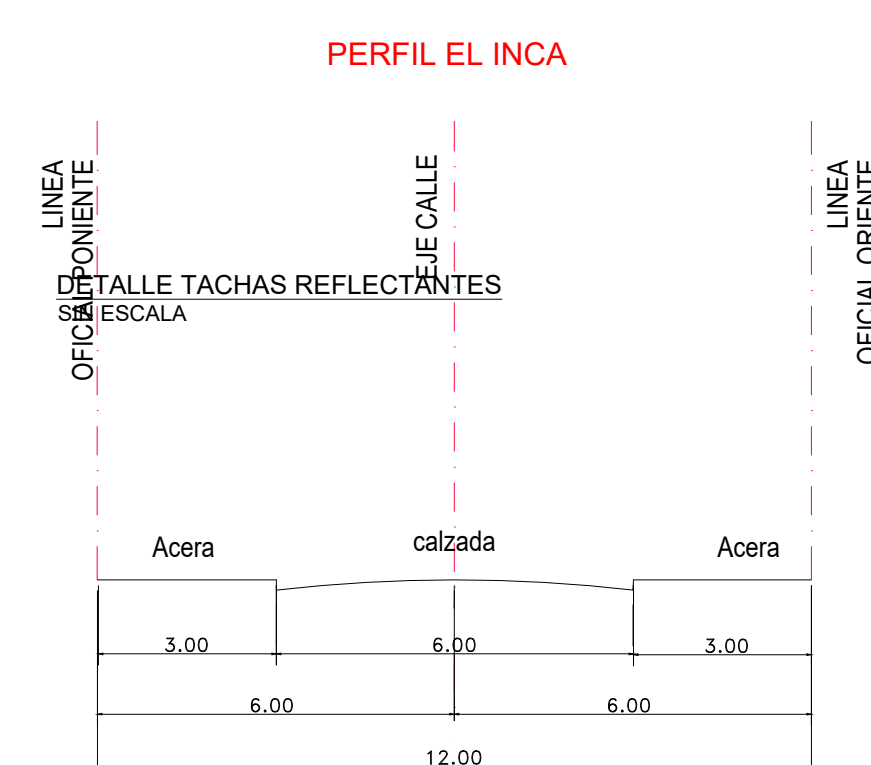
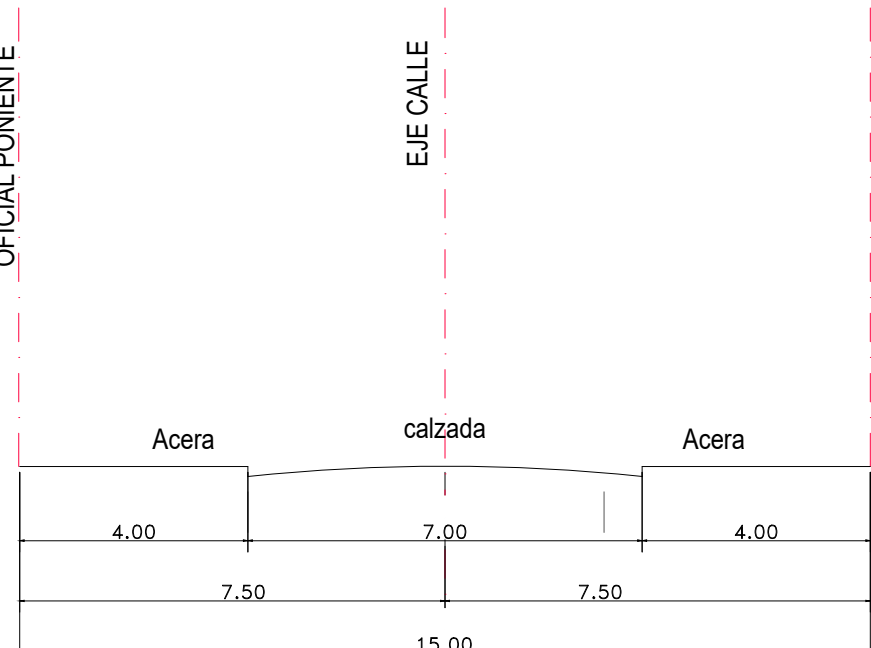


NOTAS

Nota 1. Todas las demarcaciones de las medidas de mitigación se ejecutará sobre las carpetas de tránsito en buen estado y se utilizará pintura termoplástica, con excepción de la pintura de la señal que será con pintura acrílica, basándose según el Manual de Señalizaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Vial 3, anexo relacionado.

