ESTUDIO:
ANÁLISIS PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
MPRMS 104: VIALIDAD METROPOLITANA



Informe Etapa 2: Diseño

EDICIÓN 2

Abril 2021

territorio + ambiente + sociedad

ÍNDICE GENERAL

1 Introducción 8

2 Avance Informe Ambiental 9

2.1 Etapa de Contexto y Enfoque 9
2.1.1 Definición del problema de decisión 9
2.1.2 Descripción del objeto de evaluación 12
2.1.3 Descripción de los objetivos estratégicos de la decisión 12
2.1.4 Definición del objetivo de la EAE 13
2.1.5 Sincronización y programación inicial de procesos de decisión y EAE 14
2.1.6 Marco del Problema 15
2.1.7 Marco de Referencia Estratégica 48
2.1.8 Escala Nacional 50
2.1.9 Marco de Gobernabilidad 66
2.1.10 Objetivos ambientales 71
2.1.11 Criterios de Desarrollo Sustentable 72
2.1.12 Prioridades Ambientales y de Sustentabilidad 72
2.1.13 Necesidades de Información Inicial 74
2.1.14 Definición de los Factores Críticos de Decisión (FCD) 76
2.1.15 Definición del Marco de Evaluación Estratégica 77
2.1.16 Definición de Necesidades de Información Específica por Factor Crítico de Decisión 79

2.2 Fase de Diagnóstico Ambiental Estratégico 81
2.2.1 Caracterización de los Factores Críticos de Decisión (FCD) 81
2.2.2 Análisis de Tendencias por FCD 137

2.3 Fase de Evaluación Ambiental 141
2.3.1 Descripción de la Alternativa de Planificación (Opción de Desarrollo) 141
2.3.2 Evaluación Ambientales de la Alternativa de Estructuración Territorial 156

2.4 Elaboración Anteproyecto 163
2.4.1 Insumo N°1: Recomendaciones Criterios de Planificación – Estructura General: 163
2.4.2 Insumo N°2: Recomendaciones Criterios de Planificación – Ancho de Vía: 163
2.4.3 Insumo N°3: Recomendaciones Criterios de Planificación – Diseño Vial: 164
2.4.4 Insumo N°4: Recomendaciones Memoria Explicativa: 164

3 Informe de Participación 165

3.1 Identificación de las Necesidades de Participación 165
3.1.1 Actores del Ámbito Público 165
3.1.2 Otros actores claves y del ámbito ciudadano 166

3.2 1° Actividad de Participación OAE Y Actores Clave 167
3.2.1 Propuesta Oficio que informa a los OAE y Actores Claves del inicio de la EAE 167
3.2.2 Cuestionario de Diagnóstico OAE y Actores Claves 182
3.2.3 Seguimiento de respuestas a Designación de Profesional y Cuestionario de Diagnóstico 192
3.2.4 Sistematización de Información Cuestionario de Diagnóstico 194
3.2.5 Entrevistas / Focus Group con OAE y/o Actores Claves 257

3.3 2° Actividad de Participación Órganos de la Administración del Estado y Actores Claves 267

3.3.1 Preparación y elaboración Informe de Avance....267
3.3.2 Elaboración de PPT para Taller Alternativa con OAE y Actores Clave....268
3.3.3 Propuesta Oficio Convocatoria a Talleres de Alternativa de la Modificación a OAE y Actores Claves....286
3.3.4 Seguimiento a oficio de convocatoria de los OAE y Actores Caves (Municipios)....318
3.3.5 Actividad de Participación con los Órganos de la Administración del Estado – Taller de Alternativa....323
3.3.6 Actividades con Actores Claves (Municipios) - Talleres de Alternativa....325
3.3.7 Cuestionario de Alternativa de la Modificación....332
3.3.8 Recopilación y sistematización de las observaciones a la alternativa de modificación 374

