

ORD 17 /2021

**ANT.:** ORD N°2533, del 29 de mayo del 2019. SEREMI Metropolitano de Vivienda y Urbanismo

**MAT.:** Emite observaciones a Modificación MPRMS N° 104, en el marco de la etapa de EAE, según lo establecido en la Ley N° 20.417

BUIN,

**08 ENE. 2021'**

**DE :** MIGUEL ARAYA LOBOS  
 ALCALDE ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE BUIN  
 CARLOS CONDEL N°415, BUIN

**A :** MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE  
 SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL  
 MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO  
 ALAMEDA #874, PISO 8, SANTIAGO CENTRO

Junto con saludar, me dirijo a Ud. para hacer entrega de las observaciones emitidas por el equipo municipal, en el contexto de la modificación N° 104 al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (MPRMS – 104), referida principalmente a la Declaratorias de Utilidad Pública a terrenos destinados a circulaciones, a través de la modificación normativa de los artículos 4.9 (referida a la vialidad condicionada), el artículo 7.1.1, con el objeto de redefinir la vialidad expresa (7.1.1.1) y vialidad troncal (7.1.1.2) y el artículo 4° Transitorio, sobre vialidad supletoria, todos ellos pertenecientes a la ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), todo esto enmarcado en el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) regida según lo establecido en la Ley N° 20.417, que modifica la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medioambiente.

En este sentido, según lo solicitado por su Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo, se hace menester a la Ilustre Municipalidad de Buin, tras la participación en Reunión de Actores Claves del 17 de diciembre de 2020, fecha en la cual participó el Departamento de Asesoría Urbana y Ordenamiento Territorial de la SECPLA junto a la Dirección de Obras de ésta Municipalidad, y la revisión de antecedentes entregados en base al informe “*Alternativa de estructuración Territorial Modificación MPRMS 104: Vialidad Metropolitana, Documento de trabajo de Municipalidades RM y SEREMI MINVU RM*” del 22 de diciembre de 2020, el equipo técnico municipal encabezado por el Departamento mencionado, y conformado, además, por el Director de SECPLA, la Dirección de Obras Municipales y la Dirección de Tránsito, observan lo siguiente:

**Análisis Objetivos Ambientales Evaluación Ambiental Estratégica:**

Ante el pronunciamiento municipal frente a la consulta sobre los objetivos ambientales propuestos en la Evaluación Ambiental Estratégica de la MPRMS- 104, a través del cuestionario respondido por la mesa técnica municipal que se encuentra analizando la presente modificación, fue presentado lo que se establece en el siguiente cuadro resumen:

<b>CUADRO DE OBSERVACIONES OBJETIVOS AMBIENTALES EAE</b>	
<b>OBJETIVOS</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
“Optimizar la conectividad de un sistema vial eficiente, jerarquizado y mejorado, que colabore y sea funcional a la estrategia de crecimiento urbano con intensidad y diversificación del uso de suelo, proyectado en el Instrumento de Planificación Territorial Metropolitano, garantizando la protección del medio ambiente, los recursos naturales y los espacios de valor natural, patrimonial y de identidad rural de la Región”	A este aspecto se le debería agregar la oración “ y que permita potenciar una planificación vial basada en los conceptos y expectativas que entrega la movilidad urbana sustentable”
“Mejorar la Integración de la red metropolitana vial existente con la red proyectada con anchos entre líneas oficiales que permitan la circulación de transporte público, vehículos privados, bicicletas y peatones con la finalidad de	Sin observaciones

<p>facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable”</p>	
<p>“Optimizar los trazados y anchos de la red vial expresa y troncal, mejorando de este modo el nivel de servicio y la continuidad de flujo, disminuyendo los tiempos de viaje, contribuyendo de ese modo, a aminorar la contaminación del aire en la RM , producto de las emisiones de fuentes móviles, responsable de aprox. 49% de dicha contaminación”</p>	<p>Sin observaciones</p>
<p>Atendiendo las características de la Modificación, si considera pertinente incorporar otro objetivo o meta ambiental</p>	<p>Considerar como objetivo que la modificación contemple la diversificación de los medios de transporte y la seguridad vial que permita fomentar y potenciar la circulación peatonal y de la bicicleta como modos de transporte sustentable, proyectando vialidad inclusiva y que brinde seguridad a quienes prefieren trasladarse de este modo.</p>
<p>¿Está usted de acuerdo con el siguiente Criterio de Desarrollo Sustentable: “Mejorar el nivel de servicio, la eficiencia y la capacidad de la red vial metropolitana a través de la definición y/o ajustes de los trazados, tramos y anchos de las vías que conforman la red de vías troncales y expresas; buscando en todos los casos la optimización del nivel de servicio y movilidad de las vías planificadas redundando en la disminución de los tiempos de viajes y en una mejor calidad de vida en materia de transporte y movilidad urbana”?</p>	<p>No. A este objetivo le agregaría lo siguiente: “ y que a su vez genere la opción de diversificar los modos de transporte”.</p>
<p>¿Cree necesario considerar otro criterio de desarrollo sustentable?</p>	<p>No, pero los criterios existentes deben abogar explícitamente porque todos estos se enmarquen en el sentido de la movilidad urbana sustentable en el concepto de ciudad regional, enfocadas en las personas que no circulan en vehículo y velando por la seguridad íntegra de éstas.</p>
<p>A continuación, si lo desea puede dejar algún comentario o preocupación respecto de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago</p>	<p>Esta modificación debe considerar necesariamente la conectividad regional en función de la vialidad y el enfoque sustentable de ciudad que se debe establecer desde el espacio público en su integridad, ya que, como es observado en la planificación a nivel central y regional, al ser el objetivo el impulso del uso del transporte público y otros modos de transporte no contaminantes, debe existir un diálogo directo entre la Vialidad Metropolitana y la movilidad urbana sustentable enfocada en la conectividad intercomunal a nivel regional, como por ejemplo el uso de ferrocarriles, el acercamiento de localidades rurales al transporte público interurbano, etc., a partir del incentivo pensado en la calidad de la infraestructura y la cobertura de la red vial proyectada y enfocada en el bienestar ambiental y la calidad de vida de los ciudadanos.</p>