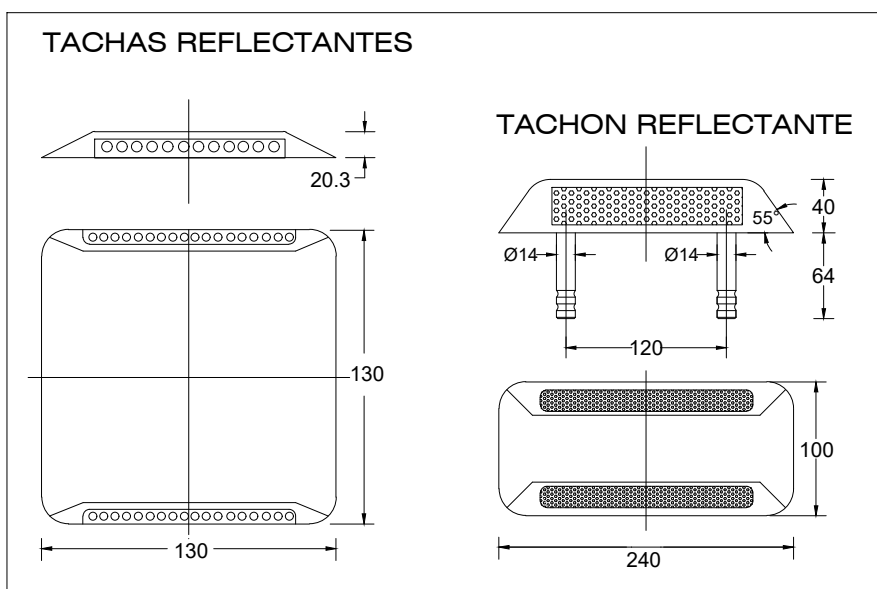
Nota 2. Toda señalización será con lámina anti grafiti y todo de alta resistencia, las señalizaciones vehiculares se ejecutarán bajo norma, los puntos tipo omega galvanizado primado negro, placas de aluminio con espesor 3mm de espesor con cinta reflectante alta intensidad y fundaciones de hormigón H10, según el Manual de Señalizaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Vial 2, anexo relacionados.

Nota 3. Todo elemento o dispositivo proyectado dentro de área de influencia, será realizado bajo los requisitos de Accesibilidad Universal.