4 Bibliografía....449

Índice de Figura

Figura 1: Evolución del Plan Regulador Metropolitano de Santiago desde 1994 a 2006 10
Figura 2: Sincronización Proceso de Diseño y EAE MPRMS 104 Vialidad Metropolitana..... 15
Figura 3: Localización del área de la modificación - 104 16
Figura 4: Áreas urbanas y de extensión urbana definidas por el PRMS 17
Figura 5: Usos de suelo Región Metropolitana y Vialidad..... 20
Figura 6: Longitud de la Red Vial por región y tipo de capa de carpeta 21
Figura 7: Red Vial Metropolitana de la Región Metropolitana de Santiago..... 22
Figura 8: Ciclovías de Santiago al 2020..... 27
Figura 9: Unidades geomorfológicas presentes en la Región Metropolitana..... 34
Figura 10: Capacidad de usos de suelo de la Región Metropolitana..... 36
Figura 11: Red Hídrica y Red Vial de la Región Metropolitana..... 38
Figura 12: Principales áreas protegidas de la Región Metropolitana..... 39
Figura 13: Tendencia de la población regional, entre los censos 1992 y 2017..... 83
Figura 14: Número de viviendas por comunas, periodos 2002 a 2017 85
Figura 15: Tendencia de la densidad de habitantes por viviendas periodos 1992 a 2017.... 87
Figura 16: Evolución del número de empresas por comunas, periodos 2005 y 2019 88
Figura 17: Tendencia del parque vehicular y el número de hogares con y sin vehículo, para el 2030 90
Figura 18: Evolución y distribución espacial de las parcelas de agrado en las comunas de la modificación del PRMS, período 2002-2017 92
Figura 19. Permisos de Edificación presentes en la Región Metropolitana, 2010-2017 93
Figura 20: Puntos de muestreos de las vías planificadas el PRMS 97
Figura 21: Puntos de intercambio modal del Plan Estratégico de Intermodalidad para la Región Metropolitana..... 119
Figura 22: Número de itinerarios de bus corriente rural según comuna de origen..... 122
Figura 23: Número de itinerarios de bus corriente periférico, según comuna de origen ... 123
Figura 24: Zonas de atracción de viajes laborales diarios..... 125
Figura 25: Congestión vial por flujo de pasajeros en hora punta para año 2030..... 126
Figura 26. Vías estructurantes sobre suelos de alto valor agro productivo definidos por el PRMS..... 127
Figura 27. Vías estructurantes sobre suelos de alto valor natural definidos por el PRMS .. 128
Figura 28: Intersección de vías del PRMS y zonas típicas del Gran Santiago, 2019..... 130
Figura 29: Barrio Yungay y vías troncales, periodos 2000 y 2021..... 131
Figura 30: Barrio Suárez Mujica y vías troncales, periodos 2000 y 2021..... 131
Figura 31: Evolución de la concentración del material particulado fino ($MP_{2,5}$) desde 1989 a 2015, en la región..... 133
Figura 32: Mapas de Ruido periodo diurno y nocturno del Gran Santiago, 2016..... 135
Figura 33: Vías Expresas de Accesibilidad Regional..... 141
Figura 34: Vías Expresas de Accesibilidad Regional..... 143
Figura 35: Vías Expresas Anillo Circunvalación Américo Vespucio..... 143
Figura 36: Vías Expresas Anillo Circunvalación Orbital 144
Figura 37: Vías Expresas Conectividad Regional 144
Figura 38: Síntesis Vialidad Expresa..... 145
Figura 39: Sectorización propuesta Vial..... 146
Figura 40: Vías Troncales – Sector Norte..... 147