**Análisis Alternativas de Estructuración:**

1. Respecto a las vías expresas propuestas: No existen observaciones debido a que no se proyecta nueva vialidad de esta categoría dentro la comuna, por lo cual la propuesta realizada por la SEREMI de Vivienda dentro de lo que compete al territorio comunal queda sin modificaciones como se aprecia en el cuadro a continuación.

<b>VIALIDAD EXPRESA (Cuadro 1. Accesibilidad Regional)</b>				
<b>COD</b>	<b>Nombre de la vía</b>	<b>Tramo</b>	<b>Comuna</b>	<b>Ancho Mín. L.O. (m)</b>
E6S	RUTA 5 SUR	Río Maipo - Límite Comunal	Buin	100
E6S	ACCESO SUR	Río Maipo - Límite Comunal	Buin	100

2. Respecto a las vías troncales propuestas, al ser comparado con la situación comunal actual, se a llegado a establecer la mantención, eliminación, modificación y proyección nueva de algunos trazados de vías propuestos dentro del Cuadro 6: Vialidad Troncal Sector Sur (Comunas: Lo Espejo, Calera de Tango, San Bernardo, Isla de Maipo, San Pedro, Alhué y Paine. Parte de las Comunas de: Maipú, Cerrillos, La Cisterna, San Ramón, La Granja, Padre Hurtado, Peñaflo, Talagante, El Monte, y Melipilla), ante lo cual se da la respectiva justificación a continuación.

Al observar dentro de la vialidad propuesta por la SEREMI Metropolitana de Vivienda y Urbanismo, se ha logrado determinar por la mesa de trabajo municipal que las propuestas realizadas por la Secretaría mencionada para las vías cuyo código es T5S; T12S; T14S; y T15S mantienen tanto sus anchos de calzadas y trazados tal cual fueron propuestos.

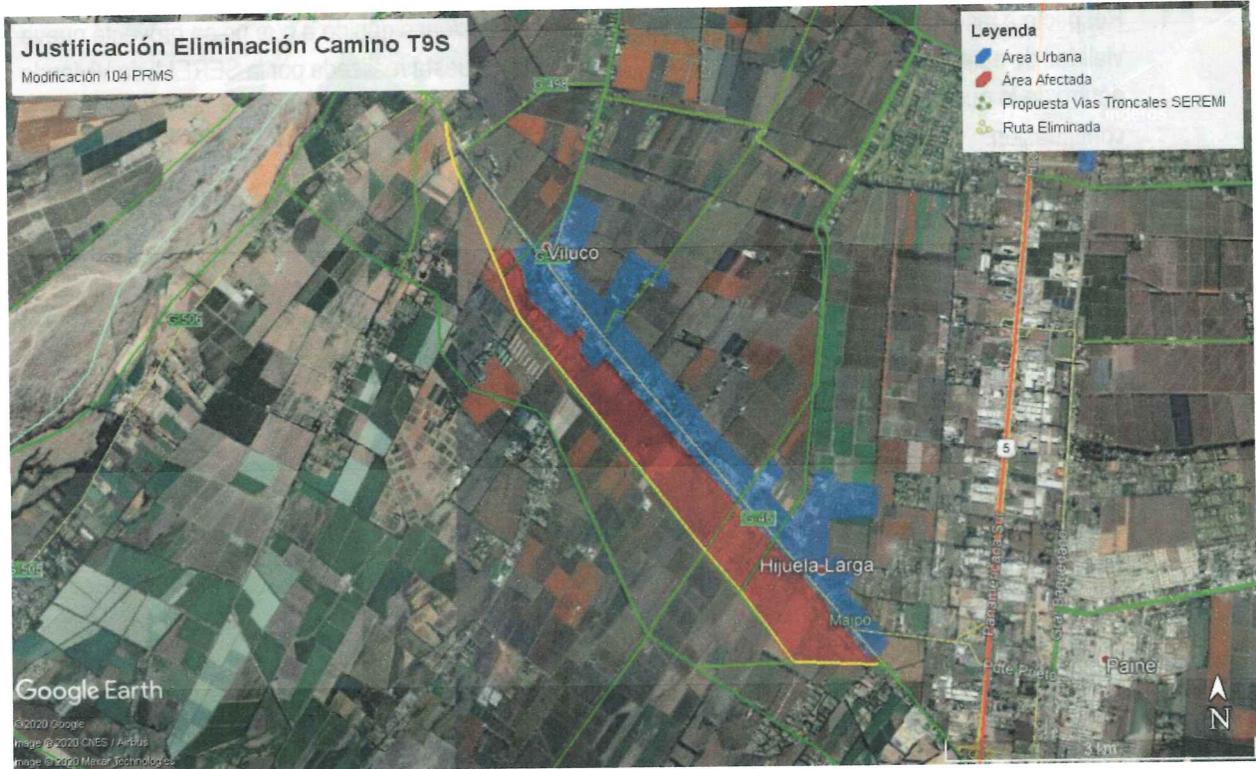
<b>VIALIDAD TRONCAL SIN OBSERVACIONES (Cuadro 6. Vialidad Troncal Sector Sur)</b>				
<b>COD</b>	<b>Nombre de la vía</b>	<b>Tramo</b>	<b>Comuna</b>	<b>Ancho Mín. L.O. (m)</b>
T5S	COSTANERA SUR RIO MAIPO	Costanera Norte Río Maipo – Acceso Sur	Buin	40
T12S	AV. TENIENTE MERINO	Ruta 5 - Costanera Sur Río Maipo	Buin	30
T14S	CAMINO BUIIN EL PRINCIPAL	Camino Alto Jahuel - Límite Comunal	Buin	30
T15S	AV. EL CERRILLO	Ruta 5 - Camino Alto Jahuel	Buin	30

