

# **Informe de Mitigación de Impacto Vial - IMIV -**

**Proyecto “Ampliación Hotel Hyatt”  
Comuna de Las Condes**

**Versión 1, Mayo 2026**

## FICHA RESUMEN

### Tipo de Trámite (Opciones excluyentes)

|                                                                                                                                        |   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Proyecto de obra nueva                                                                                                                 |   |
| Loteo sin construcción simultánea de los predios resultantes / Condominio tipo B sin construcción simultánea en los sitios resultantes |   |
| Modificación de proyecto / Ampliación de proyecto                                                                                      | X |
| 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 de los Titulares participantes

#### Datos del Titular

|                                   |     |                           |                                |    |              |
|-----------------------------------|-----|---------------------------|--------------------------------|----|--------------|
| Nombre completo/<br>Razón Social: | 1/2 | Asesorías Itransporte SPA |                                |    |              |
| RUN/RUT:                          | 3/4 | 76.047.567-K              | Teléfono:                      | 10 | +56996307131 |
| Dirección:                        | 5   | La Concepción             |                                |    |              |
| Numero:                           | 6   | 191                       | Local /<br>Dpto. /<br>Oficina: | 7  | Ofi. 1102    |
| Región:                           | 8   | Metropolitana             | Comuna:                        | 9  | Providencia  |
| Correo electrónico:               | 11  | jormazabal@itransporte.cl |                                |    |              |

### Datos del Representante Legal

|                            |    |                        |                                         |    |             |
|----------------------------|----|------------------------|-----------------------------------------|----|-------------|
| <b>Nombre completo:</b>    | 1  | Juan Antonio Ormazábal |                                         |    |             |
| <b>RUN:</b>                | 3  | ██████████             | <b>Teléfono:</b>                        | 10 | ██████████  |
| <b>Dirección:</b>          | 5  | La Concepción          |                                         |    |             |
| <b>Numero:</b>             | 6  | 191                    | <b>Local /<br/>Dpto. /<br/>Oficina:</b> | 7  | Ofi. 1102   |
| <b>Región:</b>             | 8  | Metropolitana          | <b>Comuna:</b>                          | 9  | Providencia |
| <b>Correo electrónico:</b> | 11 | ████████████████████   |                                         |    |             |

### Datos del proyecto

|                                                                 |    |                                                                                                                                                                       |                                                   |                                                            |            |
|-----------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Nombre del proyecto:</b>                                     | 12 | Ampliación Hotel Hyatt                                                                                                                                                |                                                   |                                                            |            |
| <b>Región:</b>                                                  | 13 | Metropolitana                                                                                                                                                         | <b>Comuna:</b>                                    | 14                                                         | Las Condes |
| <b>Descripción:</b>                                             | 15 | El proyecto contempla la ampliación del Hotel Hyatt que contempla ampliación del uso Hospedaje y Restaurant, lo anterior estará emplazado en la comuna de Las Condes. |                                                   |                                                            |            |
| <b>Latitud:</b>                                                 | 16 | -33.415863                                                                                                                                                            | <b>Longitud:</b>                                  | 17                                                         | -70.594504 |
| <b>Tipo de crecimiento urbano:</b><br>(opciones excluyentes)    |    |                                                                                                                                                                       |                                                   |                                                            | 18         |
| <input type="checkbox"/> Extensión                              |    |                                                                                                                                                                       | <input checked="" type="checkbox"/> Densificación |                                                            |            |
| <b>Accesibilidad del proyecto:</b><br>(opciones no-excluyentes) |    |                                                                                                                                                                       |                                                   |                                                            | 19         |
| <input type="checkbox"/> Colinda con camino publico             |    | <input checked="" type="checkbox"/> Colinda con red vial básica                                                                                                       |                                                   | <input checked="" type="checkbox"/> Colinda con vía urbana |            |

### Superficies (m2)

|                                         |    |          |
|-----------------------------------------|----|----------|
| <b>Superficie Total Terreno (Neta):</b> | 20 | 2.178,11 |
|-----------------------------------------|----|----------|

| SUPERFICIE              | UTIL     | 21       | COMUN  | 22 | TOTAL    |
|-------------------------|----------|----------|--------|----|----------|
| Edificada               | 275,20   |          | 251,61 |    | 526,81   |
| Subterránea             |          |          |        |    |          |
| Edificada sobre terreno | 2.529,18 |          | 0      |    | 2.529,18 |
| Edificada total         | 23       | 2.804,38 | 251,61 |    | 3.055,99 |

### Datos de la propiedad

|                |    |                      |                   |    |               |
|----------------|----|----------------------|-------------------|----|---------------|
| Numero Rol:    | 24 | 213-10               |                   |    |               |
| Dirección Rol: | 25 | Enrique Foster Norte |                   |    |               |
| Numero:        | 26 | 30                   | Área:             | 27 | Urbana        |
| Vía:           | 28 | Local                | Región:           | 29 | Metropolitana |
| Comuna:        | 30 | Las Condes           | Acceso principal: | 31 | Si            |

### Datos de la propiedad

|                |    |           |                   |    |               |
|----------------|----|-----------|-------------------|----|---------------|
| Numero Rol:    | 24 | 213-11    |                   |    |               |
| Dirección Rol: | 25 | Apoquindo |                   |    |               |
| Numero:        | 26 | 3442      | Área:             | 27 | Urbana        |
| Vía:           | 28 | Troncal   | Región:           | 29 | Metropolitana |
| Comuna:        | 30 | La Condes | Acceso principal: | 31 | No            |

|                                              |    |    |
|----------------------------------------------|----|----|
| <b>Propiedad en trámite de fusión de rol</b> | 32 | SI |
|----------------------------------------------|----|----|

### Características del proyecto

|                                   |      |             |        |    |   |
|-----------------------------------|------|-------------|--------|----|---|
| Tipo uso de suelo                 | 33   | Residencial |        |    |   |
| Destino                           | 34   | Hospedaje   | Clase: | 35 | - |
| Tipo de proyecto:                 | 36   | Hotel       |        |    |   |
| Unidades de referencia            |      |             |        |    |   |
| Número de Habitaciones Ampliación | 37,1 | 57          |        |    |   |

|                                          |      |              |        |    |   |
|------------------------------------------|------|--------------|--------|----|---|
| Tipo uso de suelo                        | 33   | Equipamiento |        |    |   |
| Destino                                  | 34   | Comercio     | Clase: | 35 | - |
| Tipo de proyecto:                        | 36   | Restaurant   |        |    |   |
| Unidades de referencia                   |      |              |        |    |   |
| Superficie Edificada Ampliación (m2/100) | 37,1 | 102,69       |        |    |   |
| Escala                                   | 37,2 | Básica       |        |    |   |

## CONTENIDO FICHA RESUMEN

**Nota:** Un proyecto de crecimiento urbano puede ser clasificado como simple o conjunto.

- **Proyecto simple:** Abarca una única ficha resumen y tiene un único titular (interesado).
- **Proyecto de IMIV conjunto:** Abarca más de una ficha resumen y puede tener uno o más titulares. Uno de ellos se denomina representante del proyecto conjunto.
- **Proyecto mixto:** Proyecto de crecimiento urbano, que en su ficha resumen, contempla más de un Tipo proyecto (código 36).

### Tipos de trámite

- I. **Proyecto de obra nueva:** Proyecto de crecimiento urbano, excepto los identificados a continuación.
- II. **Loteo sin construcción simultánea en los predios resultantes/ Condominio Tipo B sin construcción simultánea en los sitios resultantes**
  - A. **Loteo sin construcción simultánea en los predios resultantes:** Loteo que no contempla obras de edificación. (*Loteo de terrenos: es el proceso de división de suelo, sin importar el número de terrenos resultantes de esta división, cuyo proyecto contempla la apertura de nuevas vías públicas y sus correspondientes obras de urbanización.*)
  - B. **Condominio Tipo B sin construcción simultánea en los sitios resultantes:** Son aquellos predios, sin construcciones o proyectos de construcción aprobados, en el interior de cuyos deslindes existen simultáneamente sitios que pertenezcan en dominio exclusivo a cada propietario y terrenos de dominio común de todos ellos.
- III. **Modificación de proyecto / Ampliación de proyecto**
  - A. **Modificación de proyecto:** Variantes, alteraciones o cambios que se solicite introducir a un proyecto o a una obra de construcción entre la fecha del permiso y la recepción definitiva de las obras, signifiquen o no un aumento de superficie, o cambios en la clasificación o destino de las construcciones.
  - B. **Ampliación de proyecto:** Aumento de superficie edificada que se construye con posterioridad a la recepción definitiva de las obras.
- IV. **Proyecto de obra nueva en predio resultante del loteo /o en sitio resultante del condominio tipo B sin construcción simultánea**
  - A. **Predio resultante del loteo:** Aquel que resulta de un proceso de división del suelo de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1.1.2. (OGUC) para la definición de "Loteo de terrenos",
  - B. **Sitio resultante del condominio tipo B:** Son aquellos sitios resultantes al interior de un condominio, susceptibles de ser asignados en dominio exclusivo de los copropietarios.

## TABLA DE CONTENIDOS

|                                                                                        |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>FICHA RESUMEN .....</b>                                                             | <b>2</b>  |
| <b>1 OBJETO Y CONTENIDO DEL ESTUDIO.....</b>                                           | <b>5</b>  |
| 1.1 Objeto .....                                                                       | 5         |
| 1.2 Marco Normativo .....                                                              | 5         |
| 1.3 Contenido y Estructura del IMIV .....                                              | 6         |
| <b>2 ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y DETERMINACIÓN DEL TIPO DE INFORME REQUERIDO .....</b> | <b>7</b>  |
| 2.1 Declaración del Tipo de Informe que se Presenta .....                              | 7         |
| 2.2 Descripción del Proyecto .....                                                     | 7         |
| 2.2.1 Nombre, Actividades y Destinos .....                                             | 7         |
| 2.2.2 Ubicación .....                                                                  | 8         |
| 2.2.3 Acceso Vehicular y Peatonal .....                                                | 9         |
| 2.2.4 Distancia de los Accesos a la Intersección .....                                 | 10        |
| 2.2.5 Superficies .....                                                                | 12        |
| 2.2.6 Estacionamientos Exigidos y Proyectados .....                                    | 13        |
| 2.2.7 Factibilidad de Uso de Suelo .....                                               | 14        |
| 2.3 Flujos Inducidos por el Proyecto .....                                             | 15        |
| 2.4 Determinación de la Categoría de IMIV Requerido o Exención de este .....           | 18        |
| <b>3 TRANSPORTE PRIVADO, DEFINICIONES INICIALES.....</b>                               | <b>23</b> |
| 3.1 Rutas Vehiculares de Entrada y Salida.....                                         | 23        |
| 3.2 Área de Influencia.....                                                            | 25        |
| <b>4 TRANSPORTE PRIVADO, SITUACIÓN ACTUAL .....</b>                                    | <b>27</b> |
| 4.1 Caracterización de la Situación Actual.....                                        | 27        |
| 4.1.1 Pavimentación de Calzadas.....                                                   | 27        |
| 4.1.2 Categorías de las Vías.....                                                      | 30        |
| 4.1.3 Sentidos de Tránsito .....                                                       | 30        |
| 4.1.4 Número de Pistas.....                                                            | 30        |
| 4.1.5 Diseño Operativo de los Cruces .....                                             | 31        |
| 4.1.6 Catastro Físico de Cruce Semaforizado.....                                       | 36        |
| <b>5 OTROS MODOS, DEFINICIONES INICIALES .....</b>                                     | <b>39</b> |
| 5.1 Rutas Peatonales .....                                                             | 39        |
| 5.2 Rutas de Ciclistas .....                                                           | 41        |
| 5.3 Área de Influencia.....                                                            | 43        |
| <b>6 OTROS MODOS, SITUACIÓN ACTUAL .....</b>                                           | <b>45</b> |
| 6.1 Caracterización de la Situación Actual.....                                        | 45        |
| 6.1.1 Pavimentación de Aceras y Veredas .....                                          | 45        |
| 6.1.2 Categorías de las Vías.....                                                      | 51        |
| 6.1.3 Sentidos de Tránsito .....                                                       | 51        |
| 6.1.4 Número de Pistas.....                                                            | 51        |
| 6.1.5 Diseño Operativo de los Cruces .....                                             | 52        |
| 6.1.6 Mobiliario Público .....                                                         | 57        |

|          |                                                                                      |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 6.1.7    | Facilidades para Peatones y Personas con Movilidad Reducida .....                    | 63        |
| 6.1.8    | Facilidades para Ciclos .....                                                        | 65        |
| 6.1.9    | Servicios y Facilidades para Transporte Público .....                                | 66        |
| 6.1.10   | Identificación y análisis de conflictos.....                                         | 70        |
| 6.1.11   | Antecedentes sobre Accidentes de Tránsito .....                                      | 71        |
| <b>7</b> | <b>TRANSPORTE PRIVADO Y OTROS MODOS, CUANTIFICACIÓN Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS .72</b> |           |
| 7.1      | Medidas de Mitigación Obligatorias.....                                              | 72        |
| 7.2      | Listado de Medidas de Mitigación.....                                                | 79        |
| 7.3      | Otras Consideraciones.....                                                           | 81        |
| <b>8</b> | <b>CONCLUSIONES.....</b>                                                             | <b>83</b> |

## ÍNDICE DE TABLAS

|                                                                                                     |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| CUADRO 2-1. COORDENADAS DEL PROYECTO. ....                                                          | 8  |
| CUADRO 2-2. VERIFICACIÓN DE DISTANCIAS MÍNIMAS A LA INTERSECCIÓN.....                               | 10 |
| CUADRO 2-3. SUPERFICIES DEL PROYECTO. ....                                                          | 12 |
| CUADRO 2-4. ESTACIONAMIENTOS DEL PROYECTO VEHÍCULOS LIVIANOS.....                                   | 13 |
| CUADRO 2-5. TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA, DESTINO HOSPEDAJE.....                         | 15 |
| CUADRO 2-6. TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA, DESTINO HOSPEDAJE.....                          | 15 |
| CUADRO 2-7. FLUJOS VEHICULARES INDUCIDOS POR PROYECTO USO RESIDENCIAL (HOSPEDAJE). ....             | 16 |
| CUADRO 2-8. TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA, PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO.....   | 17 |
| CUADRO 2-9. FLUJOS VEHICULARES INDUCIDOS POR PROYECTO EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO (RESTAURANT)..... | 17 |
| CUADRO 3-1. RUTAS DE INGRESO DEL PROYECTO. ....                                                     | 23 |
| CUADRO 3-2. RUTAS DE EGRESO DEL PROYECTO. ....                                                      | 24 |
| CUADRO 3-3. INTERSECCIONES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.....                                 | 26 |
| CUADRO 4-1. CATEGORÍAS DE LAS VÍAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.....                         | 30 |
| CUADRO 4-2. SENTIDO DE TRÁNSITO. ....                                                               | 30 |
| CUADRO 4-3. NUMERO DE PISTAS.....                                                                   | 30 |
| CUADRO 4-4. REGULACIÓN EN LOS CRUCES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.....                       | 31 |
| CUADRO 5-1. RUTAS PEATONALES DE ENTRADA DEL PROYECTO (ACCESOS EXISTENTES ENRIQUE FOSTER). ....      | 39 |
| CUADRO 5-2. RUTAS PEATONALES DE SALIDA DEL PROYECTO (ACCESOS EXISTENTES ENRIQUE FOSTER).....        | 39 |
| CUADRO 5-3. RUTAS PEATONALES DE ENTRADA DEL PROYECTO (ACCESOS EXISTENTES AV. APOQUINDO).....        | 40 |
| CUADRO 5-4. RUTAS PEATONALES DE SALIDA DEL PROYECTO (ACCESOS EXISTENTES AV. APOQUINDO). ....        | 40 |
| CUADRO 5-5. RUTAS DE CICLISTAS DE INGRESO AL PROYECTO. ....                                         | 41 |
| CUADRO 5-6. RUTAS DE CICLISTAS DE EGRESO AL PROYECTO, ACCESO ENRIQUE FOSTER NORTE. ....             | 42 |
| CUADRO 5-7. INTERSECCIONES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.....                                 | 44 |
| CUADRO 6-1. CATASTRO FOTOGRÁFICO .....                                                              | 45 |
| CUADRO 6-2. CATASTRO FOTOGRÁFICO .....                                                              | 48 |
| CUADRO 6-2. CATASTRO FOTOGRÁFICO .....                                                              | 49 |
| CUADRO 6-3. CATEGORÍAS DE LAS VÍAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.....                         | 51 |
| CUADRO 6-4. SENTIDO DE TRÁNSITO. ....                                                               | 51 |
| CUADRO 6-5. NUMERO DE PISTAS.....                                                                   | 51 |
| CUADRO 6-6. REGULACIÓN EN LOS CRUCES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.....                       | 52 |
| CUADRO 6-7. ESTRUCTURAS Y MOBILIARIO PÚBLICO. ....                                                  | 57 |
| CUADRO 6-8. FACILIDADES PEATONALES EN LAS RUTAS DE ENTRADA Y SALIDA DEL PROYECTO. ....              | 63 |
| CUADRO 6-9. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.....                                                    | 66 |
| CUADRO 6-10. TABLA SERVICIOS Y FACILIDADES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO.....                          | 67 |
| CUADRO 6-11 CATASTRO FOTOGRÁFICO PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. ....                                | 68 |
| CUADRO 6-12. ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL IMIV. ....                         | 71 |
| CUADRO 7-1. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OBLIGATORIAS DEL PROYECTO. ....                                   | 72 |