Figura 41: Vías Troncales – Sector Sur....147
Figura 42: Vías Troncales – Sector Oriente....148
Figura 43: Vías Troncales – Sector Poniente....148
Figura 44: Vías Troncales – Sector Central....149
Figura 45: Vías Troncales – Sector Centro Norte....149
Figura 46: Vías Troncales – Sector Centro Sur....150
Figura 47: Vías Troncales – Anillo Intermedio....150
Figura 48: Vías Troncales....151
Figura 49: Criterio de Planificación - Supletoriedad....152
Figura 50: Criterio de Planificación – Velocidad de Diseño....152
Figura 51: Criterio de Planificación – Protección de Áreas Urbanas en Zonas Rurales....153
Figura 52: Criterio de Planificación – Par Vial....153
Figura 53: Criterio de Planificación – Protección de Patrimonio Protegido....154
Figura 54: Criterio de Planificación - Supletoriedad....154
Figura 55: PRMS Vigente....155
Figura 56: Alternativa de Planificación....155
Figura 57: Evaluación Ambiental Criterio de Planificación – Estructura General....157
Figura 58: Evaluación Ambiental Criterio de Planificación – Ancho de Vías....158
Figura 59: Evaluación Ambiental Criterio de Planificación – Diseño Vial....160
Figura 60: Propuesta de Oficio de Convocatoria a OAE al Proceso de EAE....168
Figura 61: Oficio de Convocatoria a OAE al Proceso de EAE....171
Figura 62: Propuesta de Oficio que convoca a participar en la EAE a los actores claves de la ciudadanía....174
Figura 63: Oficio que convoca a participar en la EAE a los actores claves de la ciudadanía....178
Figura 64: Cuestionario de Diagnóstico OAE....182
Figura 65: Cuestionario de Diagnóstico actores claves del ámbito ciudadano....187
Figura 66: Seguimiento de respuesta a OAE....192
Figura 67: Seguimiento de respuesta a Actores Claves del ámbito ciudadano....193
Figura 68: Acta Entrevista Consejo de Monumentos Nacionales....257
Figura 69: Acta de Focus Group Municipios con norma condicionada ZODUC PDUC aplicada....258
Figura 70: Acta Focus Group Ministerio de Obras Públicas....261
Figura 71: Acta Focus Group Ministerio de Transporte....263
Figura 72: Informe de Avance Taller de Alternativa....267
Figura 73: Presentación Taller de Alternativa de Modificación Actores Claves....268
Figura 74: Presentación Taller de Alternativa de Modificación OAE....277
Figura 75: Propuesta de Oficio de Convocatoria a OAE a Taller de Alternativa....287
Figura 76: Oficio de Convocatoria a OAE a Taller de Alternativa....291
Figura 77: Propuestas oficios Talleres de Alternativa para actores claves....295
Figura 78: Correos Electrónicos de Convocatoria a Taller de Alternativa para Actores Claves....304
Figura 79: Oficios de Convocatoria a Talleres de Alternativas a Actores Claves....308
Figura 80: Correos Electrónicos de Seguimiento Convocatoria a OAE a Taller de Alternativa....318
Figura 81: Correos Electrónicos de Seguimiento Convocatoria a Taller de Alternativa a

Actores Claves 320
Figura 82: Cuestionario de Alternativas para OAE 333
Figura 83: Cuestionario de Alternativas para Actores Claves 339

Índice de Tabla

Tabla 1: Número de hectáreas por uso de suelo en la Región Metropolitana 19
Tabla 2: Modos de transporte y principales características del sistema integrado RED 23
Tabla 3: Estaciones intermodales presentes en la Región Metropolitana 24
Tabla 4: Zonas Típicas presente en cada comuna 29
Tabla 5: Valores de Ambiente y Sustentabilidad 40
Tabla 6: La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica 49
Tabla 7: Relación entre Política Nacional de Desarrollos Urbano y EAE 51
Tabla 8: Relación entre la Política Nacional de Desarrollo Rural y la Evaluación Ambiental Estratégica 52
Tabla 9: Política Nacional de Transporte y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica 53
Tabla 10: Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica 55
Tabla 11: Plan de Adaptación al Cambio Climático de Ciudades y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica 56
Tabla 12: Relación entre la Estrategia Regional de Desarrollo, Capital Ciudadana y la Evaluación Ambiental Estratégica 57
Tabla 13: Relación Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad y EAE 57
Tabla 14: Relación Plan Maestro de Transporte Santiago 2025y EAE 58
Tabla 15: Relación PPDA de Santiago 2017 y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica 63
(*) Tabla 16. Metas de calidad del aire para gases normados 64
(**)Tabla 17. Metas para Material Particulado 64
Tabla 18: Marco de Gobernabilidad 66
Tabla 19: Necesidades de Información Inicial 74
Tabla 20: Identificación de los Factores Críticos de Decisión 76
Tabla 21: Marco de Evaluación Ambiental Estratégica 78
Tabla 22: Necesidad de Información Específica por FCD 79
Tabla 23: Muestra de las 20 vías planificadas y su estado de consolidación del PRMS , 2020. 98
Tabla 24. Proyectos de autopistas y caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas aprobados en el SEIA 129
Tabla 25: Tendencia de ancho de faja de vías PRMS, Barrio Yungay y Suárez Mujica, 200-2021 132
Tabla 26: Estándares OCDE de niveles de ruidos aceptables e inaceptables para la salud humana 134
Tabla 27: Síntesis de Tendencias – Factor Crítico Nº 1: Movilidad Intercomunal 137
Tabla 28: Síntesis de Tendencias – Factor Crítico Nº 2: resguardo de Recursos Naturales y