En cuanto a las propuestas de trazados que la mesa técnica municipal considera que deben ser eliminados las vías cuyos códigos son T9S y T16S, ya que la primera, al estar muy próxima al límite urbano, podría generar una proliferación de venta de cesión de derechos de propiedades, causando así una sobre población de población que genere un problema a causa de la aparición de loteos irregulares que agraven mucho más las condiciones de falta de servicios básicos actualmente en la localidad de Viluco, especialmente en la parte sur de la localidad, por lo cual el by pass planteado a partir de este camino fue desplazado más al sur hacia la vía propuesta T11S (Figura N°1), generando así este posible problema de aumento desregularizado de población, el cual traería consigo ante la falta de acceso a servicios básicos, problemas de carácter socio- ambiental tanto como sanitarios, específicamente por la falta de alcantarillado existen en el sector.

Por otra parte, al observar que lo que propone el camino T16S es conectar principalmente con el camino T9S, y frente a la conectividad estratégica propuesta por la municipalidad, la cual será analizada más adelante, y que propone dos rutas alternativas que cubren el recorrido de esta vía, el camino T16S solo genera redundancia, en especial considerando que esta atraviesa un condominio de parcelas de agrado (Figura N°2), lo cual a su vez también podría generar problemas socio- ambientales al cortar este condominio por la mitad.