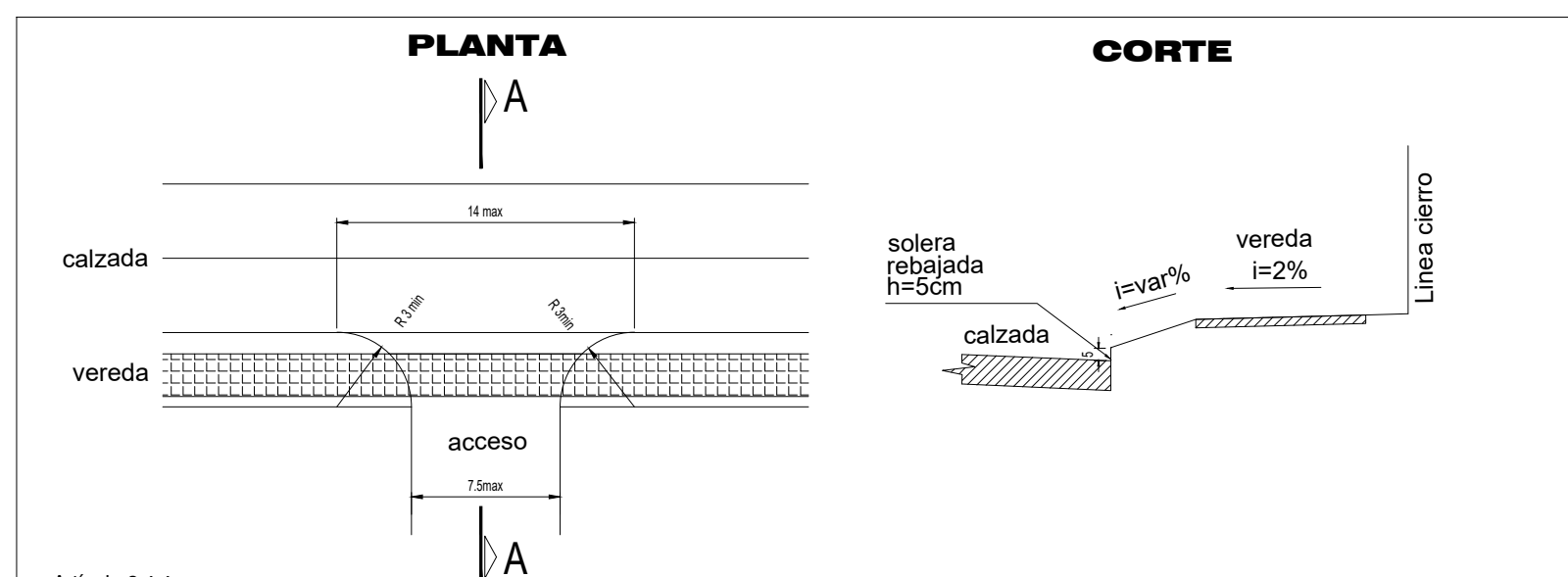
PERFIL REPUBLICA ARABE DE EGIPTO

DETALLE TACHAS REFLECTANTES



CRITERIO PARA DISEÑO ACCESO

VER PUNTO REDEVEL 4.04.4 Y COMPLEMENTAR CON ART. 2.4.4 DE LA OGU.