Áreas Patrimoniales.....140
Tabla 29: Síntesis Cuestionario de Diagnóstico OAE.....194
Tabla 30: Síntesis Cuestionario de Diagnóstico Actores Claves de la Ciudadanía.....211
Tabla 31: Sistematización Taller de Alternativa con OAE.....323
Tabla 32: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 1 PRMS 1994.....325
Tabla 33: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 2 Chacabuco 327
Tabla 34: Sistematización Taller de Alternativas con Municipios Grupo 3 Modificación PRMS 100.....328
Tabla 35: Sistematización Taller de Alternativas con Municipios Grupo 4 Modificación 73 PRMS (2006).....330
Tabla 36: Sistematización Cuestionarios Alternativa OAE.....374
Tabla 37: Sistematización Cuestionarios Alternativa Actores Claves.....414
Tabla 38: Matriz Síntesis de Resultados Cuestionarios de Alternativas Actores Clave.....416

1 INTRODUCCIÓN

El presente informe corresponde a la Etapa 2 de Diseño del Estudio denominado "Análisis Proceso De Evaluación Ambiental Estratégica. MPRMS 104: Vialidad Metropolitana" . Su contenido da cuenta del desarrollo de las actividades contenidas y descritas en el Plan de Trabajo, aprobado en la Etapa 1: Ajuste Metodológico, correspondiente a los productos que van de Nº3 al Nº6.

Los contenidos acordados de la Etapa 2, corresponden en un primer capítulo a un Avance del Informe Ambiental, el cual aborda las temáticas exigidas en el Art. 21 del Reglamento para la EAE, en sus literales a) hasta el i), correspondiente a los Nº 3 y 6 de los productos individualizados en el Plan de Trabajo.

En un segundo capítulo, se presenta el informe de las actividades de participación ciudadana realizadas durante la Etapa 2, las cuales están descritas e individualizadas en el Plan de Trabajo Nº 4 y 5.

2 AVANCE INFORME AMBIENTAL

Tal como se comentará en la introducción, los temas abordados en el avance del Informe Ambiental, están vinculados a los contenidos del Art. 21 del Reglamento para la EAE, descritos en los literales a) hasta el i), con el objeto de avanzar en la construcción del Informe Ambiental definitivo.

Sin perjuicio de ello, la información se ha ordenada en base a las tres de las 4 Etapas de la EAE, tal como se describe en las bases de licitación, correspondientes a la Etapa 1 Contexto y Enfoque; Etapa 2: Diagnóstico Ambiental Estratégico; y a Etapa 3: Evaluación y Directrices. En caso de esta última, solo se llega a la evaluación de la alternativa y recomendaciones para el Anteproyecto.

2.1 ETAPA DE CONTEXTO Y ENFOQUE

2.1.1 Definición del problema de decisión

La Vialidad Metropolitana a la que se refiere la siguiente modificación, comienza a regir el año 1994, tras la aprobación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) que incorpora a la planificación intercomunal a 37 comunas de la Región Metropolitana[1].