## ÍNDICE DE FIGURAS

|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| FIGURA 2-1. UBICACIÓN DEL PROYECTO. ....                                                                       | 8  |
| FIGURA 2-2. ACCESOS DEL PROYECTO. ....                                                                         | 9  |
| FIGURA 2-3. DISTANCIAMIENTOS DQ Y D2 – ACCESOS VEHICULARES. ....                                               | 11 |
| FIGURA 2-4. USOS DE SUELO SECTOR DEL PROYECTO CIP N° 1287. ....                                                | 14 |
| FIGURA 2-5. USOS DE SUELO SECTOR DEL PROYECTO CIP N° 20. ....                                                  | 14 |
| FIGURA 2-6. UMBRALES PARA DETERMINAR LA CATEGORÍA DE UN IMIV. ....                                             | 18 |
| FIGURA 2-7. CERTIFICADO SEIM, CATEGORÍA DEL IMIV. ....                                                         | 19 |
| FIGURA 3-1. RUTAS DE INGRESO DEL PROYECTO, ACCESO AV. AMPLIACIÓN HOTEL HYATT. ....                             | 23 |
| FIGURA 3-2. RUTAS DE EGRESO DEL PROYECTO, ACCESO AV. AMPLIACIÓN HOTEL HYATT. ....                              | 24 |
| FIGURA 3-3. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO – TRANSPORTE PRIVADO. ....                                         | 26 |
| FIGURA 4-1. CATASTRO DE PAVIMENTOS ENRIQUE FOSTER NORTE TRAMO ENTRE REYES LAVALLE Y AV. APOQUINDO. ....        | 27 |
| FIGURA 4-2. MOVIMIENTOS Y USO DE PISTAS, CRUCE AV. APOQUINDO / ENRIQUE FOSTER NORTE Y ENRIQUE FOSTER SUR. .... | 31 |
| FIGURA 4-3. MOVIMIENTOS Y USO DE PISTAS, CRUCE REYES LAVALLE / ENRIQUE FOSTER NORTE. ....                      | 34 |
| FIGURA 4-4. CATASTRO CRUCE SEMAFORIZADO: AV. APOQUINDO / ENRIQUE FOSTER NORTE. ....                            | 36 |
| FIGURA 5-1. RUTAS PEATONALES DE ENTRADA Y SALIDA DEL PROYECTO, ACCESOS ENRIQUE FOSTER NORTE. ....              | 39 |
| FIGURA 5-2. RUTAS PEATONALES DE ENTRADA Y SALIDA DEL PROYECTO, ACCESO AV. APOQUINDO. ....                      | 40 |
| FIGURA 5-3. RUTAS DE CICLISTAS DE ENTRADA DEL PROYECTO, ACCESO ENRIQUE FOSTER NORTE. ....                      | 41 |
| FIGURA 5-4. RUTAS EGRESO DE CICLISTAS, ACCESO ENRIQUE FOSTER NORTE. ....                                       | 42 |
| FIGURA 5-5. ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO – OTROS MODOS. ....                                                | 44 |
| FIGURA 6-1. MOVIMIENTOS Y USO DE PISTAS, CRUCE AV. APOQUINDO / ENRIQUE FOSTER NORTE Y ENRIQUE FOSTER SUR. .... | 52 |
| FIGURA 6-2. MOVIMIENTOS Y USO DE PISTAS, CRUCE REYES LAVALLE / ENRIQUE FOSTER NORTE. ....                      | 55 |
| FIGURA 6-3. MOVIMIENTOS Y USO DE PISTAS, CRUCE AV. APOQUINDO / SAN CRESCENTE. ....                             | 59 |
| FIGURA 6-4. MOVIMIENTOS Y USO DE PISTAS, CRUCE AV. APOQUINDO / EL ALCALDE. ....                                | 61 |
| FIGURA 6-5. CATASTRO DE CICLOVÍA ENRIQUE FOSTER SUR. ....                                                      | 65 |
| FIGURA 6-6– UBICACIÓN DE PARADEROS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA. ....                                              | 66 |
| FIGURA 6-7 – CRUCES PEATONALES ENRIQUE FOSTER SUR / AV. APOQUINDO. ....                                        | 70 |
| FIGURA 6-8. PLANO DE FOCALIZACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA. ....                     | 71 |

## **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 **“Ampliación Hotel Hyatt”** 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 **“Ampliación Hotel Hyatt”**, 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 **“Ampliación Hotel Hyatt”**, la ampliación corresponde a la construcción de 57 habitaciones, y 102,69 m<sup>2</sup> destinados a restaurant.

Con el objeto de facilitar la revisión de la carga de ocupación total del recinto y la verificación de la exigencia de estacionamientos conforme al Art. 7.1.2.9 del PRMS, se presentan a continuación los antecedentes consolidados del inmueble:

- **Superficie existente** (según EISTU / Permiso N°115/2014): 15.826,20 m<sup>2</sup>.
- **Superficie a demoler** (asociada a la presente etapa): 32,44 m<sup>2</sup>.
- **Superficie de ampliación** (objeto del presente IMIV): 3.055,99 m<sup>2</sup>.

En términos de capacidad de hospedaje, el recinto cuenta con una dotación base de **240 camas existentes**, a las cuales se adicionan **71 camas proyectadas**, alcanzando una **capacidad total consolidada de 311 camas**.

Cabe señalar que la presente información se incorpora únicamente como antecedente administrativo para efectos de verificación de cumplimiento normativo, manteniéndose el análisis de impacto vial circunscrito exclusivamente a la carga incremental generada por la ampliación del proyecto, conforme a los criterios establecidos en el D.S. N°30 del MTT.

## 2.2.2 Ubicación

El proyecto se ubica en Av. Apoquindo N°3442 - Enrique Foster Norte N°30, en la comuna de Las Condes. La figura siguiente muestra la ubicación del proyecto:

**Figura 2-1. Ubicación del proyecto.**



Fuente: Elaboración propia.

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

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

|         |            |          |            |
|---------|------------|----------|------------|
| Latitud | -33.415863 | Longitud | -70.594504 |
|---------|------------|----------|------------|

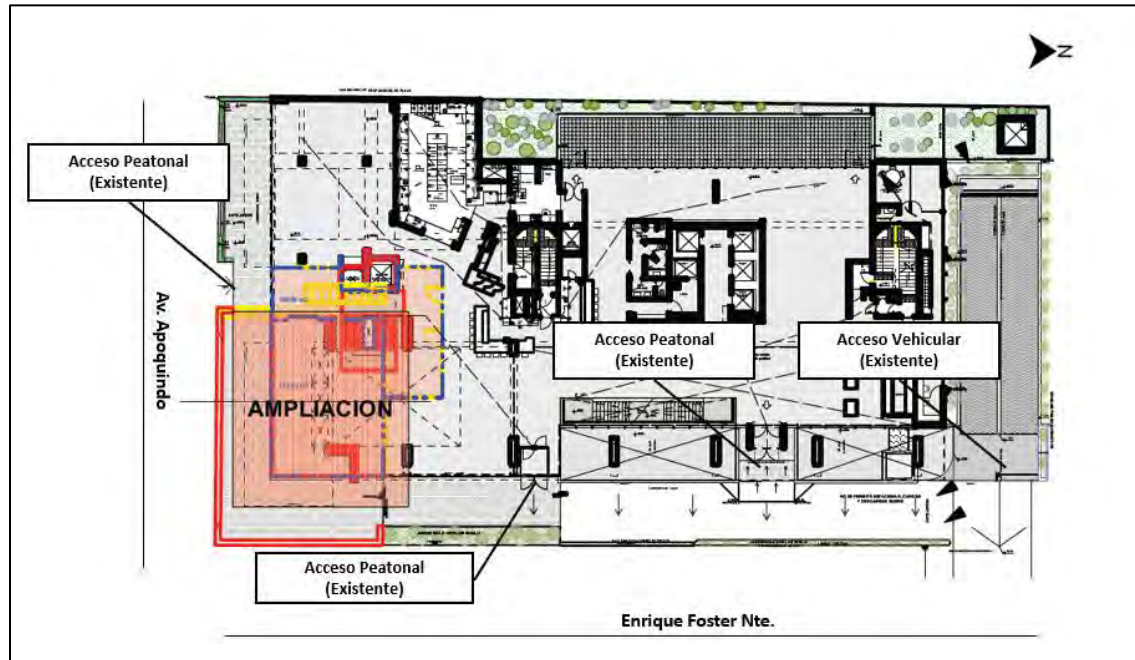
Fuente: Arquitectura del proyecto.

Como parte de los antecedentes del estudio se incluye un archivo en formato .kmz con la ubicación del proyecto.

### 2.2.3 Acceso Vehicular y Peatonal

En la figura siguiente se muestran los accesos existentes del proyecto, tanto vehicular como peatonales, ubicados por Enrique Foster Norte y Av. Apoquindo.

Figura 2-2. Accesos del proyecto.



Fuente: Arquitectura.

## 2.2.4 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)**, el acceso vehicular no podrá estar a menos de 6m 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 cruzan.

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

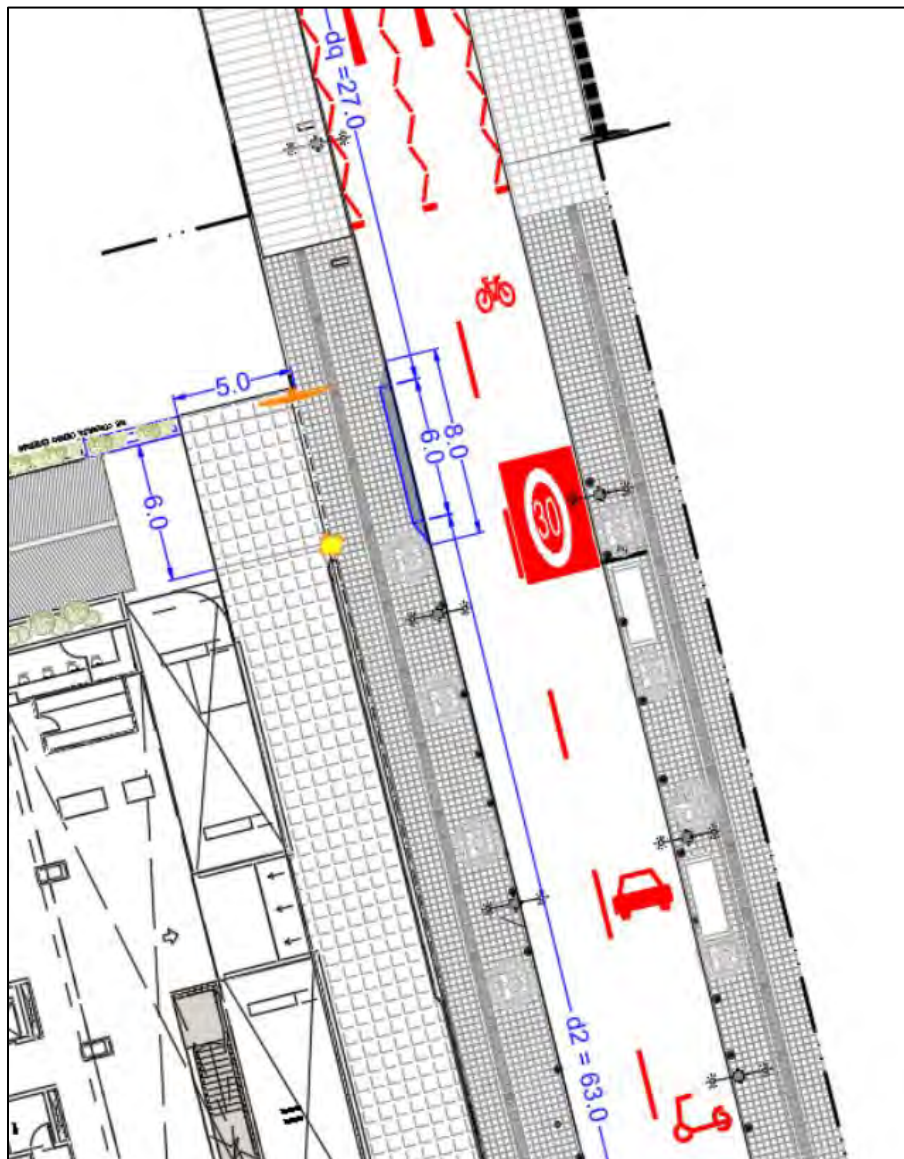
| Acceso               | Norma (m) |                | Proyectado (m) |                | Criterio |
|----------------------|-----------|----------------|----------------|----------------|----------|
|                      | Dq        | d <sub>2</sub> | Dq             | d <sub>2</sub> |          |
| Enrique Foster Norte | 6         | 10             | 32,24          | 69,98          | OK       |

Fuente: Elaboración propia.

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 2-3. Distanciamientos Dq y D2 – Accesos Vehiculares.



Fuente: Elaboración Propia.

## 2.2.5 Superficies

A continuación, se presenta cuadro que detalla la superficie de ampliación del proyecto,

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

| SUPERFICIE              | UTIL     | COMUN  | TOTAL    |
|-------------------------|----------|--------|----------|
| Edificada Subterránea   | 275,20   | 251,61 | 526,81   |
| Edificada sobre terreno | 2.529,18 | 0      | 2.529,18 |
| Edificada total         | 2.804,38 | 251,61 | 3.055,99 |

**Fuente: Arquitectura del proyecto.**

## 2.2.6 Estacionamientos Exigidos y Proyectados

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

**Cuadro 2-4. Estacionamientos del Proyecto vehículos Livianos.**

| CALCULO ESTACIONAMIENTOS                                                                          |                                                                                |                                              | CALCULO ESTACIONAMIENTOS                                                                          |                                               |                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| EXIGENCIA SEGÚN ARTICULO 32º ORDENANZA LOCAL Y ART. 7.1.2.9. PRMS (ZONA B1)                       |                                                                                |                                              |                                                                                                   |                                               |                                                                                |
| ESTACIONAMIENTOS EXISTENTES PE+MP+RF Y POM 242/2019                                               |                                                                                |                                              | EXIGENCIA SEGÚN PRESENTE AMPLIACION                                                               |                                               |                                                                                |
|                                                                                                   |                                                                                |                                              | TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS                                                                 |                                               |                                                                                |
| <b>HOTEL:</b>                                                                                     | 1 ESTACIONAMIENTO CADA 4 CAMAS                                                 |                                              | <b>HOTEL:</b>                                                                                     | 1 ESTACIONAMIENTO CADA 4 CAMAS                | 1 ESTACIONAMIENTO CADA 4 CAMAS                                                 |
| SON 233 CAMAS / 4                                                                                 | 58 ESTACIONAMIENTOS                                                            |                                              | SON 71 CAMAS / 4                                                                                  | 17,75 ESTACIONAMIENTOS = 18                   | 76 ESTACIONAMIENTOS                                                            |
| <b>SALA DE REUNION O CONFERENCIAS</b>                                                             | 1 / 30 m2                                                                      |                                              | <b>SALA DE REUNION O CONFERENCIAS</b>                                                             | 1 / 30 m2                                     | 1 / 30 m2                                                                      |
| SON 560,40 m2 / 30                                                                                | 18,68 ESTACIONAMIENTOS = 19                                                    |                                              | SON 175,2 m2 - 10% / 30                                                                           | 5 ESTACIONAMIENTOS                            | 24 ESTACIONAMIENTOS                                                            |
| <b>COMERCIO</b>                                                                                   | 1 / 25 m2                                                                      |                                              | <b>COMERCIO</b>                                                                                   | 1 / 25 m2                                     | 1 / 25 m2                                                                      |
| SON 0,00 m2 / 25                                                                                  | 0,00 ESTACIONAMIENTOS = 0                                                      |                                              |                                                                                                   |                                               | 0 ESTACIONAMIENTOS                                                             |
| <b>RESTAURANT - BAR</b>                                                                           | 1 / 30 m2                                                                      |                                              | <b>RESTAURANT - BAR</b>                                                                           | 1 / 25 m2                                     | 1 / 30 m2                                                                      |
| SON 496,91 m2 / 30                                                                                | 16,56 ESTACIONAMIENTOS = 17                                                    |                                              | SON 102,69 m2 - 10% / 25                                                                          | 3,69 ESTACIONAMIENTOS = 4                     | 21 ESTACIONAMIENTOS                                                            |
| <b>OFICINAS</b>                                                                                   | 1 / 30 m2                                                                      |                                              | <b>OFICINAS</b>                                                                                   | 1 / 30 m2                                     | 1 / 30 m2                                                                      |
| SON 565,07 m2 / 30                                                                                | 18,83 ESTACIONAMIENTOS = 19                                                    |                                              | SON 16,71 m2 / 25                                                                                 | 1 ESTACIONAMIENTOS = 0                        | 20 ESTACIONAMIENTOS                                                            |
| <b>TOTAL</b>                                                                                      | <b>113 ESTACIONAMIENTOS</b>                                                    |                                              | <b>TOTAL</b>                                                                                      | <b>28 ESTACIONAMIENTOS</b>                    | <b>141 ESTACIONAMIENTOS</b>                                                    |
| ENTRE 6.000 Y 12.000 m2 DE SUP. UTIL.                                                             | 4 ESTACIONAMIENTOS DE 30 m2                                                    |                                              | ENTRE 6.000 Y 12.000 m2 DE SUP. UTIL.                                                             | 0 ESTACIONAMIENTOS DE 30 m2                   | 4 ESTACIONAMIENTOS DE 30 m2                                                    |
| SOBRE 50 HASTA 200 ESTACIONAMIENTOS REQUIERE 3 ESTACIONAMIENTOS DE DISCAPACITADOS (3,60 x 5,00 M) | 3 ESTACIONAMIENTOS DISCAPACITADOS                                              |                                              | SOBRE 50 HASTA 200 ESTACIONAMIENTOS REQUIERE 3 ESTACIONAMIENTOS DE DISCAPACITADOS (3,60 x 5,00 M) | 0 ESTACIONAMIENTOS DISCAPACITADOS             | 3 ESTACIONAMIENTOS DISCAPACITADOS                                              |
| <b>TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS</b>                                                            | 113 ESTACIONAMIENTOS (INCLUIDOS 3 DISCAP.) + 4 DE 30 m2 = 117 ESTACIONAMIENTOS |                                              | <b>TOTAL ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS PRESENTE AMPLIACION</b>                                        | 28 ESTACIONAMIENTOS                           | 141 ESTACIONAMIENTOS (INCLUIDOS 3 DISCAP.) + 4 DE 30 m2 = 145 ESTACIONAMIENTOS |
| <b>TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS</b>                                                          | 125 EST.+4 EST. 30m2 (INCLUIDOS 3 DISCAP.) +6 EST. O.M. = 135 ESTACIONAMIENTOS |                                              | <b>TOTAL ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS AMPLIACION</b>                                               | 28 ESTACIONAMIENTOS                           | 141 ESTACIONAMIENTOS (INCLUIDOS 3 DISCAP.) + 4 DE 30 m2 = 145 ESTACIONAMIENTOS |
| <b>CUADRO COMPARATIVO ESTACIONAMIENTOS</b>                                                        |                                                                                |                                              | <b>CUADRO CALCULO DE BICICLETAS PRESENTE AMPLIACION</b>                                           |                                               |                                                                                |
| NUMERO DE ESTACIONAMIENTOS MP 648 25/10/2017                                                      | NUMERO DE ESTACIONAMIENTOS O.M. N°242 16/05/2019                               | NUMERO DE ESTACIONAMIENTOS PROYECTO AMPLIADO | D.S.109/15 1 BICICLETA CADA 2 AUTOS                                                               | 29 ESTAC.-4 camiones / 2 = 13 = 13 BICICLETAS | EXIGIDAS 12 BICICLETAS                                                         |
| 125 ESTAC.+4 EST.30m2 INCLUYE 3 DISCAPACITADOS TOTAL = 129                                        | 6 ESTACIONAMIENTOS                                                             | 28 ESTACIONAMIENTOS                          |                                                                                                   |                                               | PROPUESTAS 13 BICICLETAS                                                       |

Fuente: Arquitectura del proyecto.