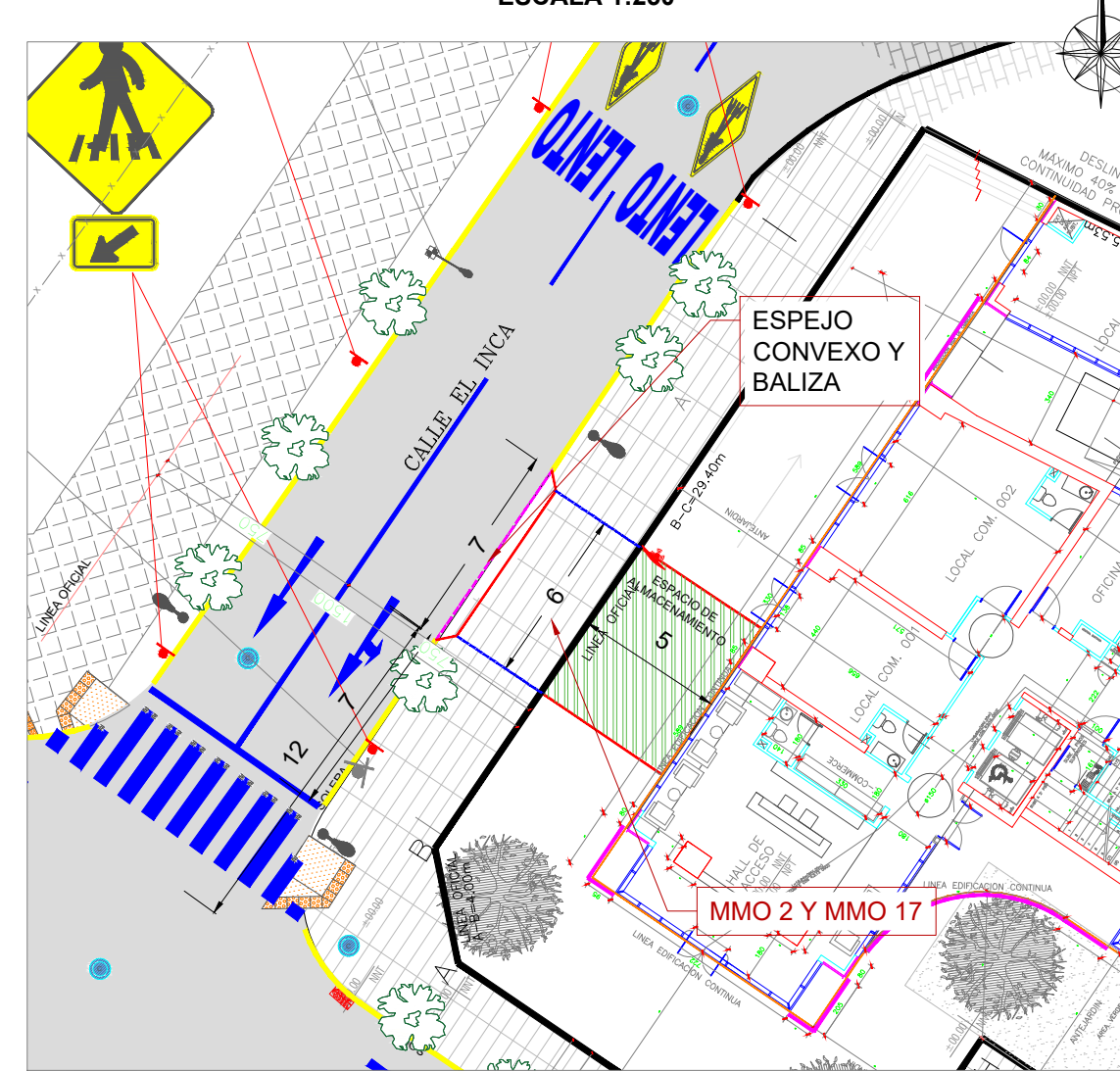


Artículo 2.4.4. Los edificios o instalaciones que originen el paso frecuente de vehículos por la acera, desde o hacia la calzada adyacente, deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Sus accesos y salidas no podrán interrumpir las aceras, sino que éstas deberán ser rebajadas.
2. La longitud de cada rebaje de solera no podrá ser superior a 1 m y el cruce con la vereda tendrá un ancho mínimo de 7,5 m.
3. Entre los accesos y salidas adyacentes, correspondientes a un mismo predio, deberá existir un refugio peatonal de una longitud mínima de 2 m, en el sentido de la circulación peatonal.
4. El punto de inicio más próximo a la seguridad del rebaje de solera o salido vehicular, no podrá distar menos de 8 m de la línea de detención de los vehículos, ni menos de 10 m de la intersección virtual entre las líneas de solas de dicha esquina.