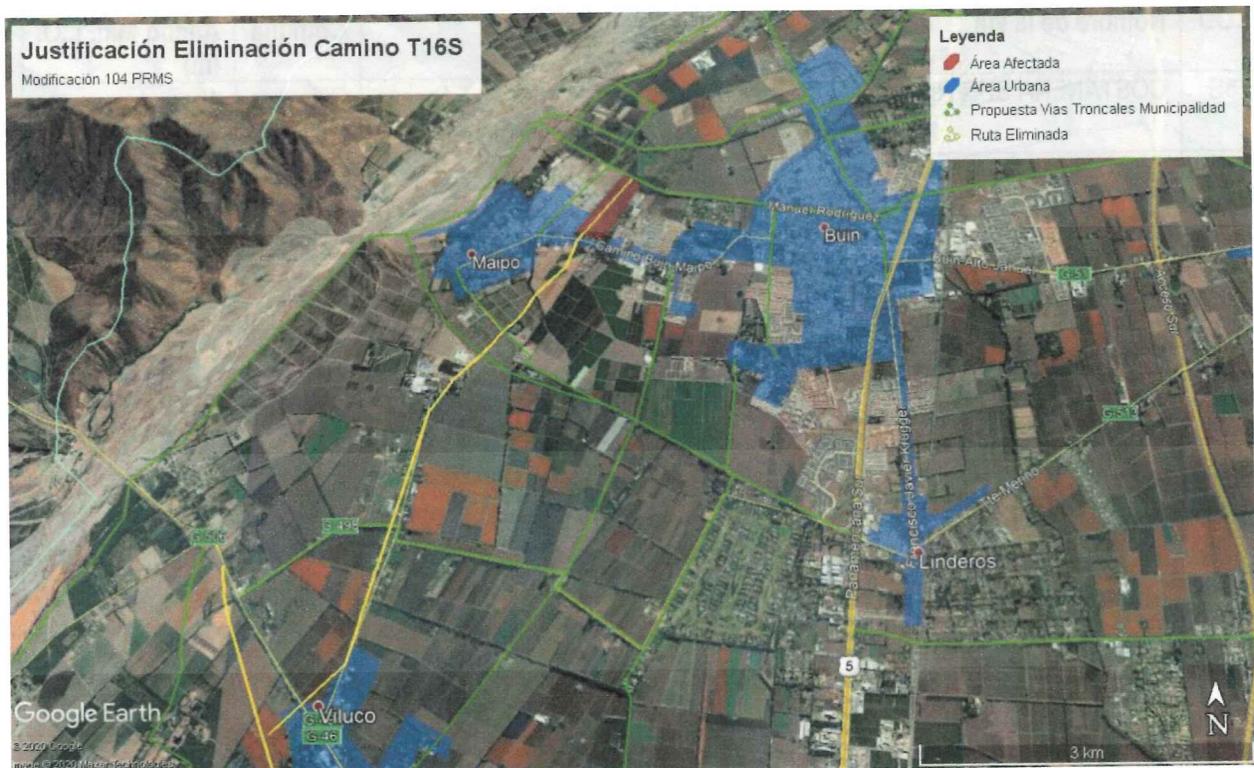
<b>VIALIDAD TRONCAL ELIMINADA (Cuadro 6. Vialidad Troncal Sector Sur)</b>				
<b>COD</b>	<b>Nombre de la vía</b>	<b>Tramo</b>	<b>Comuna</b>	<b>Ancho Mín. L.O. (m)</b>
T9S	CAMINO TALAGANTE PAINE	Ruta 5 - Camino Las Parcelas	Buin	40
T16S	AV. PERCHERON	Av. Manuel Rodríguez - Desvío Viluco	Buin	30

Figura N° 1: Camino Eliminado T9S



Fuente: Elaboración Propia

Figura N° 2: Camino Eliminado T16S



Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a las vías modificadas, la mesa técnica municipal determinó que, frente a algunas vías propuestas y en especial considerando anchos de fajas y los posibles efectos de los trazados propuestos por la SEREMI, las rutas generarían un menor impacto al seguir caminos existentes o huellas de caminos que podrían someterse a una regularización y posterior ejecución de proyectos para su habilitación, que nuevos trazados propuestos por la SEREMI que afecten la calidad de vida de vecinos o que no sean coincidentes con los planes de conservación de canales y acequias en elaboración por la Municipalidad de Buin, específicamente la vía que fue trazada sobre el trazado actual del Canal Viluco (camino que además fue denominado como Canal Paine). Por lo tanto, considerando a partir de una visión nodal jerárquica del territorio en donde el núcleo urbano Buin Centro es el nodo principal, siendo Maipo, Linderos y Alto Jahuel los nodos urbanos secundarios y Viluco junto con Valdivia de

Paine los nodos urbanos terciarios, se genera la necesidad de establecer una circunvalación comunal a partir de estos nodos que permitan conectar de forma directa tanto nodos urbanos secundarios, terciarios y sectores rurales de forma más directa con el centro de la comuna, así como también generar una conectividad troncal que forme una circunvalación entre nodos urbanos secundarios y también mejorar la conectividad entre los núcleos urbanos terciarios.

Por otra parte, en términos de planificación integrada, también fue considerada como antecedente para la propuesta vial la modificación al PRMS N° 123, por lo cual, la conectividad interna de la comuna, así como también la conectividad intercomunal con las comunas vecinas de Pirque e Isla de Maipo, tiende a considerar la conectividad que permita el desarrollo de rutas patrimoniales o que mejore la conectividad hacia sectores aislados con el fin de que el desarrollo de actividades de turismo puedan ser potenciadas. Además, la propuesta de la mesa técnica en la modificación de los trazados da pie, siempre y cuando se considere la propuesta, a generar una conectividad directa entre los centros urbanos de las comunas de Pirque, Buin e Isla de Maipo con la idea de mejorar el flujo vehicular y de forma intercomunal potenciar el desarrollo de éstas comunas y también de su símil de Paine.

En este sentido, las vías que han sido sometidas a modificaciones en su trazado son los caminos troncales T11S; T13S; T14S; T17S y T19S.