## 2.2.7 Factibilidad de Uso de Suelo

De acuerdo con los Certificados de Informaciones **Previas N°1287 de fecha 06.05.2024 y N°20 de fecha 10.01.2019**, emitidos por la Dirección de Obras Municipales de la Municipalidad de Las Condes, las propiedades donde se ubicará el proyecto tienen el uso de suelo tipo Zona **UC2** y Áreas de Edificación **E-Aa+cm**.

Figura 2-4. Usos de suelo sector del proyecto CIP N° 1287.

| 5.- NORMAS URBANÍSTICAS (En caso necesario se adjunta hoja anexa) |                                                |                            |                         |                     |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------|
| 5.1.- USOS DE SUELO                                               |                                                |                            |                         |                     |
| ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO                       |                                                |                            |                         |                     |
| USOS DE SUELO PERMITIDOS:                                         |                                                |                            |                         |                     |
| UC2                                                               | USO COMERCIAL 2                                |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
| INFORMACION ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA                   |                                                |                            |                         |                     |
| ÁREAS DE EDIFICACIÓN:                                             |                                                |                            |                         |                     |
| E-Aa+cm                                                           | EDIFICACIÓN AISLADA ALTA CON CONTINUIDAD MEDIA |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
| SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA                                         | DENSIDAD MÁXIMA                                | ALTURA MÁXIMA EDIF.        | SISTEMA DE AGRUPAMIENTO |                     |
| (*)                                                               | (*)                                            | (*)                        | (*)                     |                     |
| COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD                                        | COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO                    | OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES | RASANTE                 | NIVEL DE APLICACIÓN |
| (*)                                                               | (*)                                            | (*)                        | (*)                     | (*)                 |
| ADOSAMIENTOS                                                      | DISTANCIAMIENTOS                               | CIERROS                    |                         | OCHAVOS             |
| (*)                                                               | (*)                                            | ALTURA                     | % TRANSPARENCIA         | OGUC                |
|                                                                   |                                                | 2,50 m máximo              | 40%                     |                     |

(\*) INFORMACION AREA DE EDIFICACIÓN EN HOJA ANEXA)

Fuente: CIP, I. Municipalidad de Las Condes

Figura 2-5. Usos de suelo sector del proyecto CIP N° 20.

| 5.- NORMAS URBANÍSTICAS (En caso necesario se adjunta hoja anexa) |                                                |                            |                         |                     |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------|
| 5.1.- USOS DE SUELO                                               |                                                |                            |                         |                     |
| ZONA O SUBZONA EN QUE SE EMPLAZA EL TERRENO                       |                                                |                            |                         |                     |
| USOS DE SUELO PERMITIDOS:                                         |                                                |                            |                         |                     |
| UC2                                                               | USO COMERCIAL 2                                |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
| INFORMACION ZONAS DE USO DE SUELO EN HOJA ANEXA                   |                                                |                            |                         |                     |
| ÁREAS DE EDIFICACIÓN:                                             |                                                |                            |                         |                     |
| E-Aa+cm                                                           | EDIFICACIÓN AISLADA ALTA CON CONTINUIDAD MEDIA |                            |                         |                     |
| E-Aa4                                                             | EDIFICACIÓN AISLADA ALTA N° 4                  |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
|                                                                   |                                                |                            |                         |                     |
| SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA                                         | DENSIDAD MÁXIMA                                | ALTURA MÁXIMA EDIF.        | SISTEMA DE AGRUPAMIENTO |                     |
| (*)                                                               | (*)                                            | (*)                        | (*)                     |                     |
| COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD                                        | COEF. DE OCUPACIÓN DE SUELO                    | OCUPACIÓN PISOS SUPERIORES | RASANTE                 | NIVEL DE APLICACIÓN |
| (*)                                                               | (*)                                            | (*)                        | (*)                     | (*)                 |
| ADOSAMIENTOS                                                      | DISTANCIAMIENTOS                               | CIERROS                    |                         | OCHAVOS             |
| (*)                                                               | (*)                                            | ALTURA                     | % TRANSPARENCIA         | OGUC                |
|                                                                   |                                                | 2,50 m máximo              | 40%                     |                     |

(\*) INFORMACION AREA DE EDIFICACIÓN EN HOJA ANEXA)

Fuente: CIP, I. Municipalidad de Las Condes.

De la revisión de los tipos de uso de suelo permitidos, se verifica que el uso Residencial y Equipamiento están permitidos 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.

## 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. El proyecto es de uso **Residencial (Hospedaje) y Equipamiento (Restaurant)**.

- a) **Residencial (Hospedaje):** Respecto de los proyectos residenciales con destino hospedaje, la estimación de flujos se efectuará en función de lo establecido en los siguientes cuadros.

Cuadro 2-5. Tasas de Inducción de flujos de Entrada, destino Hospedaje.

| TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS CON DESTINO HOSPEDAJE |                      |         |                                                      |                             |                   |                 |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------|------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|
| PROYECTO                                                                     | UNIDAD DE REFERENCIA | PERÍODO | FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA |                             |                   |                 |
|                                                                              |                      |         | TRANSPORTE PRIVADO VEH/H                             | TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H | PEATONES VIAJES/H | CICLOS VIAJES/H |
| Establecimiento de alojamiento turístico (1)                                 | Habitación           | PM-L    | 0,18                                                 | 0,48                        | 0,57              | 0,01            |
|                                                                              |                      | PMd-L   | 0,08                                                 | 0,20                        | 0,24              | 0,01            |
|                                                                              |                      | PT-L    | 0,06                                                 | 0,81                        | 0,19              | 0,01            |
|                                                                              |                      | PMd-F   | 0,08                                                 | 0,40                        | 0,24              | 0,01            |
|                                                                              |                      | PT-F    | 0,08                                                 | 0,40                        | 0,24              | 0,01            |

Fuente: Reglamento Número 30.

Cuadro 2-6. Tasas de Inducción de flujos de salida, destino Hospedaje.

| TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS CON DESTINO HOSPEDAJE |                      |         |                                                     |                             |                   |                 |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------|-----------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|
| PROYECTO                                                                    | UNIDAD DE REFERENCIA | PERÍODO | FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA |                             |                   |                 |
|                                                                             |                      |         | TRANSPORTE PRIVADO VEH/H                            | TRANSPORTE PÚBLICO VIAJES/H | PEATONES VIAJES/H | CICLOS VIAJES/H |
| Establecimiento de alojamiento turístico (1)                                | Habitación           | PM-L    | 0,05                                                | 0,12                        | 0,14              | 0,01            |
|                                                                             |                      | PMd-L   | 0,08                                                | 0,20                        | 0,24              | 0,01            |
|                                                                             |                      | PT-L    | 0,25                                                | 0,65                        | 0,76              | 0,01            |
|                                                                             |                      | PMd-F   | 0,08                                                | 0,20                        | 0,24              | 0,01            |
|                                                                             |                      | PT-F    | 0,08                                                | 0,20                        | 0,24              | 0,01            |

Fuente: Reglamento Número 30.

Luego, de acuerdo con las tasas correspondientes, se tiene que el flujo inducido por el proyecto en cada período para el uso residencial (Hospedaje) es el siguiente:

**Cuadro 2-7. Flujos vehiculares inducidos por Proyecto uso Residencial (Hospedaje).**

| Proyecto  | Unidad de referencia | Periodo | FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR HOSPEDAJE |                                |                      |                    |
|-----------|----------------------|---------|-------------------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|
|           |                      |         | Transporte Privado<br>VEH/H (1)           | Transporte Público<br>VIAJES/H | Peatones<br>Viajes/H | Ciclos<br>Viajes/h |
| Hospedaje | Habitaciones         | PM-L    | 10                                        | 27                             | 32                   | 1                  |
|           |                      | PMD-L   | 5                                         | 11                             | 14                   | 1                  |
|           |                      | PT-L    | 3                                         | 46                             | 11                   | 1                  |
|           |                      | PMD-F   | 5                                         | 23                             | 14                   | 1                  |
|           | 57                   | PT-F    | 5                                         | 23                             | 14                   | 1                  |
| Proyecto  | Unidad de referencia | Periodo | FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR HOSPEDAJE  |                                |                      |                    |
|           |                      |         | Transporte Privado<br>VEH/H (1)           | Transporte Público<br>VIAJES/H | Peatones<br>Viajes/H | Ciclos<br>Viajes/h |
| Hospedaje | Habitaciones         | PM-L    | 3                                         | 7                              | 8                    | 1                  |
|           |                      | PMD-L   | 5                                         | 11                             | 14                   | 1                  |
|           |                      | PT-L    | 14                                        | 37                             | 43                   | 1                  |
|           |                      | PMD-F   | 5                                         | 11                             | 14                   | 1                  |
|           | 57                   | PT-F    | 5                                         | 11                             | 14                   | 1                  |

Fuente: Elaboración propia.

- b) **Proyecto Restaurant:** Respecto de los proyectos comerciales, la estimación de flujos se efectuará en función de la superficie, en este caso la superficie es de 102,69 m2.

**Cuadro 2 12. Tasas de Inducción de flujos de Entrada, proyectos de Equipamiento clase Comercio.**

| TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE ENTRADA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO |                   |                                |         |                                                      |                                |                      |                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------|---------|------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|
| PROYECTO                                                                              | ESCALA            | UNIDAD DE REFERENCIA           | PERÍODO | FLUJOS DE ENTRADA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA |                                |                      |                    |
|                                                                                       |                   |                                |         | TRANSPORTE PRIVADO<br>VEH/H                          | TRANSPORTE PÚBLICO<br>VIAJES/H | PEATONES<br>VIAJES/H | CICLOS<br>VIAJES/H |
| Restaurant<br>Fuente de Soda<br>Bar<br>Discoteca                                      | Todas las escalas | 100 m² de Superficie edificada | PM-L    | 0,00                                                 | 0,00                           | 0,00                 | 0,00               |
|                                                                                       |                   |                                | PMd-L   | 0,17                                                 | 0,43                           | 0,50                 | 0,05               |
|                                                                                       |                   |                                | PT-L    | 0,33                                                 | 0,85                           | 1,00                 | 0,10               |
|                                                                                       |                   |                                | PMd-F   | 0,25                                                 | 0,64                           | 0,75                 | 0,08               |
|                                                                                       |                   |                                | PT-F    | 0,17                                                 | 0,43                           | 0,50                 | 0,05               |

Fuente: D.S. N°30, MTT.

**Cuadro 2-8. Tasas de Inducción de flujos de salida, proyectos de Equipamiento clase Comercio.**

| TASAS DE INDUCCIÓN DE FLUJOS DE SALIDA PARA PROYECTOS DE EQUIPAMIENTO CLASE COMERCIO |                   |                                |         |                                                     |                                |                      |                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------|---------|-----------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|
| PROYECTO                                                                             | ESCALA            | UNIDAD DE REFERENCIA           | PERÍODO | FLUJOS DE SALIDA INDUCIDOS POR UNIDAD DE REFERENCIA |                                |                      |                    |
|                                                                                      |                   |                                |         | TRANSPORTE PRIVADO<br>VEH/H                         | TRANSPORTE PÚBLICO<br>VIAJES/H | PEATONES<br>VIAJES/H | CICLOS<br>VIAJES/H |
| Restaurant<br>Fuente de Soda<br>Bar<br>Discoteca                                     | Todas las escalas | 100 m² de Superficie edificada | PM-L    | 0,00                                                | 0,00                           | 0,00                 | 0,00               |
|                                                                                      |                   |                                | PMd-L   | 0,59                                                | 0,28                           | 0,97                 | 0,03               |
|                                                                                      |                   |                                | PT-L    | 1,19                                                | 0,29                           | 2,79                 | 0,12               |
|                                                                                      |                   |                                | PMd-F   | 0,59                                                | 0,28                           | 0,97                 | 0,03               |
|                                                                                      |                   |                                | PT-F    | 0,80                                                | 0,42                           | 1,29                 | 0,03               |

Fuente: D.S. N°30, MTT.

**Cuadro 2-9. Flujos vehiculares inducidos por Proyecto Equipamiento clase comercio (Restaurant).**

| Proyecto   | Unidad de referencia           | Periodo | TASAS DE ENTRADA INDUCIDOS POR PROYECTO TIPO RESTAURANT - FUENTE DE SODA - BAR - DISCOTECA |                             |                   |                 |
|------------|--------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|
|            |                                |         | Transporte Privado VEH/H (1)                                                               | Transporte Público VIAJES/H | Peatones Viajes/H | Ciclos Viajes/h |
| RESTAURANT | 100 m2 de superficie edificada | PM-L    | 0                                                                                          | 0                           | 0                 | 0               |
|            |                                | PMD-L   | 0                                                                                          | 0                           | 1                 | 0               |
|            |                                | PT-L    | 0                                                                                          | 1                           | 1                 | 0               |
|            |                                | PMD-F   | 0                                                                                          | 1                           | 1                 | 0               |
|            |                                | PT-F    | 0                                                                                          | 0                           | 1                 | 0               |
| RESTAURANT | 100 m2 de superficie edificada | PM-L    | 0                                                                                          | 0                           | 0                 | 0               |
|            |                                | PMD-L   | 1                                                                                          | 0                           | 1                 | 0               |
|            |                                | PT-L    | 1                                                                                          | 0                           | 3                 | 0               |
|            |                                | PMD-F   | 1                                                                                          | 0                           | 1                 | 0               |
|            |                                | PT-F    | 1                                                                                          | 0                           | 1                 | 0               |

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 2-6. 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                                                 | $20 \leq \text{flujo vehicular} \leq 80$                                                    |
| Intermedio                                             | $80 < \text{flujo vehicular} \leq 250$                                                      |
| 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                                                 | $40 \leq \text{flujo de viajes} \leq 160$                                                   |
| Intermedio                                             | $160 < \text{flujo de viajes} \leq 500$                                                     |
| 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 2-7. Certificado SEIM, Categoría del IMIV.



OFICIO SEIM N° RM-0000001847/2020

**ANT:** Ingreso de características de Proyecto de Crecimiento Urbano en el Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, N° ID 13501628.

**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, 17 DE FEBRERO DE 2020.

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

**A:** ASESORIAS ITRANSPORTE SPA Y CLAUDIA ALEXANDRA ODDÓ FRANULIC

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 13501628:

|                             |                                                                                              |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nombre Proyecto:            | Ampliación Hotel Hyatt                                                                       |
| Tipo de crecimiento urbano: | Densificación                                                                                |
| Tipo de trámite:            | Modificación o ampliación de un proyecto con permiso otorgado antes del 18 de noviembre 2021 |

| Rol       | Región                    | Comuna     | Dirección                 |
|-----------|---------------------------|------------|---------------------------|
| 00213-010 | Metropolitana de Santiago | Las Condes | Enrique Foster Norte # 30 |
| 00213-011 | Metropolitana de Santiago | Las Condes | Apoquindo # 3442          |

| Uso de suelo | Destino/Clase | Proyecto                                 | Inductor    |
|--------------|---------------|------------------------------------------|-------------|
| Residencial  | Hospedaje     | Establecimiento de alojamiento turístico | 57 hab.     |
| Equipamiento | -             | Restaurant                               | 102.69 (m2) |

| Total terreno | Total edificado | Útil construido |
|---------------|-----------------|-----------------|
| 2178.11 m²    | 3055.99 m²      | 2604.38 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

1 de 3



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 | 19    | Veh/v    | EXENTO         | 1                    |
| Viajes en otros modos         | 144   | Viajes/h | BASICO         | 1                    |

Atendidos los resultados de la estimación de flujos, para transporte privado motorizado 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.

