

Instrucciones

A continuación, le presentamos un formulario donde podrá comunicarnos el resultado del trabajo de su Servicio, respecto de la alternativa de estructuración de la vialidad metropolitana (Expresa y Troncal), referida a la Modificación MPRMS 104.

Para responder el formulario le pedimos que:

1. Descargar Alternativa de planificación MPRMS 104, correspondientes a un archivo PDF y un archivo KMZ en: www.geoaccion.cl/mprms104-alternativas-oe. En el archivo PDF encontrará la descripción de las vías que se proponen y en el segundo (KMZ), su trazado. Complementario a ello, se ha dispuesto de los archivos KMZ correspondiente al límite comunal y límite de extensión urbana del PRMS para contextualizar.
2. En base al ámbito de competencia de vuestro Servicio, le solicitamos revisar la información proporcionada y responder las preguntas del Cuestionario de Alternativas disponible en: www.geoaccion.cl/mprms104-alternativas-oe
3. Las preguntas buscan identificar los riesgos y oportunidades que advierte, frente a los distintos criterios de planificación (decisiones).

EL PLAZO PARA RESPONDER EL FORMULARIO ES HASTA EL 22 DE ENERO DEL 2021.

Ante cualquier duda, por favor contactar a Flavio Onetto al mail fonetto@minvu.cl, profesional a cargo de la modificación MPRMS 104, con copia al mail participacion104@geoaccion.cl,

Quedamos atentos a cualquier duda.

Dirección de correo electrónico *

Nombre *

Apellido *

Reid Vera

Telefono de contacto *

+56997892918

Servicio al que pertenece: *

Otro

Cargo: *

Jefa Unidad Edificación, Dirección de Aeropuertos MOP

CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN

A continuación se presentan los distintos criterios de planificación que han sido utilizados para definir la red vial. Al Respecto encontrará criterios que se refieren a la visión general de la red y criterios específicos para enfrentar temas de diseño de los ejes en particular.

Al respecto, le solicitamos que los analice, para luego proceder con el cuestionario.

CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - VISIÓN GENERAL



CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - VISIÓN GENERAL

Vialidad Expresa

Vías expresas de Acceso a la Región

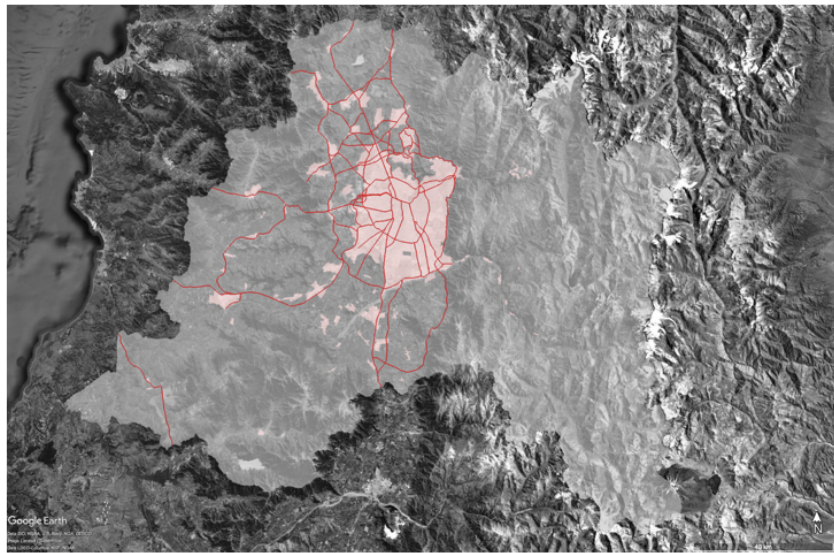
Anillo de circunvalación Américo Vespucio

Nuevo anillo de circunvalación (Orbital)

Vías expresas de conectividad Regional

RED DE VÍAS EXPRESAS:

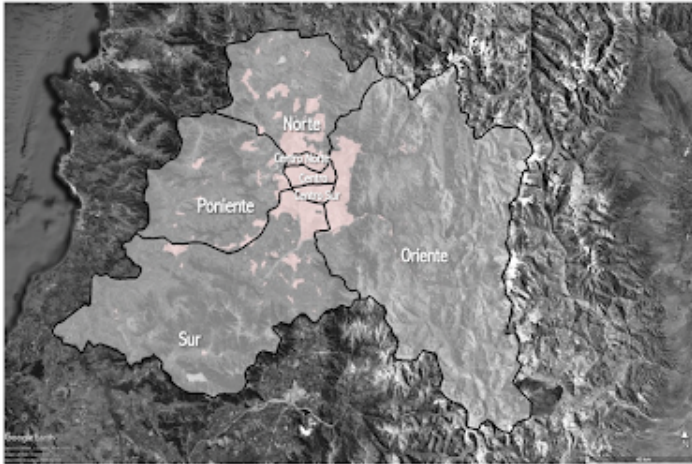
- **Vías expresas de Acceso a la Región:** se propone ancho de 100 m. salvo en aquellos sectores donde se presentan altos niveles de consolidación.
- **Vías expresas de conectividad Regional y Anillos:** se proponen anchos sobre 50 m.
- **Nuevo anillo de circunvalación (Orbital):** de estándar expreso que conecte y contenga gran parte del futuro crecimiento urbano de la Región.



CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - VISIÓN GENERAL

RED DE VÍAS TRONCALES

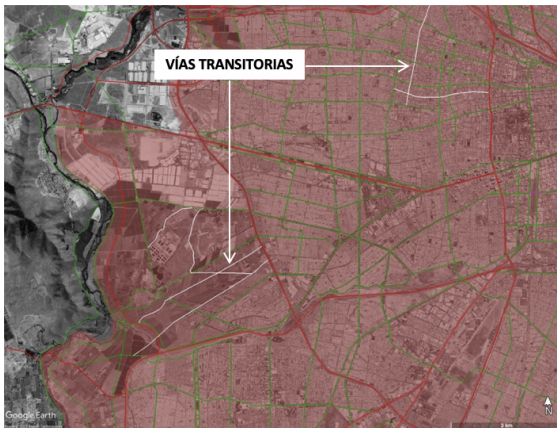
- Se organizan en torno a los siguientes siete sectores:



- Se proponen ejes viales de 30 m. de ancho salvo las siguientes excepciones:
 - Ejes o tramos con anchos mayores cuando el nivel de consolidación urbana permite su materialización.
 - Ejes o Tramos de ejes con anchos menores: cuando es posible su materialización pero con un ancho menor debido al alto nivel de consolidación urbana en que se encuentra.
- **Red troncal en área rural:** Se propone una red en el área rural de la RM que conecte las áreas urbanas dispersas en el territorio.
- **Anillo troncal intermedio:** Disminución de estándar del anillo intermedio de expreso a troncal

CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - DISEÑO

Supletoriedad: Mantener o incorporar vías transitoriamente al PRMS, aunque no cumplan con los estándares mínimos de la planificación intercomunal, hasta que la planificación comunal las incorpore (artículo 2.1 .3 OGUC).

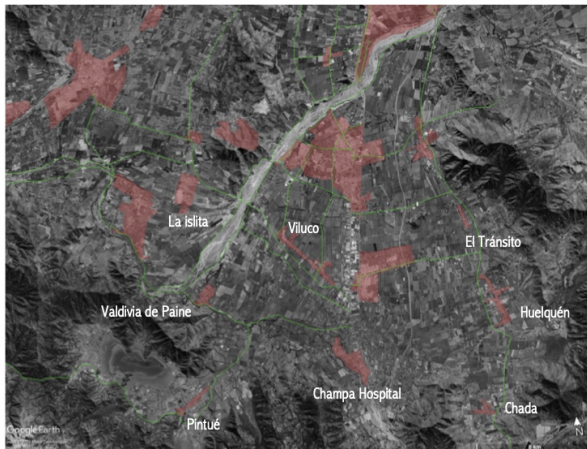


Velocidad de diseño: Mantener, corregir, modificar o incorporar nuevos trazados de vías planificadas en el PRMS teniendo presente en mantener la velocidad de diseño de las vías de acuerdo a su estándar (evitar trazados con quiebres a 90° de un mismo eje vial).

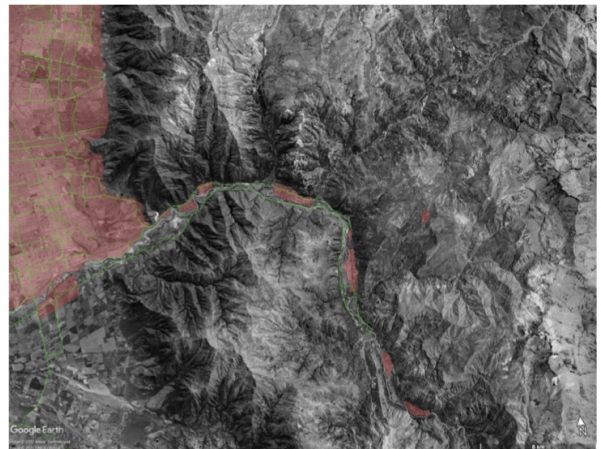


CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - DISEÑO

Protección de áreas urbanas en zonas rurales: Los trazados de las vías planificadas se desvían, para no atravesar las áreas urbanas dispersas en el territorio rural.



Utilización de par vial: Se definen pares viales, cuando las condiciones geográficas y/o de consolidación urbana donde se encuentra, hacen inviable el ancho de faja requerido por la norma (art. 2.3.2 OGUC).



CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - DISEÑO

Protección del patrimonio protegido: Eliminación de las declaratorias a utilidad pública que afectan patrimonio por:

- Eliminación de la vía del PRMS
- Disminución del ancho normado al ancho existente
- Conexiones subterráneas



Conexiones subterráneas: para mantener la continuidad de la red, se proponen conexiones subterráneas en algunos puntos cuyo trazado superficial no puede realizarse.