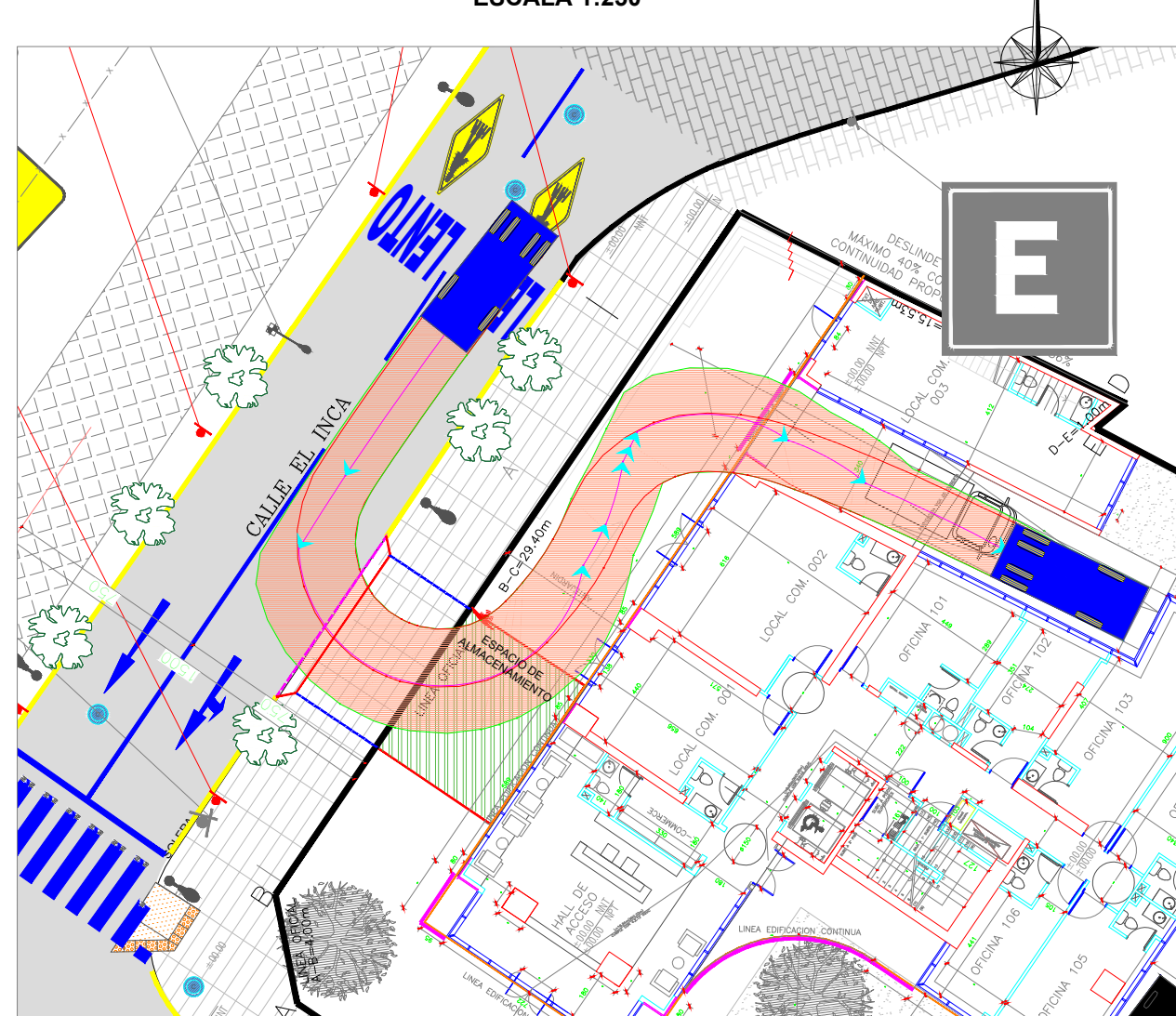
DETALLE DE ACCESO PROYECTADO CALLE DEL INCA

ESCALA 1:250



SIMULACION ACCESO AUTOTURN ACCESO VEHICULO PESADO 5.3 mts. DEL INCA

ESCALA 1:250



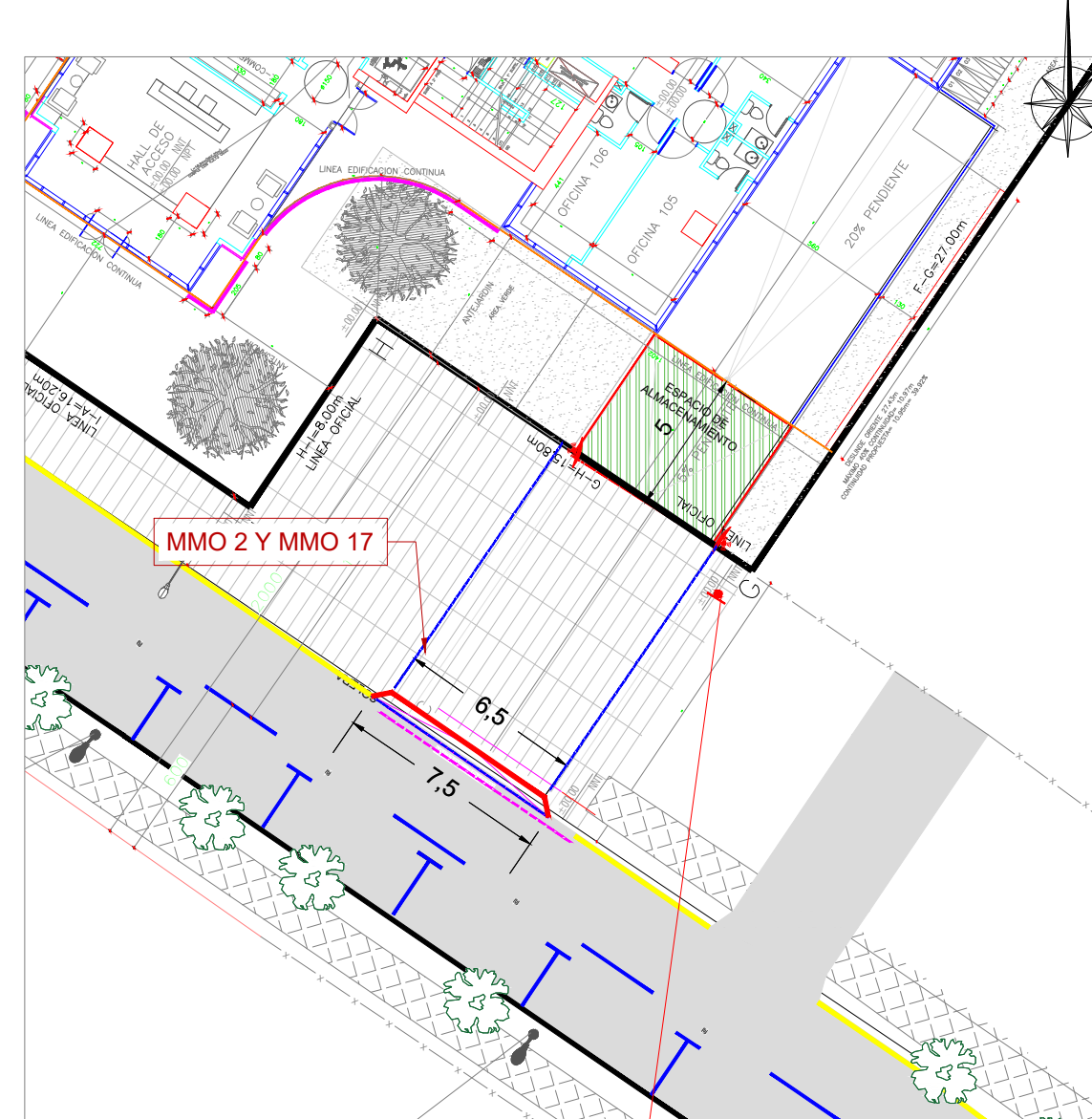
SIMULACION ACCESO AUTOTURN SALIDA VEHICULO PESADO 5.3 mts. DEL INCA

ESCALA 1:250



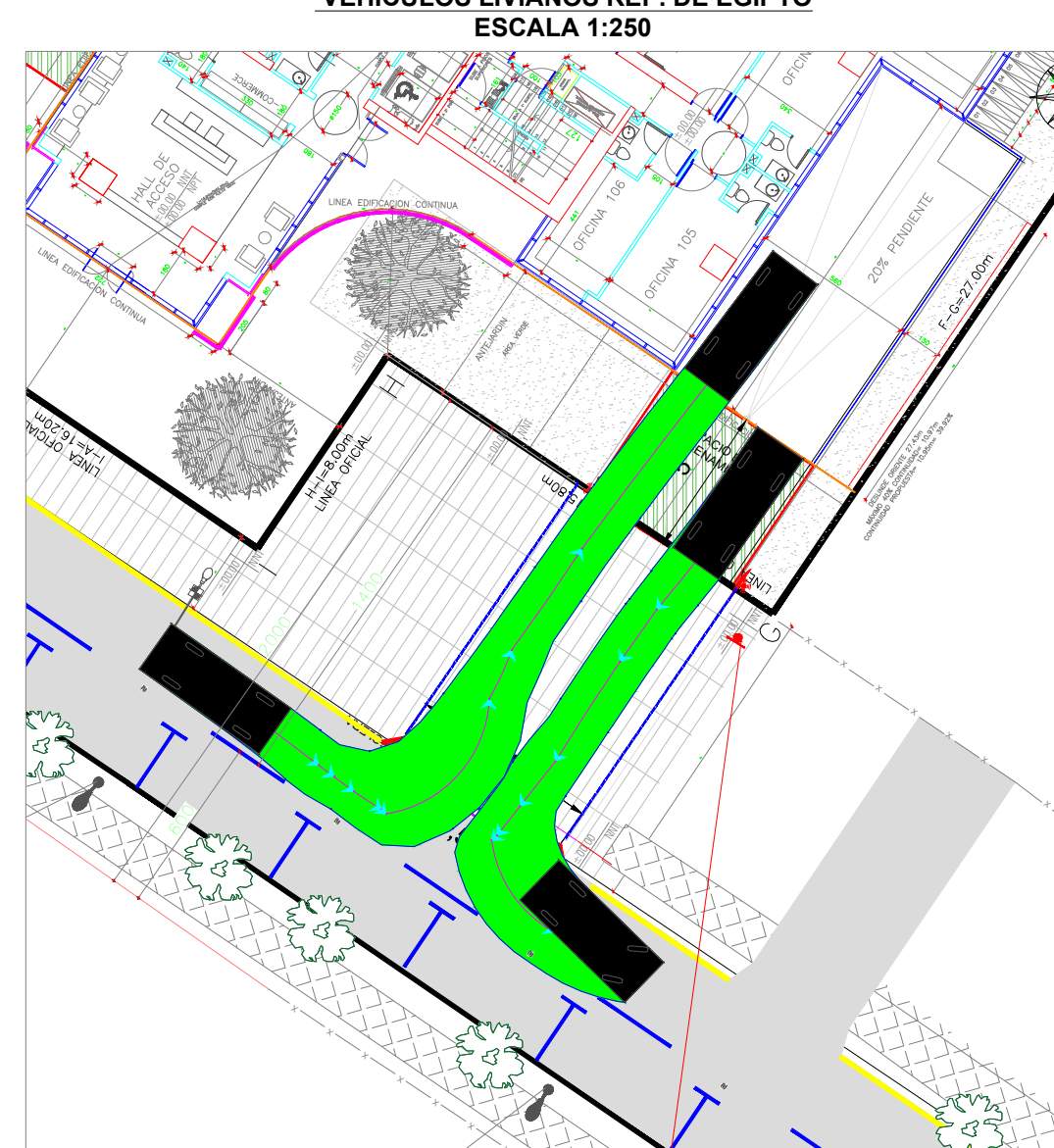
DETALLE DE ACCESO PROYECTADO REP. DE EGIPTO

ESCALA 1:250



SIMULACION ACCESO AUTOTURN EN SIMULTANEO VEHICULOS LIVIANOS REP. DE EGIPTO

ESCALA 1:250



DETALLE DE VEHICULOS SIMULADOS

CAR		CAM 5.3 M	
Width	1.90	Width	2.10
Track	1.55	Track	2.10
Lock to Lock Time	6.0	Lock to Lock Time	6.0
Steering Angle	24.0	Steering Angle	35.6

I. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS.