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: EXENTO 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

El máximo legal de intersecciones es 20, si obtiene un resultado superior a este, favor sólo considerar 20.

2 de 3



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,



Cecilia Carola Jorquera Zúñiga  
Secretaría Regional Ministerial de Transportes y  
Telecomunicaciones  
Región Metropolitana de Santiago  
17/02/2026 15:41

3 de 3

Fuente: Plataforma SEIM.

# **- IMIV TRANSPORTE PRIVADO-**

## **Proyecto “Ampliación Hotel Hyatt” Comuna de Las Condes**

Versión 1, Mayo 2026

### 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. 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 Ingreso del Proyecto.

| ORIGEN   | EJES RUTAS DE INGRESO                                                                                             |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sur      | - Av. Américo Vespucio – Renato Sánchez - Enrique Foster Sur – Enrique Foster Norte<br>- Acceso del proyecto.     |
| Norte    | - Américo Vespucio Norte – La Gioconda – Golda Meir – Av. Apoquindo – Enrique Foster Norte – Acceso del proyecto. |
| Oriente  | - Av. Apoquindo – Enrique Foster Norte - Acceso del proyecto.                                                     |
| Poniente | - Av. Apoquindo – Hundaya – Napoleón – Enrique Foster Sur – Enrique Foster Norte - Acceso del proyecto.           |

Fuente: Elaboración Propia.

Figura 3-1. Rutas de Ingreso del Proyecto, Acceso Av. Ampliación Hotel Hyatt



Fuente: Elaboración Propia.

## 2. Rutas de Egreso

Es importante mencionar que en la actualidad el acceso de salida de camiones ubicado en calle Las Américas no se encuentra operativo, de todas formas, se considerarán las rutas de salida para la posterior definición del área de influencia del proyecto.

**Cuadro 3-2. Rutas de Egreso del Proyecto.**

| ORIGEN   | EJES RUTAS DE EGRESO                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sur      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acceso Proyecto – Enrique Foster Norte – Isidora Goyenechea – Av. El Golf – Gertrudis Echenique (Punta Mañana)</li> <li>- Acceso Proyecto – Enrique Foster Norte – Presidente Riesco -. Américo Vespucio Norte (Punta Tarde)</li> </ul> |
| Norte    | - Acceso Proyecto - Enrique Foster Norte – Presidente Riesco -. Américo Vespucio Norte.                                                                                                                                                                                          |
| Oriente  | - Acceso Proyecto - Enrique Foster Norte- Isidora Goyenechea - Av. El Golf – Av. Apoquindo.                                                                                                                                                                                      |
| Poniente | - Acceso Proyecto - Enrique Foster Norte- Isidora Goyenechea - Av. El Golf – Av. Apoquindo.                                                                                                                                                                                      |

1Fuente: Elaboración Propia.

**Figura 3-2. Rutas de Egreso del Proyecto, Acceso Av. Ampliación Hotel Hyatt.**



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 obligatorias 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 **“Ampliación Hotel Hyatt”**, 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.**

**Cuadro 3-3. Intersecciones del área de influencia del Proyecto.**

| Intersecciones del área de influencia |                                         |
|---------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>1 (Entrada)</b>                    | Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo  |
| <b>1 (Salida)</b>                     | Enrique Foster Norte con Reyes Lavalle. |

**Fuente: Elaboración propia.**

## 4 TRANSPORTE PRIVADO, SITUACIÓN ACTUAL

### 4.1 Caracterización de la Situación Actual

#### 4.1.1 Pavimentación de Calzadas

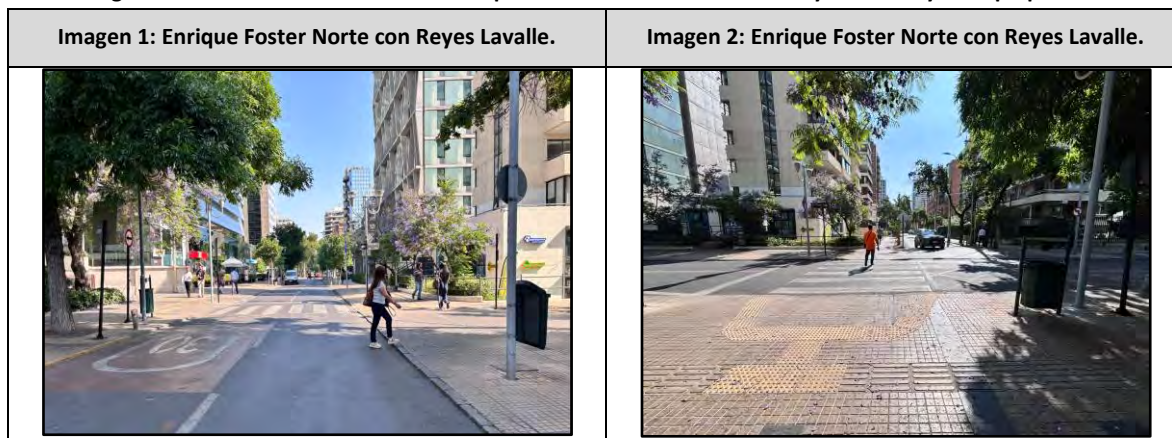
En esta sección se realiza un catastro respecto del tipo de pavimento y su estado de conservación actual en los ejes del área de influencia, dado que es un punto importante al momento de analizar el impacto a la movilidad de los usuarios actuales y futuros del sistema de movilidad local.

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

#### 1. Enrique Foster Norte, tramo entre Reyes Lavalle y Av. Apoquindo.

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

Figura 4-1. Catastro de Pavimentos Enrique Foster Norte tramo entre Reyes Lavalle y Av. Apoquindo.



**Imagen 3: Enrique Foster Norte con Reyes Lavalle.**



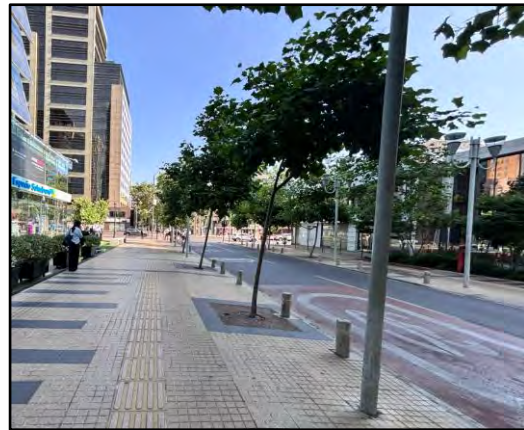
**Imagen 4: Eje Enrique Foster Norte.**



**Imagen 5: Eje Enrique Foster Norte.**



**Imagen 6: Eje Enrique Foster Norte.**



**Imagen 7: Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo.**



**Imagen 8: Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo.**



**Imagen 9: Enrique Foster Sur con Av. Apoquindo.**



**Imagen 10: Enrique Foster Sur con Av. Apoquindo.**



Como se puede ver en las imágenes representativas, la calzada de asfalto del eje Enrique Foster Norte se encuentra en buen estado de conservación, al igual que las veredas y soleras. Además, se observan sumideros, los cuales también se encuentran en buen estado de conservación.

**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 certificado de informaciones previas N°1287 con fecha del 06-05-2024, 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 |
|----------------------|-------------|----------------------|
| Enrique Foster Norte | Local       | 15,000 m             |
| Av. Apoquindo        | Troncal     | 44,00 m              |

Fuente: Elaboración propia, en base CIP N°1287 con fecha del 06-05-2024.

#### 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 |
|----------------------|-------------------------------|----------------------|
| Enrique Foster Norte | Av. Apoquindo – Reyes Lavalle | Sur - Norte          |

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 |
|----------------------|-------------------------------|------------------|
| Enrique Foster Norte | Av. Apoquindo – Reyes Lavalle | 2 (Sur - Norte)  |

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.**

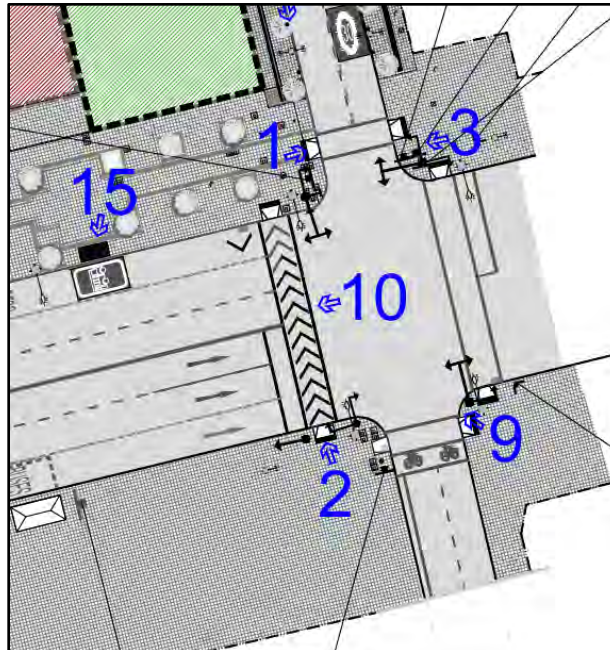
| Cruce                                                     | Tipo de Regulación       |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------|
| Av. Apoquindo / Enrique Foster Norte y Enrique Foster Sur | Semaforizado             |
| Reyes Lavalle/ Enrique Foster Norte                       | Prioridad (CEDA EL PASO) |

Fuente: Elaboración propia.

##### 1. Cruce Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte y Enrique Foster Sur.

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

**Figura 4-2. Movimientos y Uso de Pistas, Cruce Av. Apoquindo / Enrique Foster Norte y Enrique Foster Sur.**

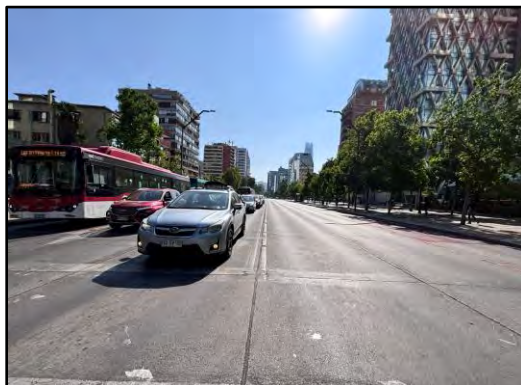


Fuente: Plano Sit. Actual.

- **Catastro Fotográfico**

|                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Imagen 1: Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte.</b></p>  | <p><b>Imagen 2: Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte.</b></p>  |
| <p><b>Imagen 3: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</b></p>   | <p><b>Imagen 4: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</b></p>   |
| <p><b>Imagen 5: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</b></p>  | <p><b>Imagen 6: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</b></p>  |

**Imagen 7: Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte.**



En las imágenes se puede apreciar Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo y Enrique Foster Sur con Av. Apoquindo, la intersección se encuentra regulada mediante semáforo. se observa en terreno que Enrique Foster Norte es una vía unidireccional la cual tiene dos pista de circulación con sentido sur - norte. Enrique Foster Sur al igual que Enrique Foster Norte es unidireccional con sentido Sur -. Norte, y cuenta con dos pistas, pero tiene una ciclovía al costado poniente, la cual termina en este cruce .Por otro lado Av. Apoquindo es una vía bidireccional la cual cuenta con tres pistas por sentido de circulación con sentido poniente – oriente y viceversa, de las cuales una es exclusiva de buses.

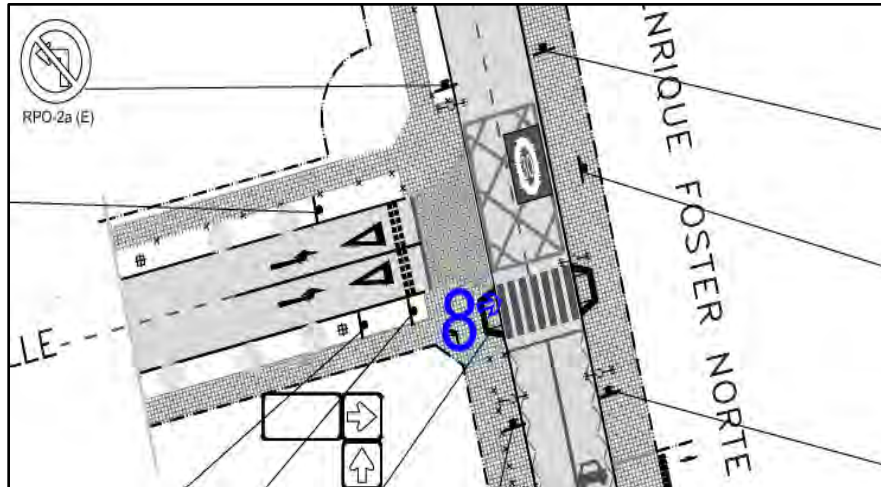
La intersección cuenta con una carpeta de hormigón en buen estado de conservación, exceptuando algunas grietas de menor magnitud. Por otro lado, la demarcación, señales verticales y semáforos se encuentran en buen estado de conservación.

**Fuente: Elaboración propia.**

## 2. Cruce Reyes Lavalle / Enrique Foster Norte

- **Tipo de Regulación:** Prioridad “CEDA EL PASO”
- **Movimientos y Uso de Pistas**

Figura 4-3. Movimientos y Uso de Pistas, cruce Reyes Lavalle / Enrique Foster Norte.



Fuente: Plano Sit. Actual.

- **Catastro Fotográfico**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Imagen 1: Reyes Lavalle con Enrique Foster Norte.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p><b>Imagen 2: Reyes Lavalle con Enrique Foster Norte.</b></p>   |
| <p><b>Imagen 3: Reyes Lavalle con Enrique Foster Norte.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <p><b>Imagen 4: Reyes Lavalle con Enrique Foster Norte.</b></p>  |
| <p>En las imágenes se puede apreciar la intersección de Enrique Foster Norte con Reyes Lavalle, la cual se encuentra regulada mediante la señal de prioridad “CEDA EL PASO”. Se observa en terreno que Enrique Foster Norte es una vía unidireccional que cuenta con dos pistas de circulación con sentido sur–norte. Por otro lado, Reyes Lavalle también es una vía unidireccional que dispone de dos pistas de circulación con sentido poniente–oriente.</p> <p>La intersección cuenta con una carpeta de asfalto en buen estado de conservación. Asimismo, la demarcación y las señales verticales se encuentran en buen estado de conservación.</p> |                                                                                                                                                     |

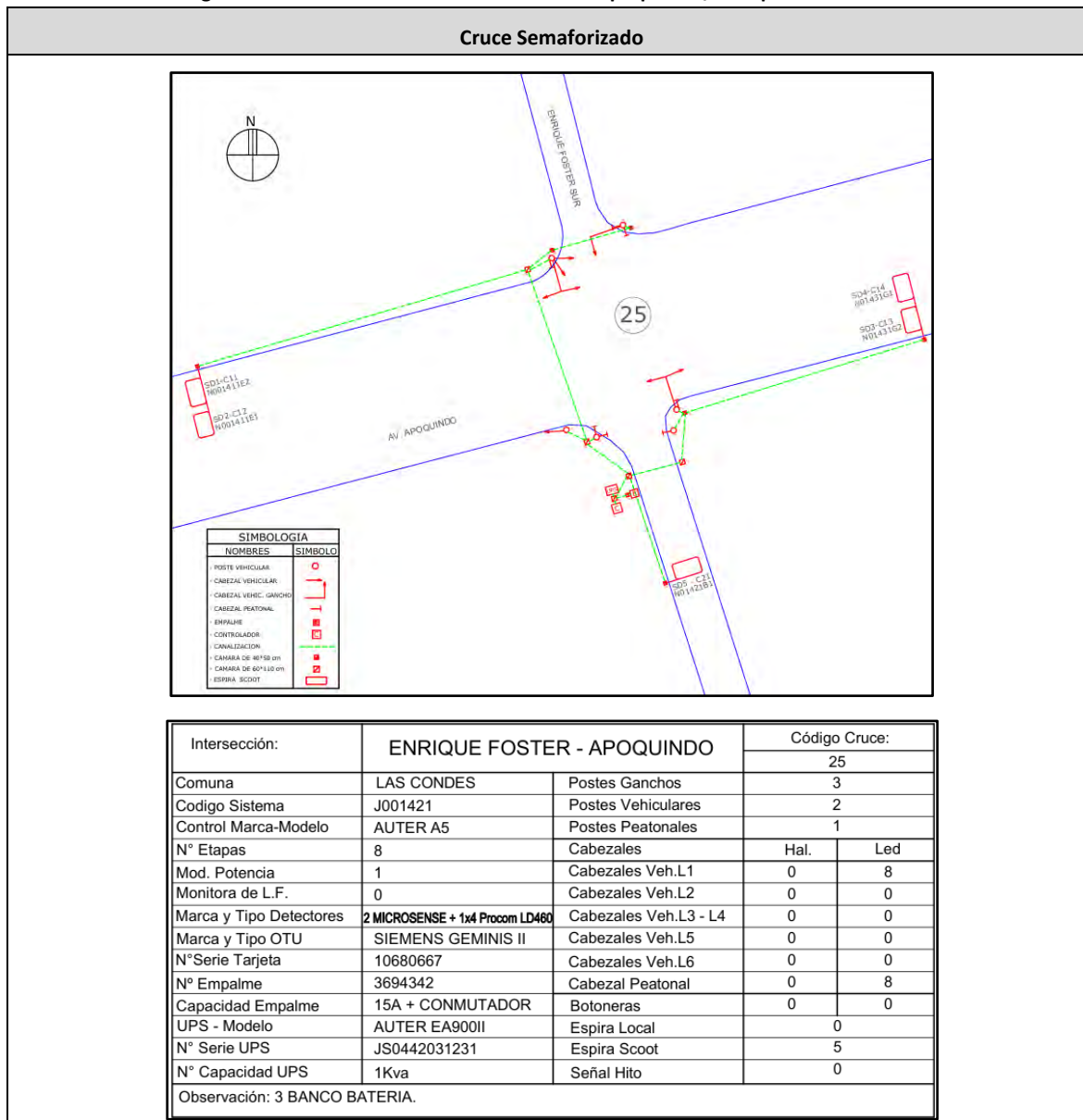
**Fuente: Elaboración propia.**

#### 4.1.6 Catastro Físico de Cruce Semaforzado

A continuación, se pueden apreciar el catastro de semáforo del cruce perteneciente al área de influencia.