VIALIDAD TRONCAL CON MODIFICACIONES (Cuadro 6. Vialidad Troncal Sector Sur)				
COD	Nombre de la vía	Tramo	Comuna	Ancho Mín. L.O. (m)
T11S	AV VILUCO SUR	Av. Viluco Sector Santa Elena/Santa Victoria - Av. Viluco sector La Estancilla	Buin	30
T13S	AV. MANUEL RODRIGUEZ	Ruta 5 Sur - Costanera Sur Río Maipo	Buin	30
T14S	TRONCAL SAN MARTIN	Costanera Sur Río Maipo - Ruta 5 sur	Buin	30
	CAMINO BUIN EL PRINCIPAL	El Rodeo - Línea FFCC	Buin	30
		Línea FFCC - Camino Alto Jahuel	Buin	45
T17S	AV. CANAL PAININO	Camino Maipo/ Los Guindos – Av. Manuel Rodríguez.	Buin	30
		Av. Manuel Rodríguez- Camino Villaseca.		
		Camino Villaseca - Av. Viluco.		
T19S	CAMINO ALTO JAHUEL	Río Maipo - Límite Comunal	Buin	30

El camino troncal T11S, frente a la eliminación del camino T9S, este se utilizará como el by pass pensado que conecte la Rita 5 sur con el puente Lonquén sin tener necesidad de atravesar por completo Av. Viluco, generando así una buena alternativa para el paso de camiones y evitando los problemas supuestos con anterioridad. También se elimina un trazo que conecta hacia el camino ribereño ya que con su función de by pass conecta directamente hacia el puente Lonquén (Figura N°3).

Figura N° 3: Camino Modificado T11S



Fuente: Elaboración Propia

Para el camino T13S, con el fin de conectar con la ruta propuesta por la municipalidad denominada Buin- El Principal, se ha integrado el trazado ubicado en el sector de Villa El Diamante, perteneciente a la misma vía (Figura N° 4).

Figura N° 4: Camino Modificado T13S

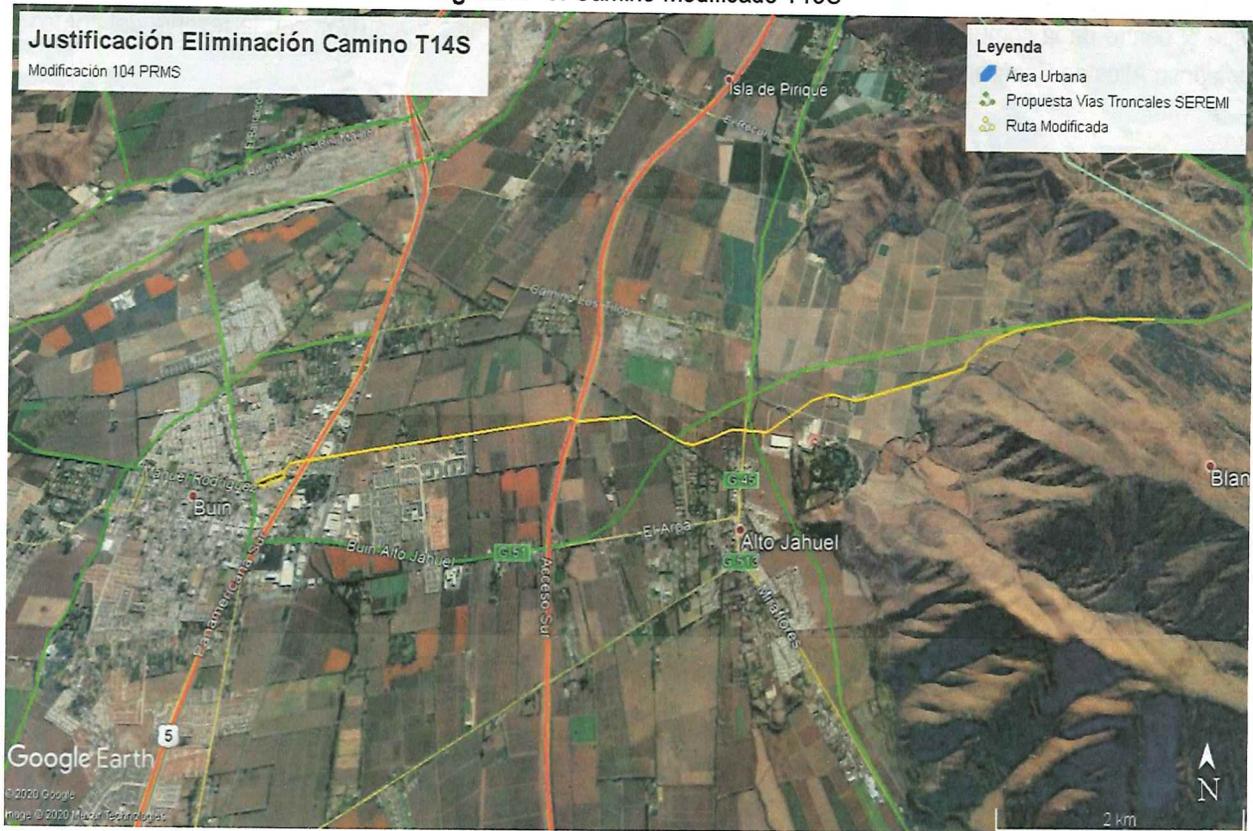


Fuente: Elaboración Propia

Para la modificación del camino T14S, se ha generado una modificación en el cual este camino ya no surge desde la conexión en Alberto Bravo y el Camino Buin- Alto Jahuel, ya que, si bien el camino mantiene la conexión de la Ruta 5 Sur con el Camino Ribereño (Costanera Sur Camino Buin Maipo, frente a la modificación de parte del trazado en donde la conexión Alberto Bravo/Camino Buin Alto Jahuel es trasladado hacia Alberto Krümm/Camino El Diamante, ya que a partir de esta nueva proyección se pretende generar una importante descongestión de lo que actualmente es