En 1997, se aprueba la Modificación que incorpora al PRMS las comunas de Lampa, Colina y Tiltil, pertenecientes a la Provincia de Chacabuco, a la planificación intercomunal. Con esta modificación, se totalizan 40 comunas con norma intercomunal.

Para ese entonces, el marco normativo dado por la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y su Ordenanza (OGUC), permitía que los instrumentos de planificación de escala intercomunal – como el PRMS – definieran vías: metropolitanas; intercomunales principales; e, intercomunales.

El año 2004 se aprueba la Ley 19.939, la cual modifica el art. 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcción (LGUC). Con ello se genera un cambio en el marco normativo afectando las declaratorias de utilidad públicas destinadas a circulación,

[1] **Provincia de Santiago:** Cerrillos, Cerro Navia, Conchalí, El Bosque, Estación Central, Huechuraba, Independencia, La Cisterna, La Florida, La Granja, La Pintana, La Reina, Las Condes, Lo Barnechea, Lo Espejo, Lo Prado, Macul, Maipú, Ñuñoa, Pedro Aguirre Cerda, Peñalolén, Providencia, Pudahuel, Quilicura, Quinta Normal, Recoleta, Renca, San Joaquín, San Miguel, San Ramón, Santiago y Vitacura. **Provincia de Cordillera:** Pirque, Puente Alto y San José de Maipo. **Provincia de Maipo:** Calera de Tango y San Bernardo.

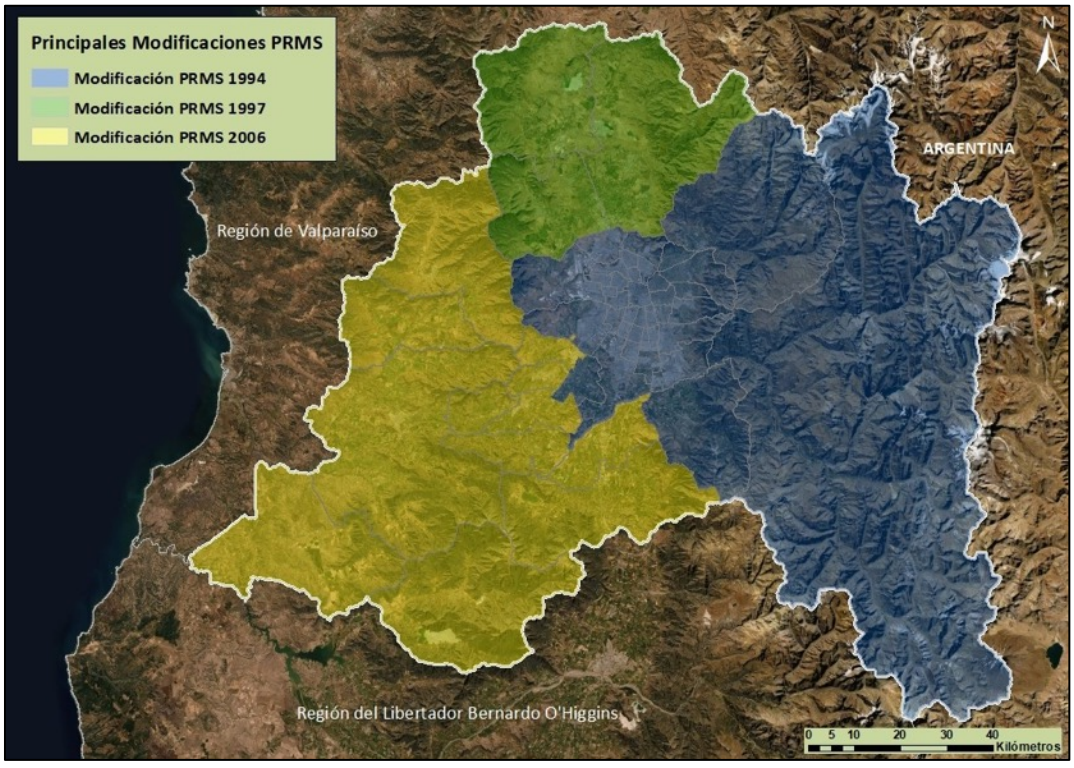
y con ello efectos directos sobre la red vial planificada a la fecha.