##### 1. Cruce Av. Apoquindo / Enrique Foster Norte.

Figura 4-4. Catastro cruce semaforizado: Av. Apoquindo / Enrique Foster Norte.



**Imagen 1: Cabezales peatonales, vehiculares, CCTV.**



**Imagen 2: Cabezales peatonales y vehiculares.**



**Fuente: Elaboración Propia.**

# **- IMIV OTROS MODOS - Peatones, Ciclos y Transporte Público**

## **Proyecto “Ampliación Hotel Hyatt” Comuna de Las Condes**

Versión 1, Mayo 2026

## 5 OTROS MODOS, DEFINICIONES INICIALES

### 5.1 Rutas Peatonales

En el presente capítulo, se muestran las rutas peatonales esperadas para los usuarios del proyecto, las que se encuentran dirigidas a las paradas de transporte público y estación de metro más cercanas.

**Cuadro 5-1. Rutas Peatonales de Entrada del Proyecto (Accesos Existentes Enrique Foster).**

| ORIGEN                               | RUTAS DE ENTRADA                                                            |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Accesos Enrique Foster Norte.</b> |                                                                             |
| Oriente                              | - Av. Apoquindo – Enrique Foster Norte – Acceso peatonal del proyecto.      |
| Poniente                             | - Av. Apoquindo – Enrique Foster Norte – Acceso peatonal del proyecto.      |
| Norte                                | - Enrique Foster Norte – Acceso peatonal del proyecto.                      |
| Sur                                  | - Enrique Foster Sur – Enrique Foster Norte – Acceso peatonal del proyecto. |

Fuente: Elaboración Propia.

**Cuadro 5-2. Rutas Peatonales de Salida del Proyecto (Accesos Existentes Enrique Foster).**

| ORIGEN                               | RUTAS DE SALIDA                                                        |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>Accesos Enrique Foster Norte.</b> |                                                                        |
| Oriente                              | - Acceso peatonal del Proyecto – Enrique Foster Norte – Av. Apoquindo. |
| Poniente                             | - Acceso peatonal del Proyecto – Enrique Foster Norte – Av. Apoquindo. |
| Norte                                | - Acceso peatonal del Proyecto – Enrique Foster Norte                  |
| Sur                                  | - peatonal del Proyecto - Enrique Foster Norte - Enrique Foster Sur.   |

Fuente: Elaboración Propia.

**Figura 5-1. Rutas Peatonales de Entrada y Salida del Proyecto, Accesos Enrique Foster Norte.**



Fuente: Elaboración Propia.

**Cuadro 5-3. Rutas Peatonales de Entrada del Proyecto (Accesos Existentes Av. Apoquindo).**

| ORIGEN                       | RUTAS DE ENTRADA                                                       |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>Acceso Av. Apoquindo.</b> |                                                                        |
| Oriente                      | - Av. Apoquindo – Acceso peatonal del proyecto.                        |
| Poniente                     | - Av. Apoquindo – Acceso peatonal del proyecto.                        |
| Norte                        | - Enrique Foster Norte – Av. Apoquindo - Acceso peatonal del proyecto. |
| Sur                          | - Enrique Foster Sur – Av. Apoquindo – Acceso peatonal del proyecto.   |

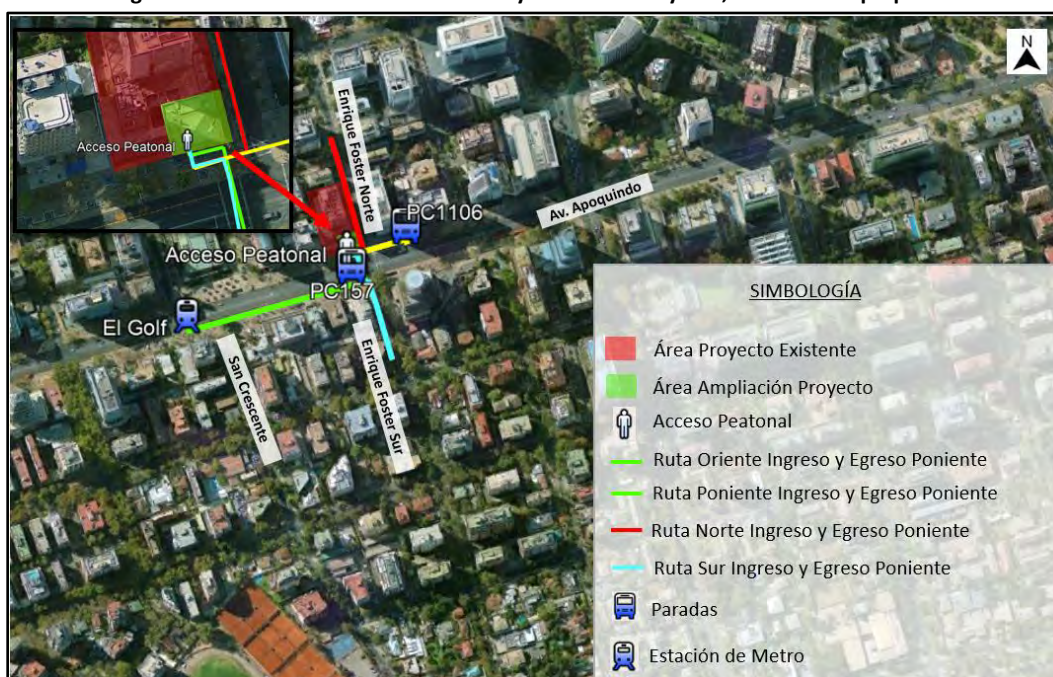
**Fuente: Elaboración Propia.**

**Cuadro 5-4. Rutas Peatonales de Salida del Proyecto (Accesos Existentes Av. Apoquindo).**

| ORIGEN                       | RUTAS DE SALIDA                                                       |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <b>Acceso Av. Apoquindo.</b> |                                                                       |
| Oriente                      | - Acceso peatonal del Proyecto – Av. Apoquindo.                       |
| Poniente                     | - Acceso peatonal del Proyecto – Av. Apoquindo.                       |
| Norte                        | - Acceso peatonal del Proyecto – Av. Apoquindo - Enrique Foster Norte |
| Sur                          | - Acceso peatonal del Proyecto – Av. Apoquindo - Enrique Foster Sur.  |

**Fuente: Elaboración Propia.**

**Figura 5-2. Rutas Peatonales de Entrada y Salida del Proyecto, Acceso Av. Apoquindo.**



**Fuente: Elaboración Propia.**

## 5.2 Rutas de Ciclistas

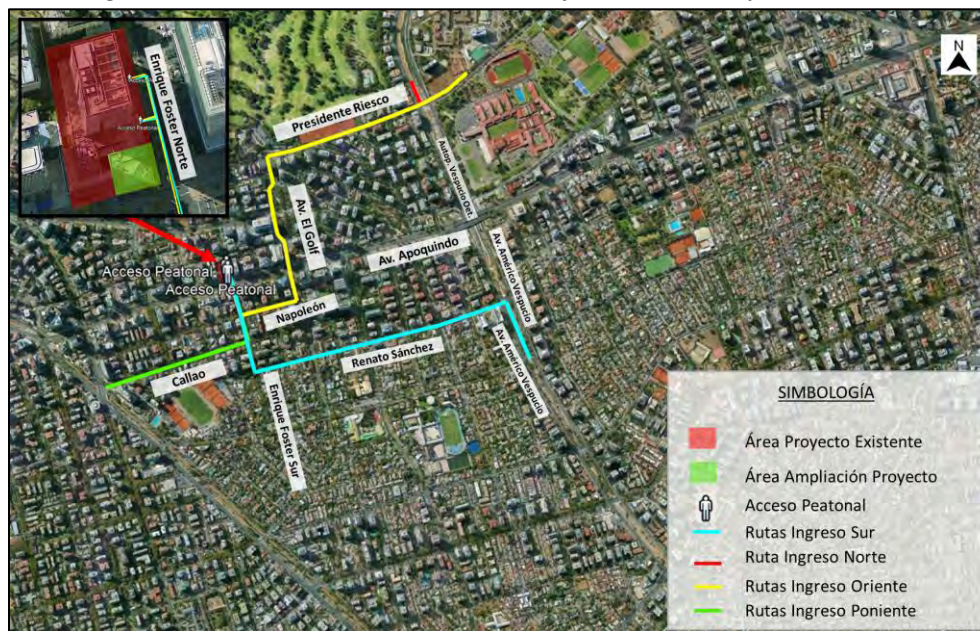
En el presente capítulo, se muestran las rutas de ciclistas esperadas del proyecto, considerando que existe ciclovía por el eje de Enrique Foster Sur, Renato Sánchez, Napoleón, Presidente Riesco, Martín Zamora, Américo Vespucio Norte y Málaga. Pero en donde se emplazara el proyecto actualmente no existen ciclovías es por ello por lo que se debe tener en consideración que hacia los accesos del proyecto se consideró lo establecido en ley de tránsito N°18.290 Artículo N°2, establece que bicicletas son vehículos no motorizados, por lo que, al no haber presencia de ciclovías en donde está emplazado el proyecto, los ciclistas deberán transitar por la calzada, lo anterior según lo establece la Ley de convivencia vial N°21.088 artículo N°222.

**Cuadro 5-5. Rutas de Ciclistas de Ingreso al proyecto.**

| ORIGEN                              | RUTAS CICLISTAS                                                                                                                                          |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Acceso Enrique Foster Norte.</b> |                                                                                                                                                          |
| Oriente                             | - Presidente Riesco – Av. El Golf – Gertrudis Echenique – Napoleón – Enrique Foster Sur – Enrique Foster Norte - Acceso Proyecto.                        |
| Poniente                            | - Callao – Enrique Foster Sur – Enrique Foster Norte - Acceso Proyecto.                                                                                  |
| Norte                               | - Av. Américo Vespucio – Presidente Riesco – Av. El Golf – Gertrudis Echenique – Napoleón - Enrique Foster Sur – Enrique Foster Norte – Acceso Proyecto. |
| Sur                                 | - Av. Américo Vespucio – Renato Sánchez - Enrique Foster Sur – Enrique Foster Norte – Acceso Proyecto.                                                   |

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5-3. Rutas de Ciclistas de Entrada del Proyecto, Acceso Enrique Foster Norte.**



Fuente: Elaboración Propia.

**Cuadro 5-6. Rutas de Ciclistas de Egreso al proyecto, Acceso Enrique Foster Norte.**

| Acceso Enrique Foster Norte. |                                                                                                         |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Poniente                     | - Acceso Proyecto – Enrique Foster Norte – Presidente Riesco.                                           |
| Norte                        | - Acceso Proyecto - Enrique Foster Norte – Presidente Riesco – Av. Américo Vespucio (orientación Norte) |
| Sur                          | - Acceso Proyecto - Enrique Foster Norte – Presidente Riesco – Av. Américo Vespucio (orientación Sur)   |
| Norte                        | - Acceso Proyecto - Enrique Foster Norte – Presidente Riesco- Américo Vespucio Norte.                   |

**Fuente: Elaboración propia.**

**Figura 5-4 Rutas Egreso de Ciclistas, Acceso Enrique Foster Norte.**



**Fuente: Elaboración Propia.**

### 5.3 Área de Influencia

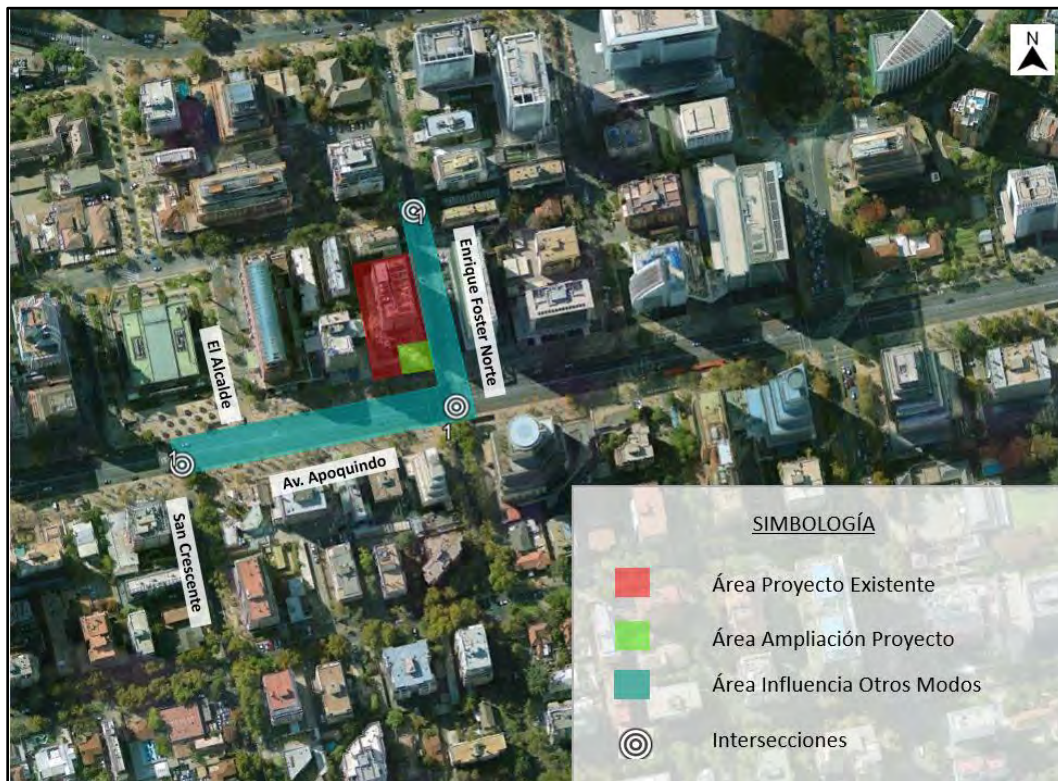
En el IMIV tipo Básico, el Área de Influencia corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación obligatorias aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de su puesta en operación. 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 **“Ampliación Hotel Hyatt”**, 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 5-5. Área de Influencia del proyecto – Otros Modos.**



**Fuente: Elaboración propia.**

**Cuadro 5-7. Intersecciones del área de influencia del Proyecto.**

| Intersecciones del área de influencia (Accesos Existentes Enrique Foster) |                                         |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>1 (Entrada)</b>                                                        | Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo. |
| <b>1 (Salida)</b>                                                         | Enrique Foster Norte con Reyes Lavalle. |
| Intersecciones del área de influencia (Acceso Existente Av. Apoquindo)    |                                         |
| <b>1 (Entrada)</b>                                                        | San Crescente con Av. Apoquindo.        |
| <b>1 (Salida)</b>                                                         | Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo. |

**Fuente: Elaboración propia.**

## 6 OTROS MODOS, SITUACIÓN ACTUAL

### 6.1 Caracterización de la Situación Actual

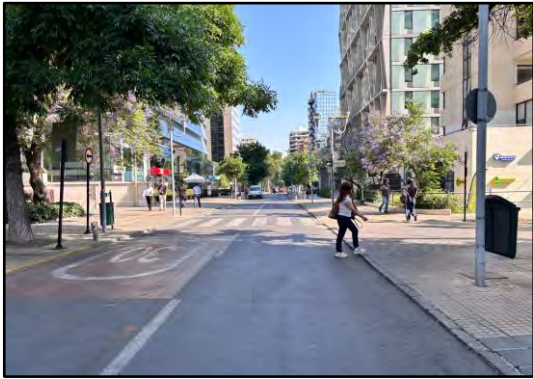
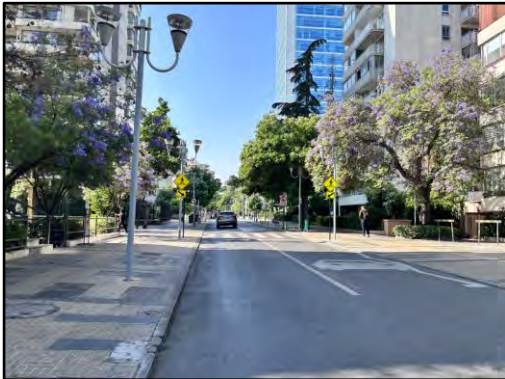
#### 6.1.1 Pavimentación de Aceras y Veredas

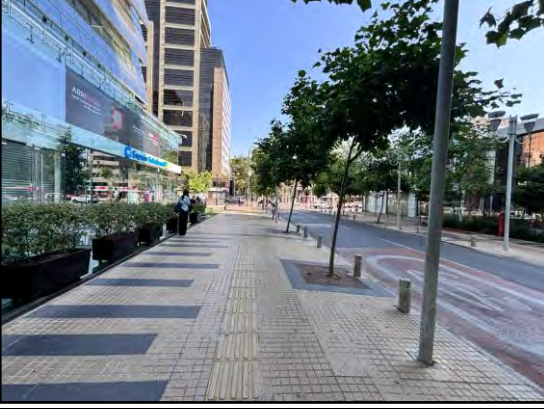
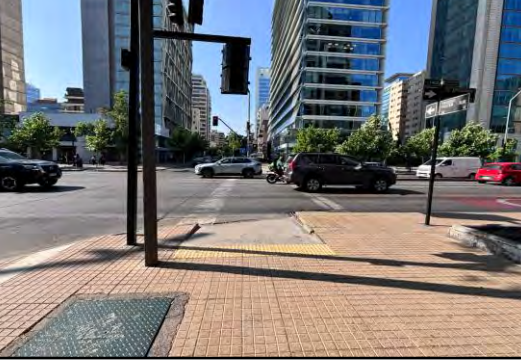
Es importante mencionar, que según lo verificado en terreno existen facilidades peatonales en el entorno inmediato del proyecto. Lo anterior, se puede apreciar en las fotografías ilustradas a continuación:

##### 1. Enrique Foster Norte/Sur, tramo Av. Apoquindo – Reyes Lavalle.

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

Cuadro 6-1. Catastro Fotográfico

| Tramo desde Av. Apoquindo hasta Reyes Lavalle                                      |                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Imagen 1: Enrique Foster Norte con Reyes Lavalle.                                  | Imagen 2: Eje Enrique Foster Norte.                                                 |
|  |  |

|                                                                                     |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Imagen 3: Eje Enrique Foster Norte.</b></p>                                   | <p><b>Imagen 4: Eje Enrique Foster Norte.</b></p>                                    |
|    |    |
| <p><b>Imagen 5: Eje Enrique Foster Norte.</b></p>                                   | <p><b>Imagen 6: Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo.</b></p>                      |
|   |   |
| <p><b>Imagen 7: Enrique Foster Sur con Av. Apoquindo.</b></p>                       | <p><b>Imagen 8: Enrique Foster Sur con Av. Apoquindo.</b></p>                        |
|  |  |

**Imagen 9: Enrique Foster Sur con Av. Apoquindo.**



**Imagen 10: Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo.**



En las imágenes representativas se puede observar que tanto la vereda del costado poniente como la del costado oriente se encuentran en buen estado de conservación. Se aprecian dispositivos de rodados normalizados, exceptuando uno, como se muestra en la imagen representativa N°9, donde existe un rebaje de solera sin baldosas podotáctiles. En cuanto a la demarcación, esta se encuentra en buen estado de conservación.

**Fuente: Elaboración propia.**

## 2. Av Apoquindo (Calzada Norte), tramo Enrique Foster Norte – El Alcázar

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

**Cuadro 6-2. Catastro Fotográfico**

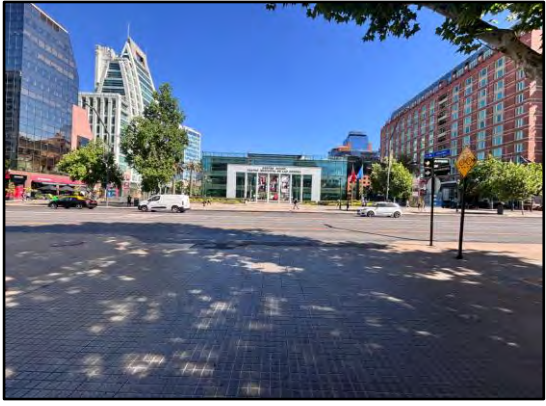
| Tramo desde San Crescente hasta Enrique Foster Norte.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Imagen 1: Av. Apoquindo con El Alcázar.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Imagen 2: Av. Apoquindo con El Alcázar.                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                |   |
| Imagen 3: Eje Av. El Alcázar hacia el Norte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Imagen 4: Eje Av. Apoquindo con Alcázar.                                             |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |
| <p>En las imágenes representativas se puede observar que tanto la vereda del costado norte como la del costado sur se encuentran en buen estado de conservación. Se aprecian baldosas podotáctiles en los cruces peatonales a nivel de acera en la intersección de San Crescente y El Alcázar. En cuanto a la demarcación, esta se encuentra en buen estado de conservación.</p> |                                                                                      |

**Fuente:** Elaboración propia.

### 3. Av Apoquindo (Calzada Sur), tramo Enrique Foster Norte – San Crescente .

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

Cuadro 6-3. Catastro Fotográfico

| Tramo desde San Crescente hasta Enrique Foster Norte.                               |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Imagen 1: San Crescente con Av. Apoquindo.                                          | Imagen 2: San Crescente con Av. Apoquindo.                                           |
|    |    |
| Imagen 3: Eje Av. Apoquindo hacia el oriente.                                       | Imagen 4: Eje Av. Apoquindo hacia el oriente.                                        |
|  |  |

**Imagen 5: Eje Av. Apoquindo hacia el oriente.**



**Imagen 6: Eje Av. Apoquindo hacia el oriente.**



En las imágenes representativas se puede observar que tanto la vereda del costado norte como la del costado sur se encuentran en buen estado de conservación. Se aprecian baldosas podotáctiles en los cruces peatonales a nivel de acera en la intersección de San Crescente y El Alcalde. En cuanto a la demarcación, esta se encuentra en buen estado de conservación.

**Fuente: Elaboración propia.**

### 6.1.2 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 N°1287 con fecha del 06-05-2024, 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 6-4. Categorías de las Vías del Área de Influencia del Proyecto.**

| Por Calle            | Tipo de Vía | Distancia entre L. O |
|----------------------|-------------|----------------------|
| Enrique Foster Norte | Local       | 15,000 m             |
| Av. Apoquindo        | Troncal     | 44,00 m              |
| San Crescente        | Local       | 15,00 m              |

Fuente: Elaboración propia, en base CIP N°1287 con fecha del 06-05-2024, PRC.

### 6.1.3 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 6-5. Sentido de Tránsito.**

| Nombre de la Vía     | Tramo                                | Sentido del Tránsito                     |
|----------------------|--------------------------------------|------------------------------------------|
| Enrique Foster Norte | Av. Apoquindo – Reyes La valle       | Sur - Norte                              |
| Av. Apoquindo        | San Crescente – Enrique Foster Norte | Poniente – Oriente<br>Oriente - Poniente |

Fuente: Elaboración propia.

### 6.1.4 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 6-6. Numero de Pistas.**

| Nombre de la Vía     | Tramo                                | Número de Pistas                                                                                         |
|----------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Enrique Foster Norte | Av. Apoquindo – Reyes La valle       | 2 (Sur - Norte)                                                                                          |
| Av. Apoquindo        | San Crescente – Enrique Foster Norte | 3 (una exclusiva de buses)<br>(Poniente – Oriente)<br>3 (una exclusiva de buses)<br>(Oriente – Poniente) |

Fuente: Elaboración propia.

### 6.1.5 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 6-7. Regulación en los Cruces del Área de Influencia del Proyecto.**

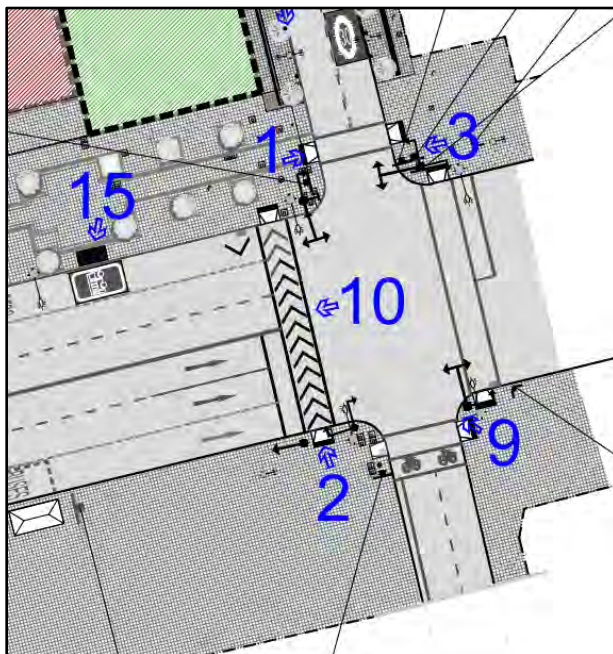
| Cruce                                                     | Tipo de Regulación       |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------|
| Av. Apoquindo / Enrique Foster Norte y Enrique Foster Sur | Semaforizado             |
| Reyes Lavalle/ Enrique Foster Norte                       | Prioridad (CEDA EL PASO) |
| Av. Apoquindo / San Crescente                             | Sin regularizar          |
| Av. Apoquindo / El Alcalde                                | Prioridad (CEDA EL PASO) |

Fuente: Elaboración propia.

#### 1. Cruce Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte y Enrique Foster Sur.

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

**Figura 6-1. Movimientos y Uso de Pistas, Cruce Av. Apoquindo / Enrique Foster Norte y Enrique Foster Sur.**

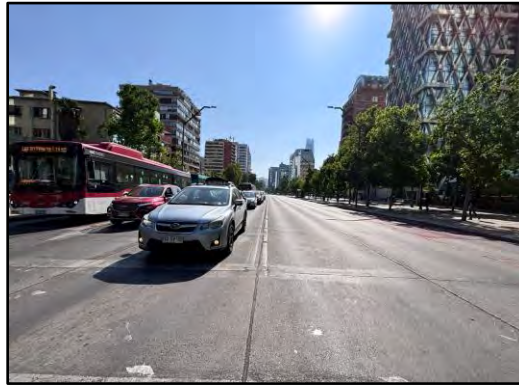


Fuente: Plano Sit. Actual.

- **Catastro Fotográfico**

|                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Imagen 1: Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte.</b></p>  | <p><b>Imagen 2: Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte.</b></p>  |
| <p><b>Imagen 3: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</b></p>   | <p><b>Imagen 4: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</b></p>   |
| <p><b>Imagen 5: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</b></p>  | <p><b>Imagen 6: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</b></p>  |

**Imagen 7: Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte.**



En las imágenes se puede apreciar Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo y Enrique Foster Sur con Av. Apoquindo, la intersección se encuentra regulada mediante semáforo. Se observa en terreno que Enrique Foster Norte es una vía unidireccional la cual tiene dos pista de circulación con sentido sur – norte. Mientras que Enrique Foster Sur al igual que Enrique Foster Norte es unidireccional con sentido sur - norte y también cuenta con dos pistas, posee una ciclovía en el costado poniente , la cual termina en este cruce .Por otro lado, Av. Apoquindo es una vía bidireccional la cual cuenta con tres pistas por sentido de circulación con sentido poniente – oriente y viceversa, de las cuales una es de uso exclusivo para buses.

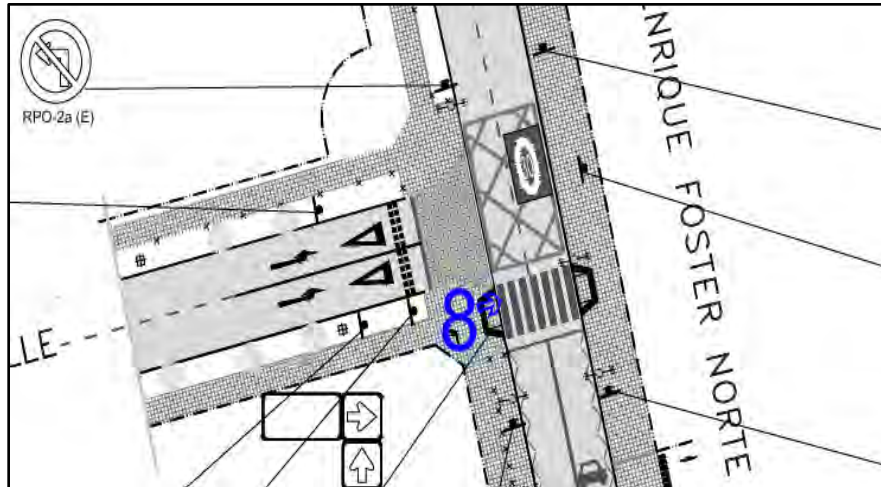
La intersección cuenta con una carpeta de hormigón en buen estado de conservación, exceptuando algunas grietas de menor magnitud. Por otro lado, la demarcación, señales verticales y semáforos se encuentran en buen estado de conservación.

**Fuente: Elaboración propia.**

## 2. Cruce Reyes Lavalle / Enrique Foster Norte

- **Tipo de Regulación:** Prioridad “CEDA EL PASO”
- **Movimientos y Uso de Pistas**

Figura 6-2. Movimientos y Uso de Pistas, cruce Reyes Lavalle / Enrique Foster Norte.



Fuente: Plano Sit. Actual.

- **Catastro Fotográfico**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Imagen 1: Reyes Lavalle con Enrique Foster Norte.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p><b>Imagen 2: Reyes Lavalle con Enrique Foster Norte.</b></p>   |
| <p><b>Imagen 3: Reyes Lavalle con Enrique Foster Norte.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p><b>Imagen 4: Reyes Lavalle con Enrique Foster Norte.</b></p>  |
| <p>En las imágenes se puede apreciar Enrique Foster Norte con Reyes Lavalle, la intersección se encuentra regulada mediante señal de prioridad “CEDA EL PASO”. Se observa en terreno que Enrique Foster Norte es una vía unidireccional la cual tiene dos pista de circulación con sentido sur - norte. Por otro lado, Reyes Lavalle es una vía unidireccional, la cual cuenta con dos pistas de circulación con sentido poniente – oriente.</p> <p>La intersección cuenta con una carpeta de asfalto en buen estado de conservación. Por otro lado, la demarcación y señales verticales se encuentran en buen estado de conservación.</p> |                                                                                                                                                     |

**Fuente: Elaboración propia.**

### 6.1.6 Mobiliario Público

A continuación, se presenta el listado con las estructuras y elementos de mobiliario público identificadas en las rutas de entrada y salida de los peatones proyecto.

**Cuadro 6-8. Estructuras y Mobiliario Público.**

| <b>Enrique Foster Norte.</b>                                                        |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Eje de Enrique Foster Norte entre Av. Apoquindo y Reyes Lavalle.</b>             |                                                                                      |
| <b>Imagen 1: Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo.</b>                            | <b>Imagen 2: Enrique Foster Norte con Av. Apoquindo.</b>                             |
|    |    |
| <b>Imagen 3: Enrique Forte Sur con Av. Apoquindo.</b>                               | <b>Imagen 4: Eje Enrique Foster Norte.</b>                                           |
|  |  |
| <b>Imagen 5: Eje Enrique Foster Norte.</b>                                          | <b>Imagen 6: Eje Enrique Foster Norte.</b>                                           |
|  |  |

**Imagen 7: Eje Enrique Foster Norte.**



**Imagen 8: Eje Enrique Foster Norte.**



**Imagen 9: Eje Enrique Foster Norte.**



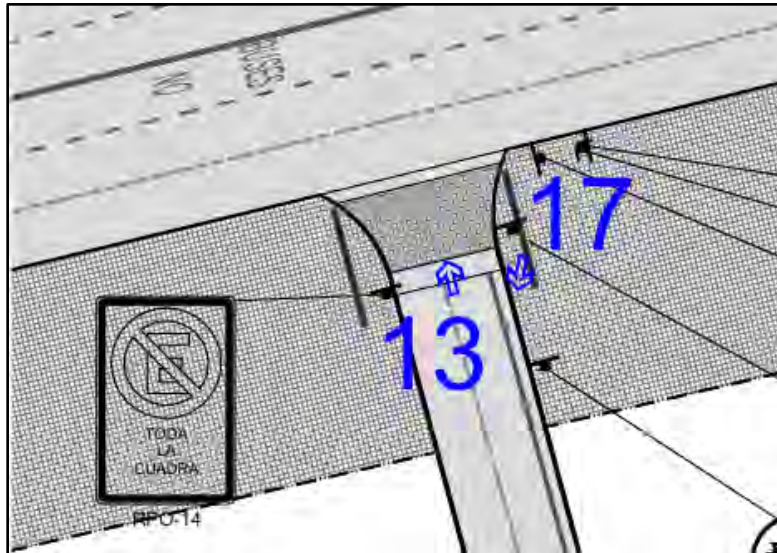
Como se puede observar en las imágenes representativas, se aprecian distintos elementos emplazados en la ruta de entrada y salida peatonal tales como, arboles, postes, basureros, señales verticales, semáforos, asientos, entre otros elementos que, si bien se emplazan en la principal ruta de entrada y salida, no afectan en la seguridad y accesibilidad de los peatones y personas con movilidad reducida.

**Fuente: Elaboración propia.**

### 3. Cruce Av. Apoquindo / San Crescente

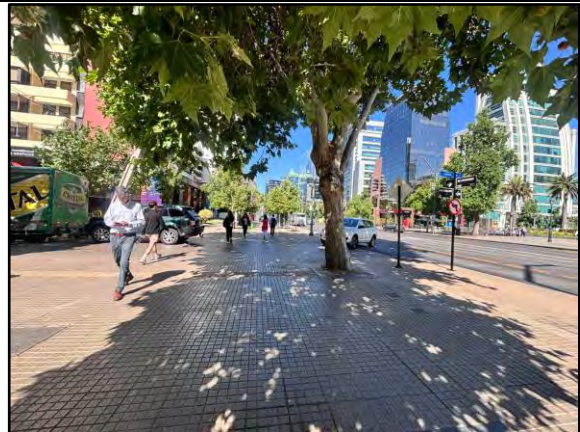
- **Tipo de Regulación:** Sin Regularizar.
- **Movimientos y Uso de Pistas**

Figura 6-3. Movimientos y Uso de Pistas, cruce Av. Apoquindo / San Crescente.



Fuente: Elaboración propia.