el Camino Alto Jahuel, ya que debido a la presión inmobiliaria que existe en el sector de Buin Oriente y el creciente parque automotriz, resulta necesario en términos de planificación urbana local establecer vialidad alternativa para aquellos habitantes de Buin Oriente que viajan directamente a Santiago y no tienen la necesidad de ingresar al centro de la comuna. En este sentido, esta modificación que proyecta este nuevo trazado beneficiaría a un total de 5.619 habitantes aproximados hasta el día de hoy, y teniendo en cuenta que el sector continúa sometido a una fuerte presión inmobiliaria en la actualidad. Además, al proponer un nuevo ingreso por el sector norte del casco urbano de la comuna, también permite una conexión más rápida y directa hacia el camino Buin Maipo para aquellos residentes que deban llevar a sus hijos hasta la variedad de colegios que existen en el sector del camino mencionado (Figura N° 5 y 6).

Figura N° 5: Camino Modificado T13S



Fuente: Elaboración Propia

Figura N° 5: Camino Modificado T13S, Flujos de Tránsito



Fuente: Elaboración Propia

Para la modificación ejecuta para el camino T17S, el cual está emplazado en el canal Viluco y no en el canal Paine, según la propuesta de la SEREMI, este ha sido modificado con el fin de no reducir ni la oferta de espacio público que posee el sector, afectando principalmente al conjunto habitacional Los Hidalgos, mientras que, por otra parte, no se condice con la planificación municipal del programa en elaboración de Gestión Hídrica y de Conservación Patrimonial de Canales y Acequias. En este sentido se elimina directamente el trazado que circula por el canal Viluco desde la Ruta 5 hasta el Camino Buin Maipo, ya que incluso este camino afecta a una hacienda que perteneció al héroe nacional Arturo Prat Chacón y que aún está en posesión de sus descendientes. Pero, a su vez des Manuel Rodríguez hacia el Sur, hasta Camino Villaseca se proyecta afectar la Av. Bernardo O' Higgins, mientras que desde el camino Villaseca se piensa proyectar el Camino Cervera Villaseca hasta Av. Viluco en el Sector de Santa Teresa, continuando por un Camino CORA del sector de El Recuerdo/ Santa Victoria, permitiendo así una conexión directa desde el centro de la comuna hacia el sector oriente de la comuna de Paine y a su vez con la reserva del cordón montañoso Altos de Cantillana y la laguna de Aculeo (Figura N° 7).

**Figura N° 7: Camino Modificado T17S**



Fuente: Elaboración Propia.

En cuanto al último camino modificado, T19S, sólo se eliminó un by pass al Camino Padre Hurtado que se ubica entre Camino EL Recurso y Los Tilos, ya que este no permite promover el turismo rural, en materia de la planificación territorial integrada local, de la localidad de EL Rulo y El Parrón.

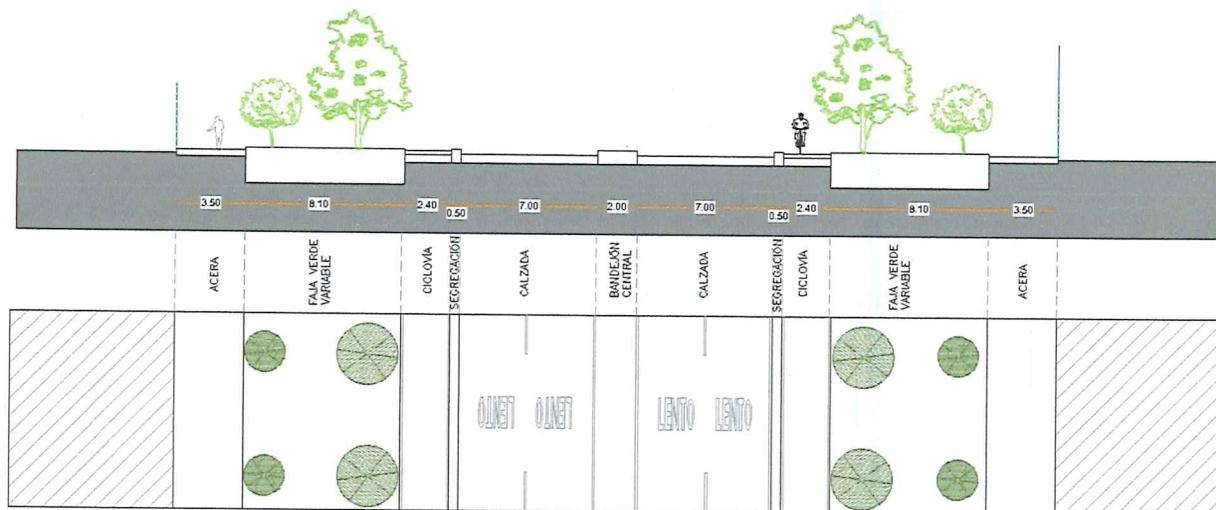
Por otra parte, la municipalidad al analizar la conectividad existente y la propuesta, para complementar la función nodal de la vialidad y los núcleos urbanos de la comuna, complementando así de esta manera la conectividad entre todos los núcleos secundarios y terciarios con el centro principal, y también permitiendo la circunvalación de estos. Antes esto, las propuestas de caminos van referenciadas con la siguiente nomenclatura del siguiente cuadro.

