

## INFORME

### ASESORIA URBANA

TEMA:

COMPLEMENTO CUESTIONARIO ALTERNATIVA MODIFICACIÓN 104 PRMS

FECHA: 07.01.21

I. VIALIDAD EXPRESA:.....	1
II. VIALIDAD TRONCAL:.....	2
III. ARTÍCULO 4° TRANSITORIO.....	10
IV. PARA FINALIZAR.....	12

#### I. VIALIDAD EXPRESA:

**E5N AVDA. AEROPUERTO:** La avenida Aeropuerto, tal como se aprecia en la figura KMZ posee un ancho de faja asignado de 100 metros, lo que es equiparable al ancho considerado para la carretera Ruta 5 Norte (E1N) y superior al definido para Avda. Américo Vespucio (E8N) (60m). Este municipio considera que dichos anchos tienden a generar un importante efecto barrera el que se traduce en una fragmentación territorial, cuyo mejor ejemplo son los dos casos enunciados anteriormente, y una fragmentación ambiental considerando que esta atraviesa los polígonos propuestos como humedal urbano en el marco de la Ley N° 21.202. Si bien se entiende el sentido metropolitano de la vialidad propuesta, **se solicita modificar la clasificación de la vía pasando de Expresa a Troncal con un nuevo ancho de faja de 30 metros o eliminar. Por otra parte, el desafío de esta vialidad pasa por su diseño y condiciones de construcción (Art 60 inciso tercero LGUC).** La preocupación para este municipio tiene que ver con como dialogará la vía con las áreas de fragilidad ambiental que atraviesa.

## II. VIALIDAD TRONCAL:

**T39N MANUEL ANTONIO MATTA:** Se encuentra contenida parte de su tramo en el Plan Regulador Comunal de 1985. Debido a que dicha vía es más relevante para la movilidad intracomunal que intercomunal, **se solicita quitar el carácter troncal, pasando a ser vía colectora en potestad municipal.**

**T40N O'HIGGINS:** Se encuentra contenida parte de su tramo en el Plan Regulador Comunal de 1985. Debido a que dicha vía es más relevante para la movilidad intracomunal que intercomunal, **se solicita quitar el carácter troncal, pasando a ser vía colectora en potestad municipal.**

**T36N SAN LUIS:** Debido a que dicha vía es más relevante para la movilidad intracomunal que intercomunal, **se solicita quitar el carácter troncal, pasando a ser vía colectora en potestad municipal. Por otra parte, el desafío de esta vialidad pasa por su diseño y condiciones de construcción (Art 60 inciso tercero LGUC). La preocupación para este municipio tiene que ver con como dialogará la vía propuesta con las áreas de fragilidad ambiental que atraviesa (Humedal urbano).**

**T26N AV. LAS INDUSTRIAS:** La avenida las Industrias corresponde a la vialidad que marca el límite entre Quilicura y Lampa. Actualmente el trazado propuesto va desde Pudahuel Poniente (T23N) hasta Ruta 5 Norte (E1N) limitando su continuidad hacia el oriente de esta última. Dado que a través de esta vía podrían conectarse dos importantes sectores industriales con el aeropuerto, siendo una variante a Av. La Montaña en el norte, **se solicita asegurar la continuidad de la T26N hacia el sector industrial emplazado al oriente de la E1N, proyectando el perfil hasta Camino Coquimbo – Caupolicán (T43N) (figura 1).**