- **Catastro Fotográfico**

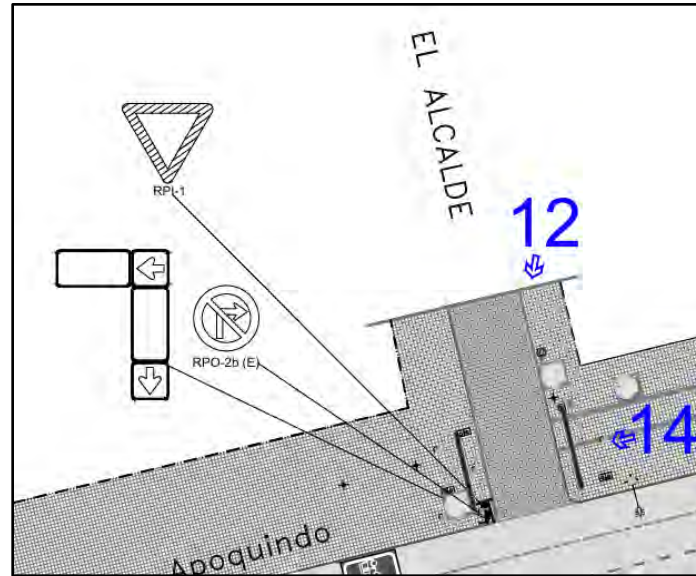
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Imagen 1: Av. Apoquindo con San Crescente.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p><b>Imagen 2: Av. Apoquindo con San Crescente.</b></p>                            |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |   |
| <p><b>Imagen 3: Av. Apoquindo con San Crescente.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p><b>Imagen 4: Av. Apoquindo con San Crescente.</b></p>                            |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
| <p>En las imágenes se puede apreciar Av. Apoquindo con San Crescente , la intersección se encuentra sin regularizar. Se observa en terreno que San Crescente es una vía unidireccional la cual tiene una pista de circulación con sentido norte – sur, y al costado oriente posee una ciclovía unidireccional la cual inicia en este cruce, con el mismo sentido de circulación. Por otro lado Av. Apoquindo es una vía bidireccional la cual cuenta con tres pistas por sentido de circulación con sentido poniente – oriente y viceversa, de las cuales una es de uso exclusivo de buses.</p> <p>La intersección cuenta con una carpeta de asfalto en buen estado de conservación. Por otro lado, la demarcación y señales verticales se encuentran en buen estado de conservación.</p> |                                                                                     |

**Fuente: Elaboración propia.**

#### 4. Cruce Av. Apoquindo / El Alcalde

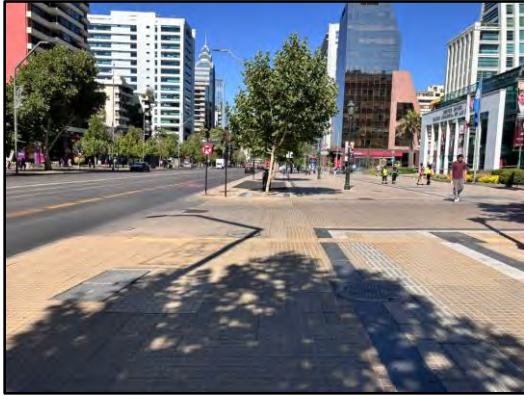
- **Tipo de Regulación:** Prioridad “CEDA EL PASO”
- **Movimientos y Uso de Pistas**

Figura 6-4. Movimientos y Uso de Pistas, cruce Av. Apoquindo / El Alcalde.



Fuente: Elaboración propia.

- **Catastro Fotográfico**

| Imagen 1: Av. Apoquindo con El Alcalde.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Imagen 2: Av. Apoquindo con El Alcalde.                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  |
| Imagen 3: Av. Apoquindo con El Alcalde.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                    |
| <p>En las imágenes se puede apreciar Av. Apoquindo con El Alcalde, la intersección se encuentra regulada mediante señal de prioridad “CEDA EL PASO”. se observa en terreno que El Alcalde es una vía unidireccional la cual tiene dos pista de circulación con sentido norte - sur. Por otro lado Av. Apoquindo es una vía bidireccional la cual cuenta con tres pistas por sentido de circulación con sentido poniente – oriente y viceversa, de las cuales una es de uso exclusivo de buses.</p> <p>La intersección cuenta con una carpeta de asfalto en buen estado de conservación. Por otro lado, la demarcación y señales verticales se encuentran en buen estado de conservación.</p> |                                                                                    |

**Fuente: Elaboración propia.**

### 6.1.7 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.

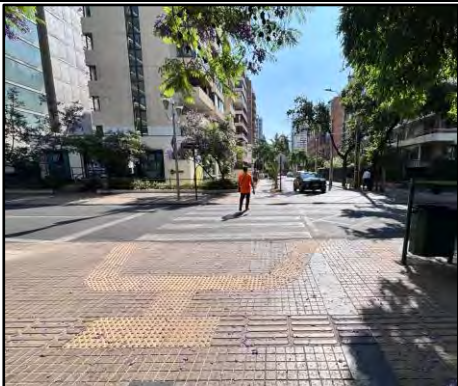
**Cuadro 6-9. Facilidades Peadonales en las Rutas de Entrada y Salida del Proyecto.**

| RUTAS DE ENTRADA                                                                                | Facilidades Peadonales en la Ruta                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cruce Enrique Foster Norte – Reyes Lavalle.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispositivos de rodados – Paso peatonal a nivel de acera - Baldosas podotáctiles - demarcación pasos peatonales.</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cruce Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispositivos de rodado - Rebaje de solera no normalizado - Baldosas podotáctiles - demarcación pasos peatonales.</li> </ul> |

**Fuente: Elaboración Propia.**

A continuación, se presenta catastro fotográfico de las facilidades para peatones y personas con movilidad reducidas existentes dentro del área de influencia.

## 1. Cruce Enrique Foster Norte / Reyes Lavalle

| Imagen 1: Dispositivo de rodado.                                                  | Imagen 2: Paso peatonal a nivel de acera.                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |

Fuente: Elaboración Propia.

## 2. Cruce Av. Apoquindo con Enrique Foster Norte y Enrique Foster Sur.

| Imagen 1: Dispositivo de Rodado.                                                    | Imagen 2: Dispositivo de Rodado.                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|   |   |
| Imagen 3: Dispositivo de Rodado.                                                    | Imagen 4: Rebaje de Solera no normalizado.                                           |
|  |  |

Fuente: Elaboración Propia.

### 6.1.8 Facilidades para Ciclos

En términos de rutas los ciclistas, existe una ciclovía la cual termina en Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur, la cual es unidireccional y se encuentra emplazada al costado poniente de Enrique Foster Sur. Por otro lado, existe una ciclovía unidireccional que comienza en San Crescente y se encuentra emplazada al costado oriente de San Crescente.

A continuación, se presenta un catastro fotográfico de dicha ciclovía.

**Figura 6-5. Catastro de ciclovía Enrique Foster Sur.**

**Imagen N°1: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.**



**Imagen N°2: Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur.**



**Fuente: Elaboración Propia.**

### 6.1.9 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, en el área de influencia de otros modos existe una parada de transporte público.

En la figura siguiente se presentan la parada de transporte público más cercana al proyecto.

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



Fuente: Elaboración Propia.

Cuadro 6-10. Servicios de Transporte Público.

| N° Paradero | Codigo Parada | Servicio                 |
|-------------|---------------|--------------------------|
| 1           | PC157         | 401-406-407-421-426-430. |

Fuente: Elaboración propia.

Como parte del estudio se presenta un catastro de los paraderos a considerar que están fuera del área de influencia de otros modos del proyecto, lo cual se puede observar en el siguiente cuadro:

**Cuadro 6-11. Tabla servicios y facilidades para el transporte público.**

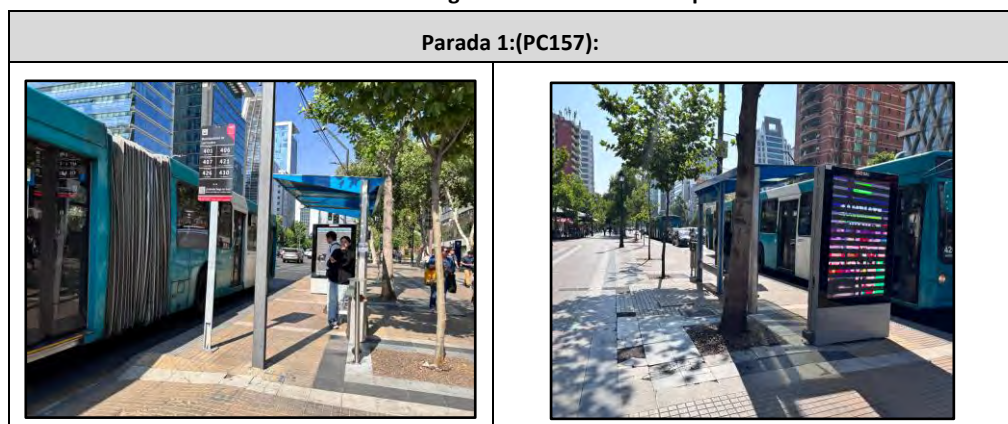
| Parada / Muni.Las Condes   |             | Código de usuario (PC 157)                                                                   | Código de emplazamiento (T-17-140-PO-3/83.5) |
|----------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Fotografía                 |             |           |                                              |
| Ubicación (UTM)            |             | X -33.41644885294065                                                                         | Y -70.5944062949475                          |
| Criterio de verificación   |             | Descripción del aspecto a revisar                                                            | Estado de cada elemento                      |
| Catastro de servicios      | Modos       | Identificar modos que usan el paradero: buses, buses rurales, interurbanas, taxis colectivos | Buses                                        |
|                            | Líneas      | Qué servicios o recorridos paran aquí                                                        | 401 406 407 421 426 430                      |
| Catastro de facilidades    | Tipo        | Pistas "Sólo Bus", vías exclusivas, corredores o segregadas asociadas al punto               | Pista solo Bus                               |
| Configuración del paradero | Demarcación | Dimensión cajón de parada, cantidad de buses que pueden detenerse, pintura visible           | 14 metros                                    |
|                            | Señalética  | Estado físico de la señal: visibilidad, materialidad, estabilidad                            | Bueno                                        |
|                            |             | Que el código de emplazamiento en la señal corresponda al paradero *                         | T-17-140-PO-3/83.5                           |
|                            | Andén       | Largo y ancho útil del andén para los usuarios                                               | 14 Metros                                    |
|                            |             | Pavimento, hormigón, asfalto, desgaste, fisuras                                              | Baldosas                                     |
|                            |             | Existencia y condición (incluye podotáctil si aplica)                                        | sí existen, buenas condiciones               |
|                            | Asiento     | Tipo, materialidad, fijación y estado                                                        | Metal en buen estado                         |
|                            | Basurero    | Posición, accesibilidad y estado                                                             | Vertical al suelo, en buen estado            |
|                            | Refugio     | Largo, ancho, altura (si corresponde)                                                        | 5 Metros                                     |
|                            |             | Materialidad                                                                                 | Acero                                        |
|                            |             | Condición del techo: filtraciones, roturas                                                   | En buen estado                               |
|                            |             | Si protege del sol/lluvia adecuadamente                                                      | Si protege del sol y lluvia                  |

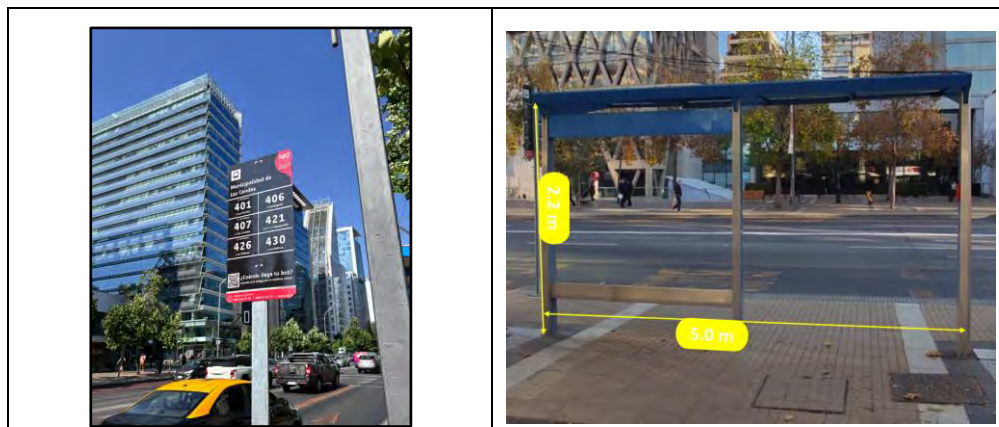
|                                         |                                     |                                                                                                                                                  |                                                                               |
|-----------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|                                         | Iluminación                         | Si tiene o no, funcionamiento                                                                                                                    | Tiene iluminación funcional                                                   |
|                                         | Panel de información variable (PIV) | Presencia y funcionamiento                                                                                                                       | No pose Panel de información variable (PIV)                                   |
|                                         | Botón de audio                      | Accesibilidad para personas ciegas o baja visión                                                                                                 | Si pose Botón de audio                                                        |
|                                         | Paneles solares                     | Existencia y estado                                                                                                                              | No pose Panel solar                                                           |
| Condición del borde / área de detención | Nivelación                          | Si permite detención segura del bus sin desniveles peligroso                                                                                     | Si permite detención segura                                                   |
|                                         | Materialidad                        | Tipo de borde y condición                                                                                                                        | Concreto                                                                      |
|                                         | Continuidad                         | Conexión con la vereda sin obstáculo                                                                                                             | Si pose conexión con la vereda                                                |
|                                         | Accesibilidad                       | Acceso para usuarios con movilidad reducida, sillas de ruedas, si existen barreras que obligan a rodear, saltar desniveles o invadir la calzada. | Tiene una buena condición de accesibilidad para personas con sillas de ruedas |
|                                         | Interferencias                      | Accesos vehiculares o presencia habitual de autos, motos o comercio que bloqueen el acceso.                                                      | No hay presencia de autos, motos o comercios que bloqueen el acceso           |
| Publicidad                              | Ubicación                           | Si está dentro o fuera del paradero                                                                                                              | Fuera del paradero                                                            |
|                                         | Dimensiones                         | Tamaño y relación con mobiliario                                                                                                                 | 1.8m X 1.2m X 0.3m                                                            |
|                                         | Visibilidad                         | Si tapa la visibilidad hacia los buses o desde la calzada                                                                                        | No bloquea la visibilidad de los pasajeros en el paradero                     |
|                                         | Accesibilidad                       | Si bloquea acceso al andén o el paso de silla de ruedas                                                                                          | No bloquea el paso de las sillas de rueda                                     |
| Capacidad                               |                                     | Cantidad de personas que esperan en el andén en horas punta.                                                                                     | 8 personas (2 sentadas)                                                       |

Fuente: Elaboración Propia.

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

**Cuadro 6-12 Catastro Fotográfico Paradas de Transporte Público.**





Fuente: Elaboración Propia.

### 6.1.10 Identificación y análisis de conflictos

En el área de influencia del proyecto se observa que, en el cruce de Enrique Foster Sur con Av. Apoquindo, existe un rebaje de solera que no se encuentran normalizados conforme a la normativa de Accesibilidad Universal.

A continuación, se presenta un catastro fotográfico donde se observa lo mencionado anteriormente.

**Figura 6-7 – Cruces Peatonales Enrique Foster Sur / Av. Apoquindo.**



**Fuente: Elaboración propia.**

### 6.1.11 Antecedentes sobre Accidentes de Tránsito

Según lo indicado por parte de Carabineros de Chile a través de lo entregado por Transparencia Pro Activa, existen reportes de accidentes de tránsito en el área de influencia del proyecto en el año 2025. Lo anterior, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

**Cuadro 6-13. Accidentes de Tránsito en el área de influencia del IMIV.**

| Fecha      | Causas                                           | Calle uno          | Calle dos     | Fallecidos | Graves | M/Grave | Leves | Ilesos |
|------------|--------------------------------------------------|--------------------|---------------|------------|--------|---------|-------|--------|
| 21-05-2025 | conductor no atento condiciones transito momento | Enrique Foster Sur | Av. Apoquindo | 0          | 0      | 0       | 0     | 2      |

Fuente: Elaboración propia, en base Ley de Transparencia Pro Activa Carabineros de Chile.

**Figura 6-8. Plano de focalización de accidentes de tránsito en el área de influencia.**



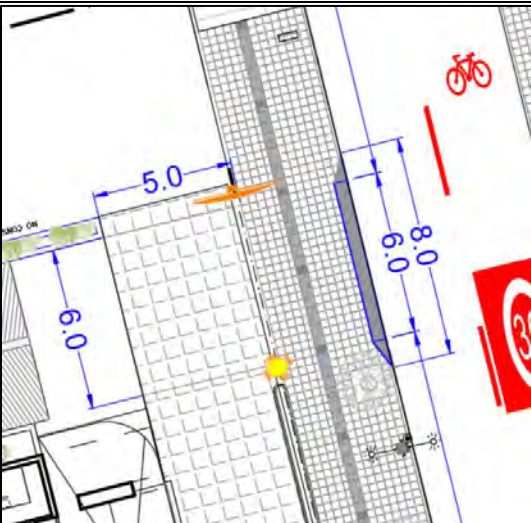
Fuente: Elaboración propia, en base Ley de Transparencia Pro Activa Carabineros de Chile.