VIALIDAD TRONCAL ADICIONAL PROYECTADA				
Codigo	Nombre de la vía	Tramo	Comun a	Ancho Mín. L.O. (m)
T62S_Prop.Municipal	CAMINO EL RECURSO - CAMINO RIBEREÑO	El Recurso - Costanera sur	Buin	30
T63S_Prop.Municipal	CAMINO MAIPO - LOS GUINDOS	Los Tilos - Ruta 5	Buin	30
		Ruta 5 - Bajos de Matte	Buin	30
		Bajos de Matte - Calle García	Buin	30
T64S_Prop.Municipal	CALLE GARCÍA	Camino Buin Maipo - Costanera Sur Río Maipo	Buin	30

T65S_Prop.Municipal	CAMINO LAS ÁNIMAS - BELLAVISTA	Rafael Gualdopalma - Clemente Díaz	Buin	30
T66S_Prop.Municipal	RAFAEL GUALDAPALMA - LOS AROMOS	Camino Buin Maipo - Av. Teniente Merino	Buin	30
		Av. Teniente Merino - Av. Viluco.	Buin	30
T67S_Prop.Municipal	SAN EUGENIO	Cruce FFCC - Camino Alberto Hurtado	Buin	20

Con respecto a las propuestas de perfiles de la vialidad proyectada, en base a que algunas de ellas transcurren por áreas urbanas consolidadas y/o en áreas de expansión de importante atracción inmobiliaria, la mesa técnica municipal considera la modificación de anchos en tramos puntuales de las vías T13S y T14S. Para la Vía T13S Av. Manuel Rodríguez se propone ampliar el perfil a un ancho de 45m. en los tramos de Av. San Martín – Av. O’Higgins y Canal Viluco – Costanera Sur Río Maipo (Figura 8). El primer segmento corresponde a mantener la extensión existente, proyectada según el Plano Fundacional de la ciudad de Buin, mientras que el siguiente trazo propone dar continuidad al perfil inicial, considerando la proyección de la avenida como eje intercomunal.

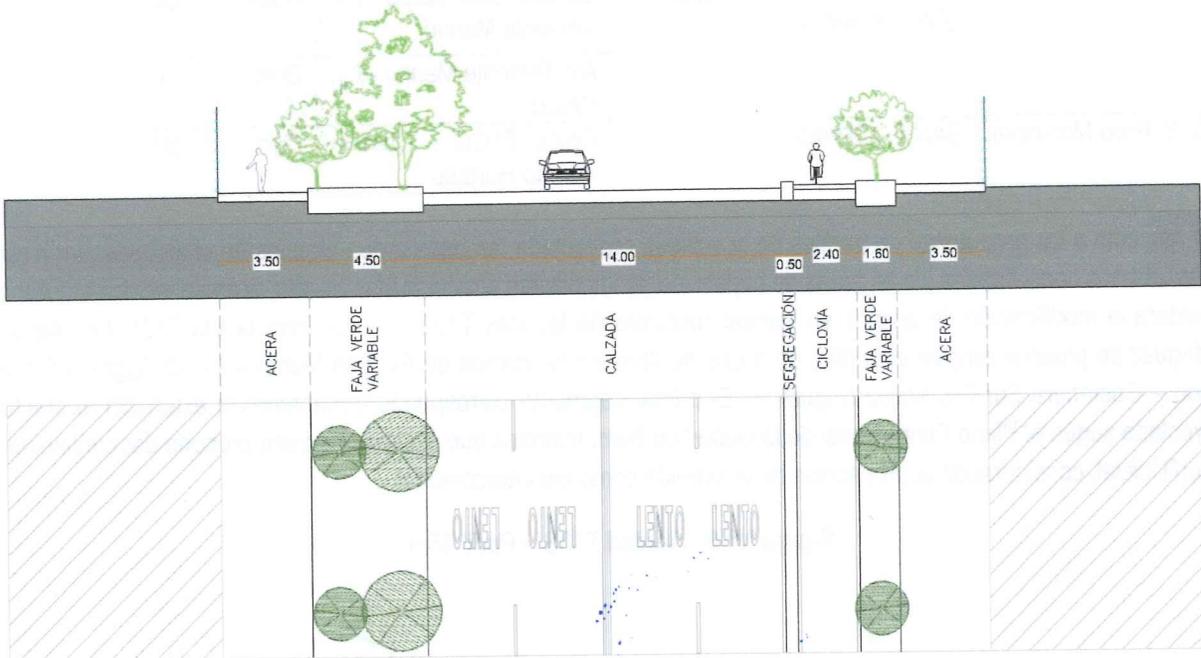
Figura N° 8: Vialidad T13S – Perfil 45m.



Fuente: Elaboración Propia

En el tramo desde Av. O’Higgins a Canal Viluco, la complejidad de desafectar predios urbanos consolidados pertenecientes a viviendas y equipamiento educacional, se propone mantener el ancho de 30m eliminando bandejón central y disminuyendo fajas de áreas verdes. (Figura 9)

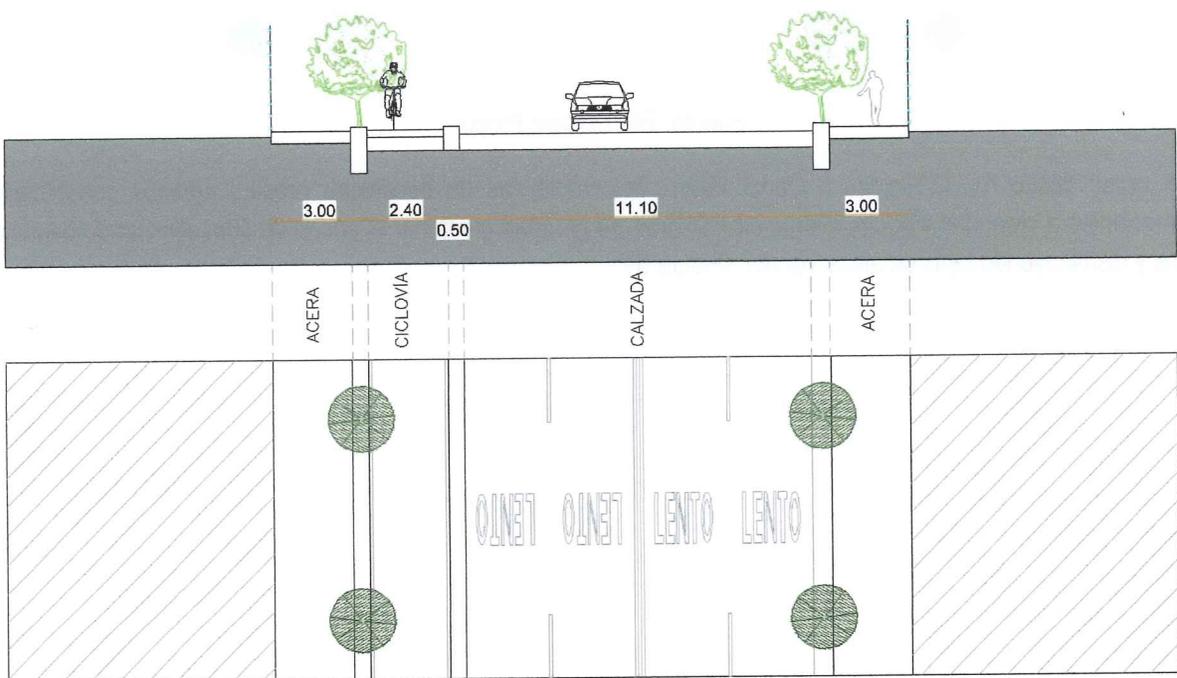
Figura N° 9: Vialidad T13S – Perfil 30m.



Fuente: Elaboración Propia

Para la vía T14S Bajos de Matte se propone la disminución del perfil a 20m. (Figura 10) en el tramo entre la Calle Límite Urbano y Av. Manuel Rodríguez, debido a que este sector corresponde a un área urbana consolidada que presenta dificultad para la desafectación de predios privados.

Figura N° 10: Vialidad T13S – Perfil 20m.



Fuente: Elaboración Propia

Para dar respuesta a las observaciones y saber las razones de su acogida o desestimación, debe enviar respuesta a los profesionales del Departamento de Asesoría Urbana y Ordenamiento Territorial de la SECPLA Cristian Aburto O. ([caburto@buin.cl](mailto:caburto@buin.cl)), y Diego Morales R. ([dmorales@buin.cl](mailto:dmorales@buin.cl)), con copia al Director de la SECPLA, Óscar Contreras G. ([occontreras@buin.cl](mailto:occontreras@buin.cl)), al Director de Obras Municipales ([gibacache@buin.cl](mailto:gibacache@buin.cl)) y a la Directora de Tránsito Viviana Vásquez G. ([vvasquez@buin.cl](mailto:vvasquez@buin.cl))

Sin otro particular y esperando tener buena acogida, saluda atentamente.

Adjunto:

- KMZ con la propuesta municipal completa.



  
**MIGUEL ARAYA LOBOS**  
ALCALDE I. MUNICIPALIDAD DE BUIN

  
OCGV/G/cap/dmr

Distribución:

- Destinatario
- Administración
- Archivo Secpla
- Archivo DOM
- Archivo Tránsito