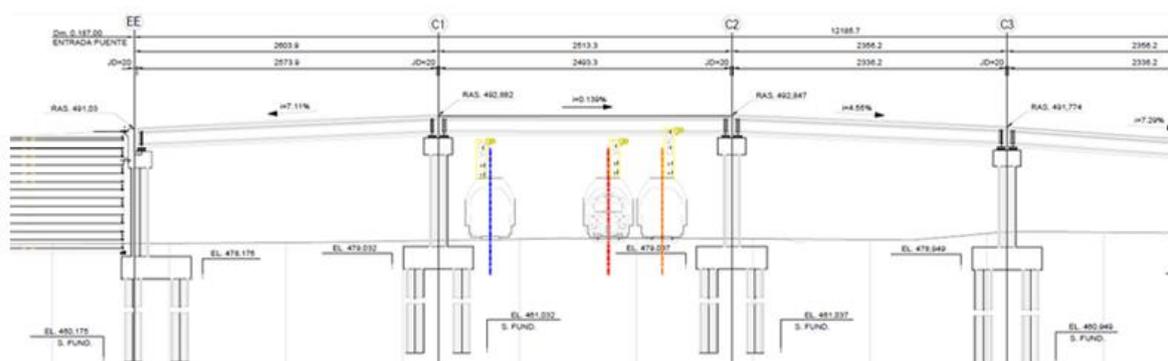
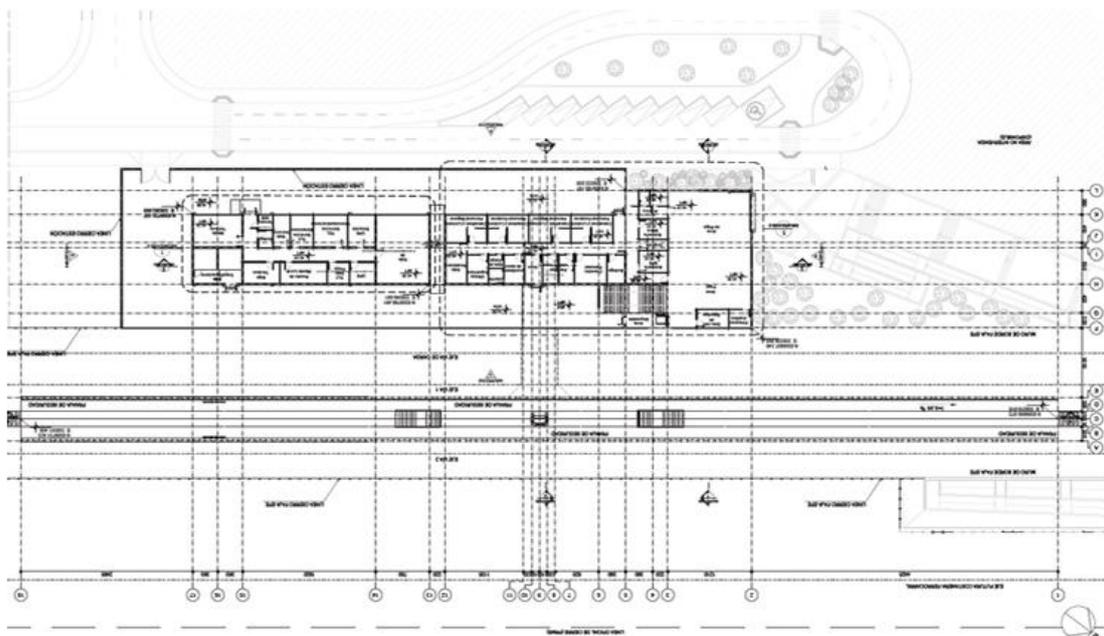
Figura 1. Av. Las Industrias.



Fuente: Elaboración propia.

**T27N COSTANERA NORTE ESTERO LAS CRUCES:** Evaluar trazado y conexión entre Troncales Costanera Norte Estero Las cruces (T27N), Costanera Ferrocarril (T41N) y O'Higgins (T40N). El proyecto de tren Santiago-Batuco de EFE (figura 2), limita los cruces a nivel en la línea férrea proyectando un paso sobre nivel que permita la continuidad actualmente existente de la troncal T40N entre los tramos O'Higgins y San Ignacio. Dicha elevación dificultará la llegada de la troncal T27N, restando continuidad a la conexión esperada. Por otro lado, la presencia de la estación de pasajeros "Las Industrias" del mismo proyecto, dificultará la continuidad de la Costanera Ferrocarriles, perdiendo fuerza como vía intercomunal Norte-Sur. El proyecto "Lo Cruzat" de Avellaneda (figura 3) quien debe dar continuidad a Costanera Ferrocarriles desde Montecarlo hasta O'Higgins busca dar salida de los flujos de dicha vialidad a través de una vía perpendicular que conecte con O'Higgins antes de llegar al cruce planteado en el instrumento de planificación. En este contexto este municipio **solicita evaluar la conexión entre los trazados, considerando la factibilidad de materialización de este.**

Figura 2. Antecedentes Proyecto Tren Santiago-Batuco



Fuente: Expediente Evaluación Ambiental SEA (<http://seia.sea.gob.cl>)

Figura 3. Proyecto “Loteo Lo Cruzat”



Fuente: EISTU Aprobado, expediente Evaluación Ambiental SEA (<http://seia.sea.gob.cl>)

**T41N COSTANERAS FFCC AL NORTE (ORIENTE Y PONIENTE):** Considerando que los proyectos a ejecutarse en el sector Senador Guzmán, Américo Vespucio y la línea del Ferrocarril, asociados a estación de tren y metro, comprometen el trazado de la **Costanera Ferrocarril Poniente**, este municipio propone modificar el trazado de la vialidad empalmando y modificando la faja de Calle Alborada (definida en Plan Regulador Comunal con un ancho de 19 metros) hasta llegar a Manuel Antonio Matta, dando así una continuidad hasta Américo Vespucio por vialidad Senador Guzmán, cumpliendo de esta forma con el propósito inicial de conectividad norte-sur (figura 4).