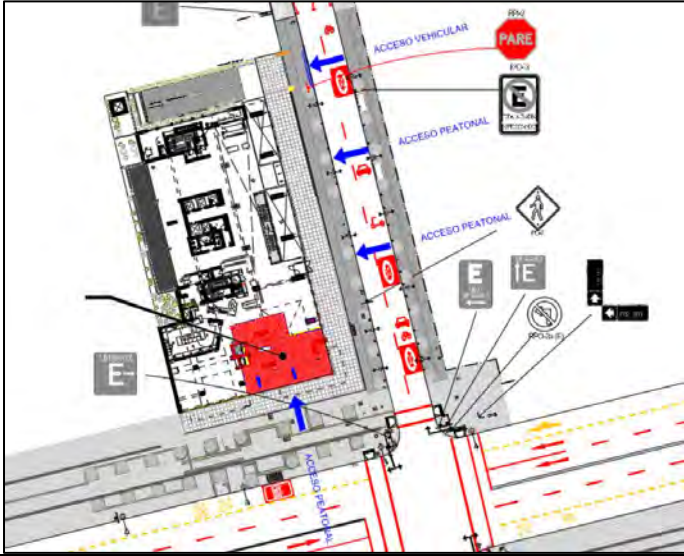
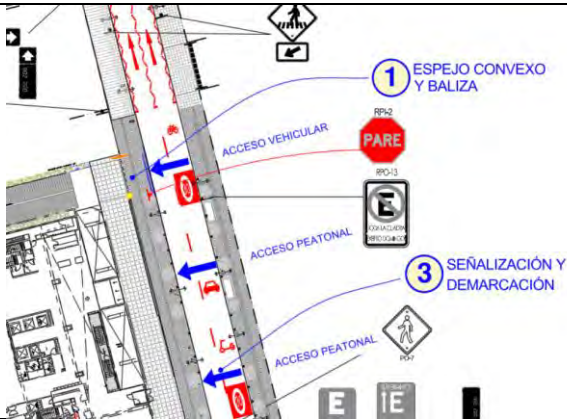
## 7 TRANSPORTE PRIVADO Y OTROS MODOS, CUANTIFICACIÓN Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS

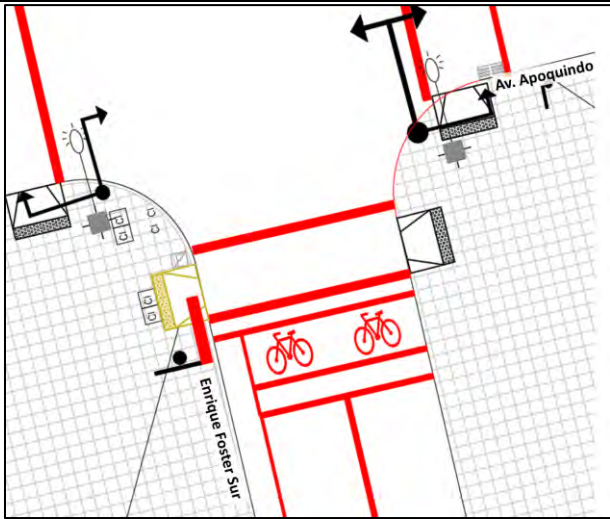
### 7.1 Medidas de Mitigación Obligatorias

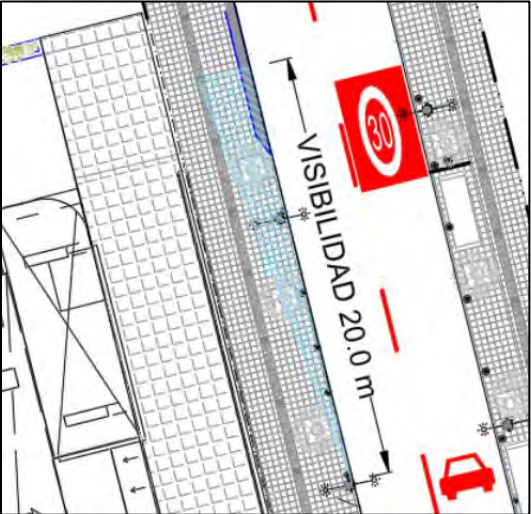
De acuerdo con el tipo y categoría del IMIV en evaluación, se tiene un conjunto de medidas de mitigación obligatorias que el proyecto debe implementar como parte de las acciones que buscan minimizar el impacto del proyecto sobre el sistema de movilidad local. Las medidas obligatorias se agrupan en 6 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.

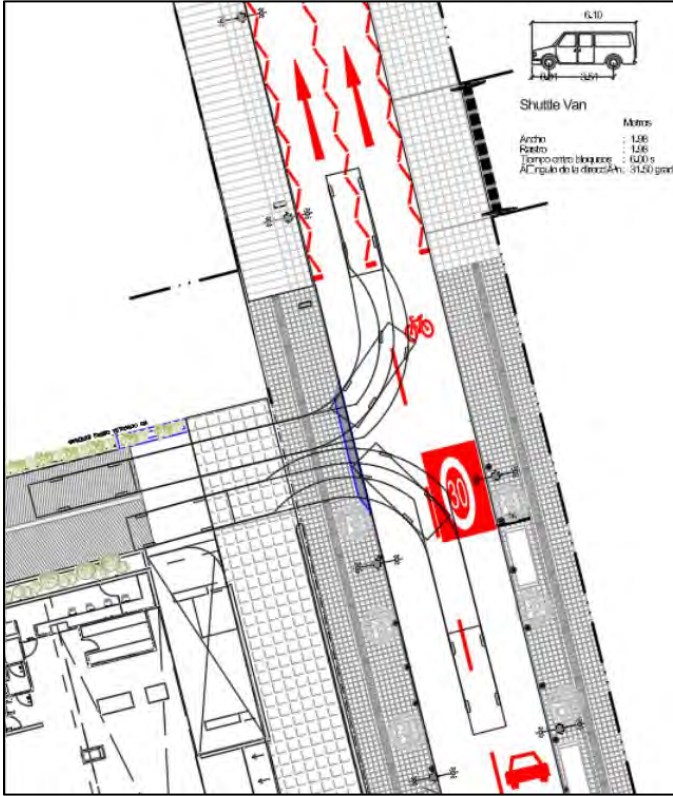
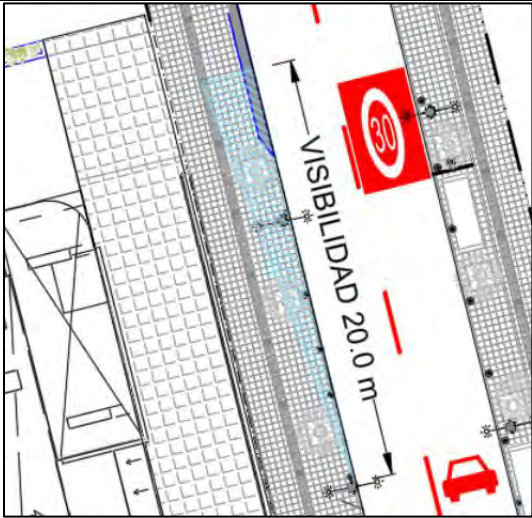
**Cuadro 7-1. Medidas de Mitigación Obligatorias del Proyecto.**

| CATEGORÍA DE IMIV                                                                    | N°  | Medida Obligatoria                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Comentario                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tema                                                                                 | 1.  | <b>CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA PEATONES</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                       |
| Básico                                                                               | 1.1 | <b>Espacio de almacenamiento:</b> 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. |
|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                       |
| Básico                                                                               | 1.2 | <b>Elementos de segregación entre peatones y vehículos, en accesos:</b> 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.                                                                       | Los accesos peatonales del proyecto se encuentran separados del acceso vehicular.                     |

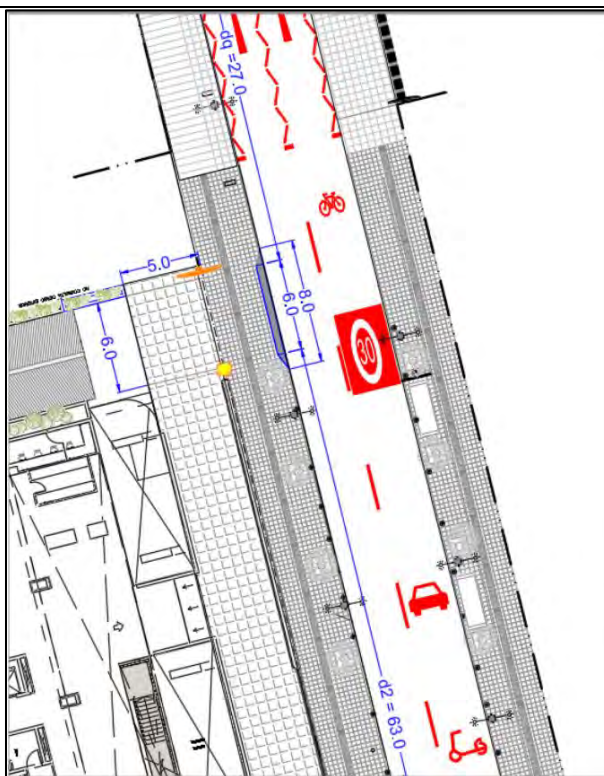
|                                                                                     |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Básico                                                                              | 1.3 | <p><b>Elementos de visibilidad en accesos:</b> 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.</p> <p>Se instalará un espejo convexo, una baliza u una señal vertical “PARE” (RPI-2) en el acceso vehicular de salida del proyecto, de tal forma de regularlo y solucionar posibles conflictos con los peatones.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Básico                                                                              | 1.4 | <p><b>Pasos peatonales explícitos y/o medidas para proveer condiciones seguras para cruces de peatones:</b><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:</p> <p>a) <b>En el caso de un IMIV Básico</b>, el cruce seguro de peatones en las intersecciones o tramos incluidos en el área de influencia, se deberá constatar mediante la observación de la situación actual y evaluación de la situación con proyecto que los peatones cuentan con condiciones seguras para cruzar. Ello, ya sea a través de facilidades explícitas existentes, y/o si ellas no existen, a través de la incorporación de medidas tales como, velocidades reducidas a través de la aplicación de medidas de tráfico calmado, y/o vallas peatonales u otro elemento canalizador, que oriente el cruce de peatones hacia</p> <p>Se propone dispositivo de rodado en Av. Apoquindo con Enrique Foster Sur, para garantizar las condiciones peatonales seguras.</p> |

|             |           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                               |
|-------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             |           | lugares más seguros y desincentive hacerlo en lugares de mayor riesgo de accidentes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                               |
|             |           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                               |
| Básico      | 1.5       | <b>Vallas peatonales y paso cebra en establecimientos educacionales:</b> 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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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       | <b>Franjas para circulación peatonal en estacionamientos:</b> Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto, deben incluir franjas demarcadas para la circulación de peatones.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Los estacionamientos de uso público correspondientes al proyecto incluyen franjas demarcadas para la circulación de peatones. |
| <b>Tema</b> | <b>2.</b> | <b>CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA CICLISTAS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                               |
| Básico      | 2.1       | <b>Continuidad de ciclovías:</b> 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.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | El proyecto no afectará a la continuidad de las ciclovías existentes en el área de influencia del proyecto.                   |

|                                                                                    |           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Básico                                                                             | 2.2       | <b>Elementos de visibilidad en accesos:</b> 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.                                                                                                                                                                        |
|  |           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Tema</b>                                                                        | <b>3.</b> | <b>OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Básico                                                                             | 3.1       | <b>Medidas para asegurar operación segura y eficiente:</b> 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.                                                                                                                                                                                  |
| <b>Tema</b>                                                                        | <b>4.</b> | <b>CIRCULACIÓN SEGURA Y CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Básico                                                                             | 4.1       | <b>Asegurar ingreso seguro de buses y camiones:</b> 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       | <b>Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia en accesos:</b> Los radios de giro y el ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deben permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se genere entrecruzamiento de los vehículos que entran y salen. Propender que en dicha maniobra el vehículo ocupe solamente la pista adyacente al acceso y no invada una segunda pista, habilitando para ello, en caso de ser necesario, un espacio adicional que permita efectuar la salida en tales términos.                                                       | 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. Además, es importante mencionar que el acceso del proyecto es existente. |

|                                                                                      |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                |
| Básico                                                                               | 4.3 | <p><b>Habilitación de sentidos de tránsito en accesos:</b> 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.</p> | <p>La disposición del sentido de tránsito del acceso vehicular ubicado por Enrique Foster Norte se encuentra de acuerdo con el sentido de tránsito de la vía que enfrenta.</p> |
| Básico                                                                               | 4.4 | <p><b>Adecuada visibilidad en accesos:</b> 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.</p>                                      | <p>El proyecto cuenta con una adecuada visibilidad en el acceso, permitiendo una visibilidad mínima de 20 metros.</p>                                                          |
|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                |

|        |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                               |
|--------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Básico | 4.5 | <b>Adecuada visibilidad en accesos en curvas:</b> 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 | <b>Prohibición de virajes:</b> 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.                                                                                                                                                                              | No aplica.                                                                                                                                                    |
| Básico | 4.7 | <b>Facilidades para tomar y dejar pasajeros:</b> 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 | <b>Provisión de área de carga/descarga y de señalización:</b> 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.                                                                                                                                                                                                                                                                                   | El proyecto dispone de un área de carga y descarga al interior del predio, sin afectar la operación de la vía pública, contempla 4 estacionamientos de 30 m2. |
| Básico | 4.9 | <b>Distanciamientos mínimos de accesos a intersección:</b><br>a) <b>IMIV Básico:</b> 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.                                                                                                                        | El proyecto cumple con las distancias a la intersección de acuerdo a lo indicado en el Artículo 2.4.4 de la OGUC.                                             |



| Tema   | 5.  | INTERACCIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                  |
|--------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Básico | 5.1 | <p><b>Señalización de tránsito:</b> 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.</p>                                                                                                                                                                                            | <p>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.</p> |
| Tema   | 6.  | INSERCIÓN ARMÓNICA CON EL ENTORNO URBANO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                  |
| Básico | 6.1 | <p><b>Protección del espacio público:</b> 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.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>El acceso del proyecto no ocupará el espacio público con estructuras u otras obras que impidan o dificulten la implementación de futuros proyectos viales o urbanos</p>                                       |
| Básico | 6.2 | <p><b>Facilidades para personas con movilidad reducida:</b> 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.</p> | <p>El proyecto no afectará la continuidad de las facilidades existentes para la circulación de personas con movilidad reducida o ciclistas.</p>                                                                  |

## 7.2 Listado de Medidas de Mitigación

1. Se instalará un espejo convexo y una baliza en el acceso vehicular del proyecto, el cual está ubicado en Enrique Foster Norte, de tal forma de regular y solucionar los posibles conflictos con los peatones **(MM Obligatoria N°1.3)**.
2. Instalar dispositivo de rodado conforme a la normativa de Accesibilidad Universal, en la siguiente intersección **(MM Obligatoria N°1.4)**:

- Enrique Foster Sur / Av. Apoquindo (1 dispositivo)

El proyecto se deberá presentar para su revisión y aprobación ante la Dirección de Obras de la Ilustre Municipalidad de Las Condes y SERVIU.

3. Elaboración y ejecución de proyecto de señalización vertical y demarcación en el siguiente tramo **(MM Obligatoria N°4.6 y 5.1)**:

- Enrique Foster Norte, entre Av. Apoquindo y Reyes Lavalle.
- Av. Apoquindo, entre El Alcalde y Enrique Foster Norte
- Av. Apoquindo, entre San Crecente y Enrique Foster Sur

Lo anterior, considerara lo siguiente:

- Instalación de señal vertical “PARE” (RPI-2) en el acceso vehicular del proyecto (1 unidad).

La demarcación considera lo siguiente:

- Líneas de detención y prioridad.
- Línea continua y segmentada de separación de Calzada.
- Demarcación “CEDA EL PASO”.
- Flechas direccionales.
- Líneas de paso peatonal.
- Paso Cebra.
- Velocidad Máxima “30”.
- No Bloquear Cruce.
- Zona espera ciclistas.
- Demarcación Transporte Público.
- Demarcación Símbolo Scooters.
- Demarcación Símbolo Vehículo.

- Demarcación Símbolo Ciclovía.
- Demarcación de la Pista Solo Bus (PSB) en ambos sentidos del eje Av. Apoquindo.

Previo a su ejecución el titular deberá presentar a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Las Condes un Proyecto de Señalización y Demarcación para su revisión y aprobación. Lo anterior, está afecto a cambios según la situación vigente al ejecutar.

4. Mejoramiento integral de la siguiente Parada de Transporte Público del área de influencia del proyecto **(MM Obligatoria N°5.1)**:

- PC157

El mejoramiento señalado consiste en las siguientes tareas:

- Demarcación del Cajón de Detención, según estándar vigente definido por DTPM.
- Limpieza y/o mantención del Refugio peatonal conforme a las especificaciones técnicas que entregue la Municipalidad de Las Condes.
- Limpieza y/o actualización de señal de Parada.
- Provisión de Basurero en caso de no existir.

Previo a comenzar las labores, el titular deberá ingresar a la Gerencia de Movilidad e Infraestructura del DTPM (GMI) un “Informe de Puntos de Parada”, indicando el estado actual y las medidas a implementar, para su revisión y validación.

### 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 Las Condes 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.
10. En caso de que se deba suprimir temporalmente una parada para ejecutar las obras tales como instalación de refugio, traslado de refugios, demarcaciones u otras, el consultor deberá realizar con debida antelación las gestiones pertinentes mediante la ventanilla única SEREMITT presentando la respectiva propuesta de desvío o instalación de parada provisoria, cuando corresponda.
11. En caso de que, durante el desarrollo del proyecto o por requerimiento de la autoridad, se contemple la implementación de bahías y/o puntos de regulación para el transporte público, su diseño y ubicación deberán ser coordinados y validados con el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) en etapa de diseño, conforme a los criterios técnicos y operacionales vigentes.
12. Previo al inicio de las obras, el titular deberá ingresar a la Gerencia de Movilidad e Infraestructura del DTPM (GMI) un “Informe de Puntos de Parada”, que incluya el estado actual de las paradas, registro fotográfico y propuesta de medidas de mitigación, para su revisión y validación. En caso de modificaciones durante la ejecución, estas deberán ser coordinadas con dicho organismo.
13. Las medidas de mitigación obligatorias que modifiquen el espacio público, 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.

## 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 **“Ampliación Hotel Hyatt”**.

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 **“Ampliación Hotel Hyatt”**, 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.