1. El espacio que existirá entre el portón de acceso y la línea oficial no podrá ser menor a 5 metros.
2. Para verificar que los accesos vehiculares estén en norma y que contengan elementos de visibilidad, tales como balizas, espejos cóncavos u otros, según corresponda, se deberá presentar en la Dirección de Obras Municipales un proyecto de Tratamiento de espacios públicos.
3. Se realizará la tarea de sintonía fina a los tiempos del semáforo ubicado en Manquehue - Del Inca (U158 2112), recalculado entreverde y reconfigurando los tiempos resultantes, dicho análisis (sintonía fina y recalcado de EV), deberá ser consultado a la Dirección de Tránsito, previo a su ejecución, puesto que, si el Municipio así lo amerita, podrá solicitar analizar un diseño de fase diferente al existente, teniendo para esto que presentar una propuesta de tiempos, previo a la ejecución de la sintonía fina y posterior reconfiguración. Los resultados de la tarea de sintonía fina deben ser ingresados a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad para su visto bueno, una vez esto sucede se deberá presentar a la UOCIT.
4. En el cruce semaforizado ubicado en Manquehue - Del Inca se realizará un estudio de las autonomías de las UPS (autonomía de Shrs.), el cual debe ser presentado y coordinado con la Dirección de Tránsito de Las Condes. Si las autonomías de las UPS son inferiores a 5 hrs, deberán hacer los cambios de baterías o UPS, según corresponda. De ser necesario se deberá considerar la instalación de gabinetes de UPS adicionales y/o reubicación/reorientación de los existentes.
5. Los estacionamientos de visitas contarán con franjas de circulación peatonal.
6. Se normalizarán los dispositivos de rodados de toda el área de influencia que estén fuera de norma. Para lo cual se presentará un Tratamiento de Espacios Públicos ante la Dirección de Obras de la Municipalidad y un proyecto ante SERVIU RAM para su revisión y aprobación.
7. Reemplazar las rejillas de sumideros que se encuentren fuera de norma, por elementos sólidos/cubiertos, es decir, con patrones perpendiculares o diagonales a las trayectorias de las bicicletas, y de superficie texturizada. Lo anterior, tendrá cobertura sobre los sumideros que se encuentren dentro del área de influencia del proyecto. Lo anterior, deberá estar contenido en el TEP a ingresar a la Dirección de Obras.
8. Elaborar y ejecutar un proyecto de demarcación y señalización en toda el área de influencia.
9. El proyecto será ingresado a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Las Condes para su revisión y aprobación y deberá contener, entre otras cosas, elementos que prohíban la carga/descarga en la vía pública. Además, deberá estar contenido en el Tratamiento de Espacio Público que se presente ante la Dirección de Obras de la Municipalidad de Las Condes.
10. Para asegurar las rutas de accesibilidad del área de influencia que conectan con el transporte público, se elaborará y ejecutará un proyecto de Tratamiento de Espacio Público (TEP).