Figura 4. Bosquejo trazado Costanera Ferrocarril Poniente.



Fuente: Elaboración propia.

**T17CN PEDRO RIVEROS:** Pedro Riveros es una de las vialidades con mayor demanda dentro del sector sur de la comuna (valle Lo Campino), siendo una vía alternativa en casos de congestión en el sector de la autopista Américo Vespucio al conectarse con calle Poniente al Cerro (T14CN) y posteriormente con Gral. San Martín (T37N). Por otra parte, se observa una salida informal, la cual es utilizada como baipás, para enlazarse con caletera Américo Vespucio. En este **sentido el municipio solicita generar una nueva conexión con un ancho de faja de 20m (el cual se iguala a la vía del T17CN) el que permitirá soportar la confluencia entre los flujos provenientes de San Martín y Camino al Cerro** (figura 5).

Figura 5. Pedro Riveros

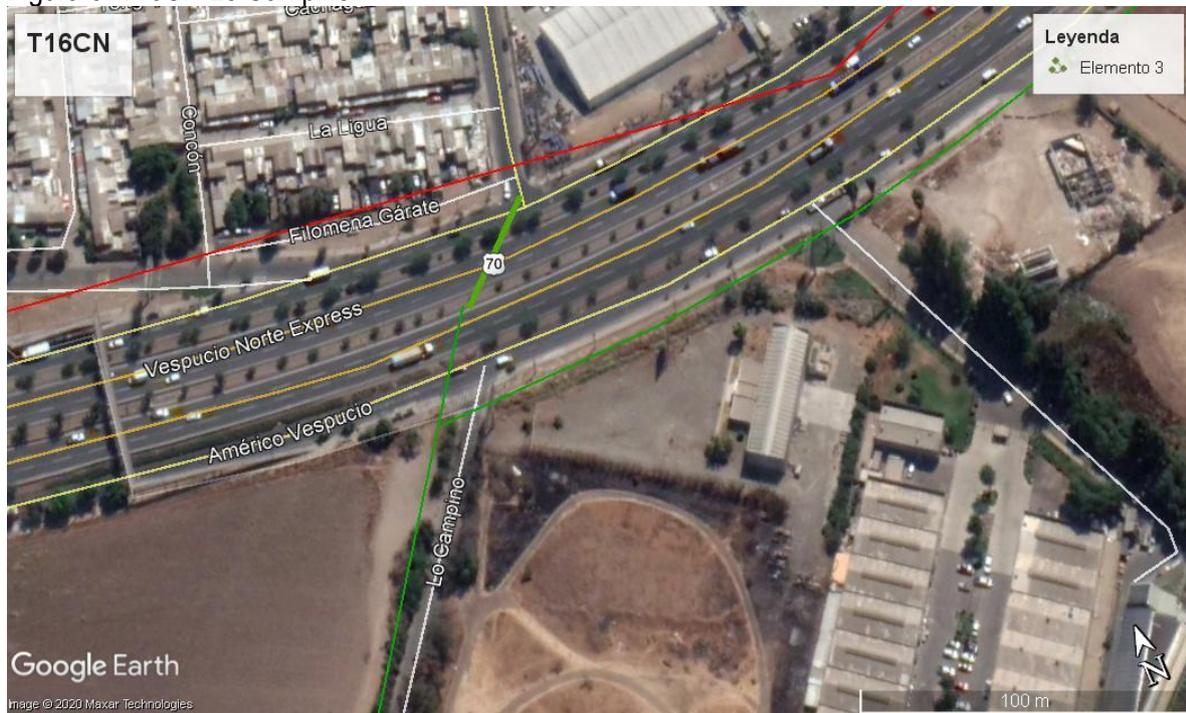




Fuente: Elaboración propia.

**T16CN:** Respecto a la desconexión que existe en el sector Vespucio Sur (reconocido como Valle Lo Campino) con el área urbana consolidada de la comuna (reconocido como Sector Centro) nos interesa definir un atraveso que permita la circulación norte-sur, evitando el efecto barrera que se genera por Américo Vespucio (E8N). Este atraveso corresponde a; prolongación de la vía Lo Campino (T16CN) hasta calle Lo Campino ubicada (calzada norte de Américo Vespucio), manteniendo ancho de faja propuesto (25 m) (figura 6).

Figura 6. T16CN Lo Campino.