MARCO DE EVALUACIÓN ESTRATÉGICA



EVALUACIÓN AMBIENTAL CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN

En función de la presentación realizada el día 12 de enero (disponible para su descarga en www.geoaccion.cl/mprms104-alternativas-oe), 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

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

El ámbito de competencia de la Dirección Nacional de Aeropuertos del MOP (DAP) es la planificación y diseño aeroportuario. No obstante lo anterior, se entiende que dentro de la experiencia de viaje del pasajero de un aeropuerto está el trayecto desde y hacia al aeropuerto a través de la red vial de la ciudad. En ese sentido, la aplicación de criterios de planificación para la red expresa se considera relevante para asegurar la incorporación de nuevas vías que permitan conectar comunas a nivel metropolitano, lo que de paso contribuye a mejorar la accesibilidad al aeropuerto desde diferentes partes de la ciudad. Lo anterior es de suma importancia.

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

La DAP ha detectado un riesgo desde el punto de vista de la seguridad dentro de la propuesta de MPRMS 104, asociado a la materialización de la vía E29P Costanera Norte Río Mapocho en Pudahuel tramo al norte del aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), la que se localiza muy cerca de umbral de pista de aeronaves. No se recomienda la solución planteada. Así también se visualiza que de acuerdo al crecimiento de la ciudad se proyecta que el Aeropuerto AMB pase de una zona rural a una zona urbanizable, por lo que es de nuestro interés analizar su entorno y afectación desde el punto de vista de la seguridad y operación del aeropuerto.

Cabe señalar que la DAP es la encargada de definir la planificación aeroportuaria, y todo instrumento de planificación que se relacione con el aeropuerto debe consultar los planes maestros y mapas de ruido aeroportuarios (ver DDU 272 de fecha 05/08/14). Es relevante reservar y asegurar zonas aledañas al aeropuerto, ya que estas pueden interferir con la operación de aeronaves y su áreas de seguridad que se reflejan en restricciones de crecimiento. Así también existen otras afectaciones que inciden en la decisión de crecimientos en torno al aeropuerto, como afectaciones de ruido, alturas, entre otras, por lo que es relevante que los usos sean compatibles con esta actividad. Por último, señalar que esta DAP está desarrollando la planificación de aeropuerto AMB con lo cual se definirá el crecimiento futuro del aeropuerto, y a partir del cual se recomienda analizar posibles crecimientos viales alrededor de este.

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

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

El ámbito de competencia de la DAP es la planificación y diseño aeroportuario. No obstante lo anterior, se entiende que dentro de la experiencia de viaje del pasajero del aeropuerto está el trayecto desde y hacia al aeropuerto a través de la red vial de la ciudad. En ese sentido, la aplicación de criterios de planificación para la red troncal se considera relevante para consolidar vialidades y mejorar el transporte público. La conexión del aeropuerto con el transporte público es uno de los aspectos relevantes a considerar en la planificación aeroportuaria, y es considerada por la DAP dentro de los criterios de planificación.

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

El ámbito de competencia de la DAP es la planificación y diseño aeroportuario. No obstante lo anterior, respecto a criterios de planificación para la red vial troncal, se considera un riesgo que a nivel de planificación urbana y la continuidad vial que en sectores consolidados de la ciudad no se puedan materializar vías.

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.

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

El ámbito de competencia de la DAP es la planificación y diseño aeroportuario. No obstante lo anterior, se entiende que el crecimiento hacia el norte de la ciudad es correcto por la disponibilidad de espacio y geografía. Lo anterior se debe hacer en armonía con los distintos usos que allí se proyecten, siempre teniendo en consideración aspectos de crecimiento sustentable de la ciudad, y una adecuada conexión con las vías que comunican con el aeropuerto.

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.

El ámbito de competencia de la DAP es la planificación y diseño aeroportuario. No obstante lo anterior, se considera un riesgo que dentro de la planificación presentada se reconozca que las actividades principales van en un centro y se conectan con este con su perímetro que tiene un carácter netamente habitacional. Las zonas productivas de la ciudad se pueden desconcentrar y con ello evitar los largos trayectos a las zonas productivas desde la periferia. La planificación vial debiera ir de la mano con una visión de planificación urbana. Así también, como fuera mencionado, es un riesgo acercar la ciudad a los aeropuertos principales sin tener en consideración los aspectos de seguridad, operación y funcionalidad necesarios para una óptima convivencia de los distintos usos (afectación de seguridad, ruido y actividades compatibles)

Para Finalizar

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

Considerando los riesgos que implica materializar la vía E29P Costanera Norte Río Mapocho en Pudahuel, al norte del aeropuerto Arturo Merino Benitez, cerca de umbral de pista de aeronaves, y considerando que la Dirección de Aeropuertos está desarrollando la consultoría de Plan de Aeropuerto de Santiago (AMB), se recomienda realizar reuniones de coordinación con esta Institución para conocer más antecedentes acerca del PRMS y sus modificaciones, de tal forma de analizar los cambios en el entorno de los aeropuertos o Aeródromos y aportar en la planificación de la vialidad circundante. A continuación se indican los datos de contacto para tales fines: Jefe de Departamento de Proyectos Sr. Walter Kaempfe, correo: walter.kaempfe@mop.gov.cl.

GRACIAS POR PARTICIPAR



Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios