**Cuestionario MPRMS 104 ( versión definitiva)**

**EVALUACIÓN AMBIENTAL CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN**

**Sectra, Enero 2021.**

En función de la presentación realizada el día 12 de enero (disponible para su descarga en www.geoaccion.cl/mprms104-alternativas-oae), le solicitamos que en base a los factores críticos de decisión, identifique para los distintos criterios de planificación (Visión General y Diseño), los riesgos y oportunidades que advierte, ante la posibilidad de que dichos criterios se apliquen en la definición de la nueva red vial metropolitana.

Evaluación Ambiental Criterios de Planificación - Visión General - Vialidad Expresa:

A continuación, en base a los factores críticos de decisión, identifique los riesgos y oportunidades asociados los criterios de planificación que apuntan a la definición general de las vías expresas

7. Identifique las oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial expresa.

**R:** La presentación realizada da cuenta de un diagnóstico riguroso y sistemático en sus planteamientos y propuestas, en este contexto, las observaciones que hace buscan **perfeccionar** aspectos en que vemos espacios de mejora abordables en fases posteriores. El Sistema Metropolitano de Santiago constituye una realidad compleja y dinámica, donde tiene lugar múltiples realidades de diferente naturaleza y escala, estas se expresan en modalidades de desarrollo urbano que encierran desequilibrios territoriales de gran intensidad, ellos se correlacionan con los grados y brechas de consolidación del tejido vial , con los niveles de conectividad y accesibilidad, con la calidad espacial y ambiental de la infraestructura, en los niveles de servicio y cobertura de transporte público, entre otros múltiples factores determinantes de la fisonomía, desempeño y operación del sistema de transportes. Teniendo esto como telón de fondo, esta ***modificación*** que se presenta constituye una oportunidad clave para analizar dichos desequilibrios territoriales, incorporando nuevos criterios que permitan atender los factores clave que históricamente han condicionado el desarrollo del sistema vial (barreras físicas antrópicas y naturales, discontinuidades, brechas de consolidación de vías, precariedad urbana e informalidad, falta de inversión focalizada, entre otros ) y a la par dar cuenta de fenómenos emergentes como son la consolidación de poli-centralidades, desarrollo periurbanos lineales asociados a autopistas y corredores ferroviarios, fenómenos de densificación puntual o “en serrucho” (ej. Mega edificios Estación Central), las modificaciones de los patrones de desplazamiento y las dependencias funcionales que los explican, así como los fenómenos de “rurbaización[[1]](#footnote-1) o sub-urbanización” y entre otros fenómenos débilmente descritos en análisis presentado, no obstante ser condicionantes fundamentales de la emergente región urbana de Santiago, y aspecto clave de una EAE .

En consecuencia, capitalizar esta ***oportunidad*** depende de enriquecer el nivel de diagnóstico tanto en situación actual como prospectiva y se visualiza como un imperativo para alcanzar los estándares de una Evaluación Ambiental Estratégica integralmente enfocada. Discutir las tendencias esperadas de desarrollo, resulta clave para comprender la red vial propuesta, en particular diferenciando y clasificando las tipologías de problemas, ordenadas sistémicamente, que permita diferenciar “familias de problemas” a las cuales la alternativa presentada viene a ofrecer diferentes niveles de solución estructurada.

**8.** Identifique los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial expresa.

R: Uno de los riesgos observado a partir del material expuesto, reside en asumir la correspondencia directa entre criterios de planificación y categorías viales planificadas, i.e., inferir la existencia de criterios válidos a “todo evento” y para cualquier “contexto” donde la categoría analizada se desarrolle, encierra el riesgo que estos sean más bien principios generales y no recursos de panificación concretos, con el peligro implícito de anular o minimizar las diferencias y particularidades propias de un “diagnóstico situado”.

La recomendación es establecer criterios basado en descriptores concretos de fenómenos identificados en diagnóstico y que permitan otorgarle un orden, estructura y jerarquía a la propuesta presentada.

Una aproximación -como la sugerida- permitirá revisitar los *objetivos específicos* propuestos y enriquecerlos – eventualmente ampliar su alcance- con dimensiones que permitan robustecer las decisiones y darle mayor claridad a las ideas fuerza; como los son variables de accesibilidad, indicadores de conectividad, dependencias funcionales metropolitanas e intercomunales, que permiten abordar asuntos de balance territorial y equidad, mitigación de la segregación espacial, dar tratamientos focalizados a zonas precaria o de pobreza multidimensional, entre otras diversas entradas de análisis propias de la EAE.

**Evaluación Ambiental Criterios de Planificación - Visión General - Vialidad Troncal:**

A continuación, en base a los factores críticos de decisión, identifique los riesgos y oportunidades asociados los criterios de planificación que apuntan a la definición general de las vías troncales.

9. Identifique las oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal.

R: La iniciativa presentada constituye una gran **oportunidad** de disponer de una mirada holística al sistema vial estructurante y su interacción con las demandas de desplazamiento, aclarar su grandes problemáticas, ordenar su desarrollo, alterar trazados e incluir nuevas declaratorias, ajustar anchos, etc.. A este fin, observar la componente infraestructural a la luz el desempeño de sistema de transporte, constituye una oportunidad única para identificar problemas que tiene componentes dinámicos no observable a partir del análisis morfológico o estático.

A este fin “Plan Metropolitano de Movilidad 2030” es un recurso para ampliar las capacidades de diagnóstico y pronóstico, es por lo tanto un aliado clave en la formulación de una estrategia estructurada de abordaje al problema propuesto, estando a su disposición los diferentes análisis de transporte.