Fuente: Elaboración propia.

**ALCALDE JUAN LARENAS:** Respecto a la desconexión que existe en el sector Vespucio Sur (reconocido como Valle Lo Campino) con el área urbana consolidada de la comuna (reconocido como Sector Centro) nos interesa reconocer y definir una vía troncal con atravesado que permita la circulación norte-sur, evitando el efecto barrera que se genera por Américo Vespucio (E8N). Esta troncal corresponde a; Alcalde Juan Larenas que va desde Pedro Riveros hasta Filomena Garate con un perfil de 20 m (figura 7).

Figura 7. Alcalde Juan Larenas.

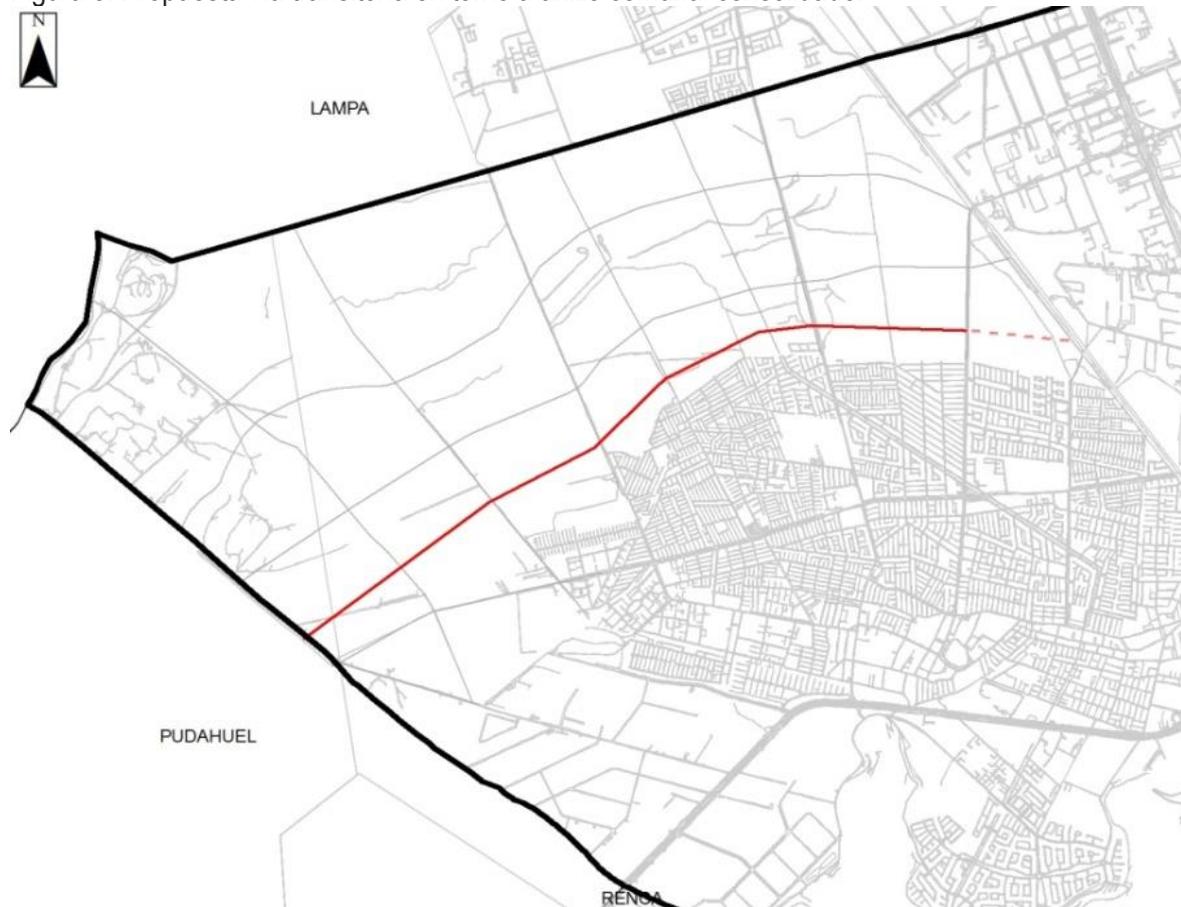


Fuente: Elaboración propia.

### III. ARTÍCULO 4° TRANSITORIO

Debido a que nivel intracomunal existe una gran cantidad de flujos en sentido oriente- poniente que contrasta con la escasa cantidad de vías con continuidad oriente – poniente con la marcada discontinuidad en la malla urbana comunal en estas direcciones, se solicita incorporar como vía transitoria, un trazado entorno al anillo habitacional consolidado. Dicho trazado se complementa con la intensión de otros proyectos a desarrollar en el sector, al que se le pretende dar continuidad con un ancho de faja de 30 m (figura 8).