II. OTRAS CONSIDERACIONES.

10. La información indicada en el presente IMV, tal como superficie, dotación de estacionamientos y carga de ocupación, entre otros, es de responsabilidad del dueño del proyecto, quien deberá velar por que dicha información sea concordante con lo señalado en el permiso de edificación.
11. Todas las medidas de mitigación propuestas señaladas anteriormente, deben numerarse y reflejarse en el plano de medidas de mitigación.
12. Todo elemento o dispositivo proyectado dentro del área de influencia, deberá realizarse cumpliendo los requisitos de accesibilidad universal.
13. Se elaborará y ejecutará un tratamiento de Espacio Público del frente predial, el cual será ingresado a la Dirección de Obras de la Municipalidad correspondiente, el que debe contar con el V°B° de las unidades correspondiente y certificación SERVIU.
14. El plano de medidas de mitigación es de carácter esquemático, por lo que las medidas de mitigación propuestas, y los frentes prediales deben estar contenidos en un proyecto de Tratamiento de Espacio Público, el cual debe ser aprobado por la Dirección de Obras correspondiente y contar con las respectivas recepciones de las unidades técnicas involucradas.
15. Cabe señalar que las medidas de mitigación que tienen relación con las obras de tratamiento de espacios públicos en los frentes prediales deben estar ejecutadas en su totalidad para la operación del proyecto, es decir para la operación parcial, final o total, por lo que no pueden ser consideradas factibles a caucionar.
16. Coordinar las medidas de mitigación con la Municipalidad de Las Condes, dado que se desarrollarán en el espacio público. Para ello, las medidas de mitigación, su diseño, la definición de los perfiles viales y su construcción serán de cargo del propietario del proyecto, sin perjuicio de los convenios que pueda celebrar con el municipio, a fin de obtener una oportuna y eficaz implementación de las referidas medidas.
17. Los accesos deberán cumplir con lo señalado en el Art. 2.4.4 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC). Es decir, que estos no podrán interrumpir las soleras, sino que éstas deberán ser rebajadas.
18. Todas las acciones de mejoramiento que se establezcan en veredas y planos de tratamiento de espacio público deben considerar las normativas de diseño hoy vigentes que establece el Decreto N°50 del MINVU de Accesibilidad Universal.
19. Con respecto a la etapa de construcción, se solicita especificar las rutas (indicando el nombre de cada una de las calles) que utilizarán los camiones de carga y descarga de materiales, el volumen de flujo y 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.
20. Las obras que se realicen en la vía pública deben considerar lo dispuesto en Capítulo N°5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" del Manual de Señalización de Tránsito y sus Anexos, de acuerdo con el Decreto Supremo N°90/2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 20 de enero de 2003 en el Diario Oficial.
21. Respecto a la etapa de construcción del proyecto, deberá considerarse 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 intervengan 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.

CIÓLOVA EXISTENTE	REBAJE DE SOLERA EXISTENTE	BALDOSA PODOFACTIL EXISTENTE	DISPOSITIVO DE RODADO PROYECTADO	DEMARCACION AMARILLA PROYECTADA
DEMARCACION EXISTENTE	POSTE HORMIGON EXISTENTE	SUMIDERO PROYECTADO	TACHA PROYECTADA	DEMARCACION DE CIÓLOVA PROYECTADA
DEMARCACION AMARILLA EXISTENTE	SUMIDERO EXISTENTE	SOLERA PROYECTADA	BAQUERO PROYECTADO	LINEA OFICIAL
PAVIMENTO EXISTENTE	TACHA EXISTENTE	SOLERA AMARILLA PROYECTADA	BALDOSA PODOFACTIL PROYECTADA	RUTA PEATONAL
SOLERA EXISTENTE	PARADERO EXISTENTE	REBAJE DE SOLERA PROYECTADA	TACHON PROYECTADO	AREA DE INFLUENCIA VEHICULAR
SOLERA AMARILLA EXISTENTE	SEMAFORO PEATONAL Y CIÓLOVA	VEREDA PROYECTADA	PARADERO PROYECTADO	AREA DE INFLUENCIA OTROS MODOS
VEREDA EXISTENTE	SEMAFORO VEHICULAR	PAVIMENTO PROYECTADO	BOLARDO PROYECTADO	(LS) LIMPIEZA DE SEÑAL
VALLA PEATONAL EXISTENTE	BOLARDO EXISTENTE	DEMARCACION PROYECTADA	BALIZA CON ESPEJO PROYECTADA	(SP) SEÑAL PROYECTADA
SEÑAL EXISTENTE	DISPOSITIVO DE RODADO EXISTENTE	SEÑAL PROYECTADA	DEMARCACION PROYECTADA	(SE) SEÑAL EXISTENTE
ARBO				LINEA CIERRO



ESCALAS	REVISO
INDICADAS	D.S.O
LÁMINA	DIBUJO
01 DE 01	S.F.G
VERSIÓN	FECHA
V11	ABRIL/2024
UBICACION	N° DE PROYECTO
DEL INCA 5995, LAS CONDES SANTIAGO CHILE	V23-10005
NOMBRE PROPIETARIO	

MAURICIO HERRERA OBERREITER INGENIERO CIVIL - CONSULTOR VIAL	FIRMA REPRESENTANTE LEGAL
--	---------------------------

PROYECTO: EDIFICIO DEL INCA, LAS CONDES	FIRMA SEREMITT
CONTENIDO: SITUACIÓN CON PROYECTO MITIGADO	