10. Identifique los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal.

R: El riesgo principal es que existan elementos de diagnóstico que no estén adecuadamente representados, y que podrían incidir en cómo se presenta y justifica la intervención, mejorar este aspecto podría suponer un enriquecimiento de las categorías de análisis y una problematización mayor, que en este nivel del desarrollo puede aportar considerablemente a proceso. Solo a modo de ejemplo se sugiere desplegar el análisis en categorías más finas, que puedan dar cuenta de problemas de escala de análisis muy disímiles para las cuales una jerarquización gradual del análisis vial aportaría:

**Dimensión Regional**

* Estructuración Territorial Regional
* Accesibilidad Regional
* Conectividad regional
* Peri-urbanización

**Dimensión Metropolitana**

* Estructuración Metropolitana
* Estructuración Intercomunal
* Estructuración de poli-centralidades
* Estructuración Comunal

Evaluación Ambiental Criterios de Planificación - Diseño

A continuación, en base a los factores críticos de decisión, identifique los riesgos y oportunidades asociados los criterios de planificación que apuntan al diseño general de la red vial metropolitana.

11. Identifique las oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación asociados al diseño de la red vial. Centrarse en él o los criterios que considere generarían oportunidades

R: Se visualiza como una **oportunidad clave** de ordenamiento de sistema vial metropolitano eficiente y jerarquizado, con un enfoque colaborativo, funcional y consistente con las estrategias de crecimiento y una visión ciudad, elementos que deben ser descrito con mayor profundidad.

12. Identifique los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación asociados al diseño de la red vial. Centrarse en él o los criterios que considere generarían riesgos.

R: El riesgo principal que se visualiza es que aspectos importante del diagnóstico queden sub-representados y no reflejados en los objetivos, en especial asociados a problemas de fragmentación urbana, segregación espacial y desbalances territoriales, que sea han mencionado en las respuestas anteriores.

13. A continuación, si corresponde, le solicitamos nos pueda dejar algún comentario o preocupación respecto de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

R1: Se sugieren las siguientes acciones de carácter general:

1. Conectar más estrechamente el diagnóstico y una lectura de movilidad urbana.
2. Reconocer de mejor manera las diferentes escalas y niveles presentes en la metrópolis y consecuentemente enriquecer los objetivos estratégicos y los objetivos específicos.
3. Desarrollar un modelo explicativo sintético de representación que permita **mapear los grandes desafíos y plasmar las ideas fuerzas**, a fin de permitir una visualización más integral del problema y apoyar en la construcción futura de la **imagen objetivo**.

R2: En relación con **oportunidades** que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la **red vial expresa**, se pueden mencionar los siguientes aspectos:

1. Para fomentar, potenciar y promover parques urbanos adyacentes a sistemas viales o como parte integral de ellos, se sugiere que la proyección de vías expresas en zonas urbanas consolidadas sea bajo el terreno natural (soterradas), dejando así la posibilidad de utilizar la superficie para parques y modos más sustentables de movilidad, tales como la caminata y los ciclos.
2. Promover el soterramiento de vialidad expresa en zonas urbanas consolidadas, también tiene el beneficio de la disminución del impacto ambiental asociado al ruido y contaminación acústica que proviene de la circulación de vehículos.

R3: En relación con **los riesgos** que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para **la red vial expresa**, se pueden mencionar algunos aspectos tales como:

1. En el caso que las vías expresas proyectadas en zonas urbanas consolidadas no se promuevan que sean soterradas bajo el terreno natural, existe el riesgo de aumentar las externalidades ambientales negativas asociadas al ruido y la pérdida de la oportunidad de materializar áreas verdes como parte del sistema vial expreso.
2. Para el caso del nuevo anillo de circunvalación (Orbital) existe el Riesgo de superposición o eventual duplicidad de trazados, considerando que existen otras iniciativas, tanto públicas (MOP) como privadas (Iniciativas Privadas de Concesión) que proponen trazados similares en algunos de los sectores definidos para el Anillo.

R4: En relación con los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la **red vial troncal**, se pueden mencionar algunos aspectos tales como:

1. Visualizar todos los proyectos de interconexiones viales desarrollados por SECTRA en función de incorporar las variables de conexiones entre comunas que pueden fortalecer los análisis de diagnóstico presentados así como las necesidades de estructuración vial que se identifican en aquellos estudios.
2. Anillo troncal intermedio: El sector poniente del Anillo (Las Rejas - Sergio Valdovinos) se plantea como un sistema troncal de par vial de 20 m de ancho cada uno. Dado que existe un proyecto de corredor de buses por el eje, se debería analizar el potencial riesgo de incompatibilidad entre ambas propuestas.
3. En relación con la velocidad de diseño, se plantea mantener, corregir, modificar o incorporar nuevos trazados de vías planificadas en el PRMS teniendo presente en mantener la velocidad de diseño de las vías de acuerdo a su estándar (evitar trazados con quiebres a 90° de un mismo eje vial).Lo anterior podría generar eventuales expropiaciones en sectores consolidados (tal como se muestra en la figura de ejemplo del informe), lo que pondría en riesgo su materialización.
4. Afectación de Zonas Típicas: Este factor crítico de decisión asociado al resguardo de recursos naturales y culturales podría invalidar iniciativas de pre-inversión elaboradas en conjunto con los equipos Municipales (Ejemplo: Eje Copiapó).

1. Proceso de urbanización de las zonas rurales más próximas a las ciudades. [↑](#footnote-ref-1)