Figura 8. Propuesta vía transitoria en torno a anillo comunal consolidado.



Vialidad propuesta EISTU Proyecto "Loteo Lo Cruzat" actualmente ingresado al SEA



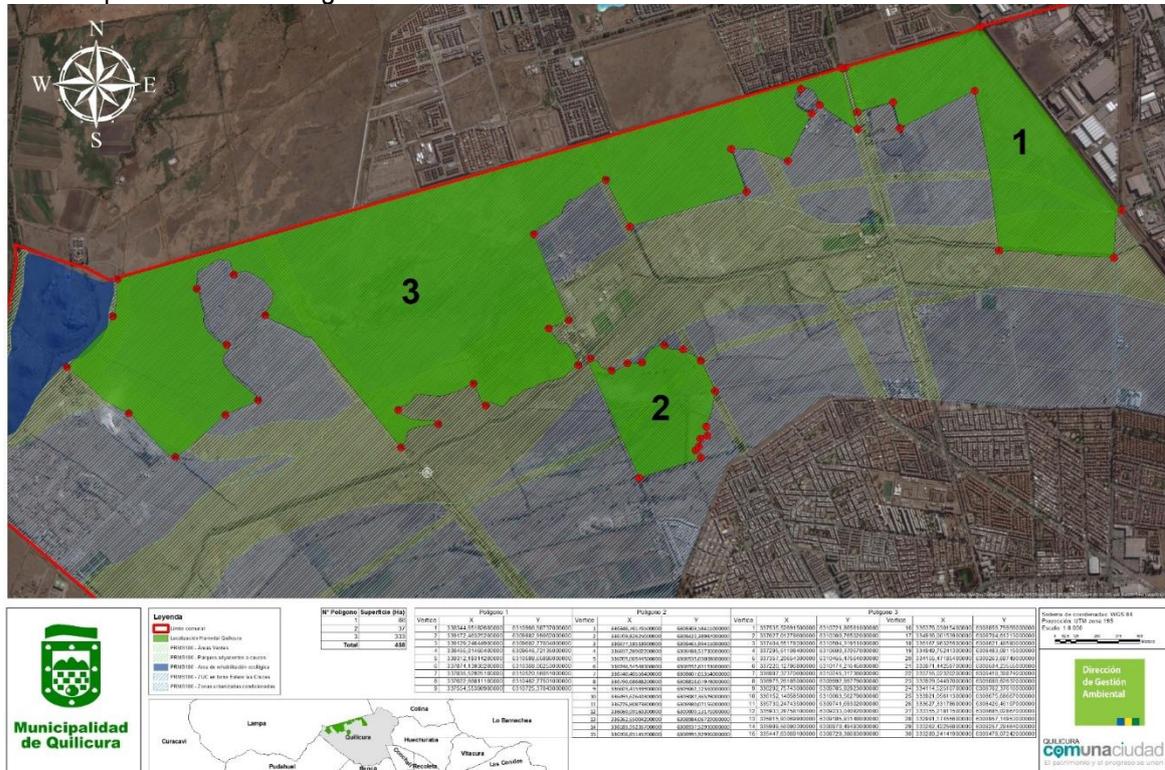
Fuente: Elaboración propia.

#### IV. PARA FINALIZAR

Una de las preocupaciones respecto al territorio de Quilicura y las vías proyectadas que cruzan el sector de expansión de la comuna, de norte a sur y de oriente a poniente (E5N, T34N, T35N, T36N, T38N, T37N, T41N, T28N, T27N, 4 SAN LAURA), responde a como estas podrían propiciar la **pérdida de los componentes naturales en condición de vulnerabilidad correspondientes a los humedales, flora y fauna, cursos de agua, elementos paisajísticos y patrimoniales, a través de su posible deterioro y fragmentación**. Estas áreas han sido reconocidas por el gobierno local y la ciudadanía, los cuales en un trabajo mancomunado han solicitado su reconocimiento al Ministerio de Medio Ambiente en su calidad de humedal urbano bajo la Ley N° 21.202 (figura 9).

En tal sentido, uno de los desafíos que no debe soslayar la propuesta de modificación, responde a minimizar el impacto de las vías antes mencionadas, y estipular de manera tacita que se salvaguardará el área a través del trazado y diseño definiendo las condiciones bajo las que deberán otorgarse los permisos de urbanizaciones o construcciones.

Figura 9. Representación cartográfica humedal urbano Quilicura.



Fuente: Elaboración propia.