Las modificaciones introducidas, entre otras cosas: Establecen caducidad a las Declaratorias de Utilidad Pública (D.U.P); Impide generar D.U.P en área rural; y, Establece a través de un art. transitorio, un plazo de duración de las D.U.P vigentes (al momento de la publicación de la Ley) de 5 años, período en el cual podían ser prorrogadas por única vez.

Dos años más tarde, en el 2006, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo aprueba la Modificación MPRMS Nº 73, que incorpora las comunas de las Provincias de Melipilla y Talagante y las comunas de Buin y Paine de la Provincia del Maipo a la planificación intercomunal[2]. En esta ocasión, tras el cambio normativo, se define una red vial con vías expresas y vías troncales.

Con esta modificación, las 52 comunas de la Región Metropolitana de Santiago, quedan normadas bajo la regulación de este instrumento.

Figura 1: Evolución del Plan Regulador Metropolitano de Santiago desde 1994 a 2006



Fuente: Elaboración propia.

[2] **Provincia de Melipilla:** Alhué, Curacaví, María Pinto, Melipilla y San Pedro. **Provincia de Talagante:** El Monte, Isla de Maipo, Padre Hurtado, Peñaflor y Talagante.

Para el año 2009, ante la inminente caducidad de las DUP definidas para todos los instrumentos de planificación vigentes al año 2004, se aprueba la Ley 20.331, la cual prorroga en un año más, el plazo de 5 años de vigencia de dicha declaratoria establecido en el artículo transitorio de la Ley 19.939. En este nuevo plazo, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo aprueba la Modificación MPRMS Nº99, la cual buscaba principalmente prorrogar las DUP para las vías troncales y expresas, lo que finalmente aplicó un aumento de plazo solo para la vialidad troncal.

En este contexto, ante la necesidad de ajustar la vialidad regional, en el año 2012 se planteó modificar de forma integral la red de vías troncales del PRMS, iniciándose el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la Modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana[3], el cual se prorrogó hasta el año 2014, donde se acuerda suspender por modificaciones al marco normativo (LGUC) que afectaban directamente las decisiones de planificación del órgano responsable (SEREMI MINVU).

En tanto se tramitaba esta modificación integral de la red vial, se aprueba la modificación del MPRMS 100 (2013). Ésta incorpora el concepto de "Vialidad Condicionada" a través del art. 4.9 del PRMS, el cual aplica solo para aquellas comunas involucradas en la modificación, a saber: Quilicura, Pudahuel, Renca, Cerro Navia, Maipú, San Bernardo, La Pintana y Puente Alto. La necesidad de generar esta norma condicionada se debe a que el marco normativo vigente en el año 2013, impedía volver a declarar de utilidad pública, aquellos terrenos que dicho gravamen había caducado.

En el año 2014, se realiza la última modificación al marco normativo, específicamente el Art. 59 de la LGUC, al aprobarse la Ley 20.791. Dicha ley establece la eliminación de la caducidad de las DUP y permite generar DUP en áreas rurales. Complementariamente, a través de un artículo transitorio, reestablece la DUP a todas las vías cuya declaratoria se entendían caducadas por la Ley 19.939, y define un plazo de 6 meses para regularizar incompatibilidades en el caso que se hubiese definido una nueva red vial.

Tal como se señaló, la modificación del marco normativa llevó a suspender la Modificación MPRMS 104 y su EAE. Dicho cambio ahora le permitía a la SEREMI MINVU incorporar las vías Expresas en la modificación, definir una red vial en área rurales, e intervenir con criterios regionales la vialidad metropolitana, subsanando los inconvenientes que se generaron por los cambios en el marco normativo.

Posteriormente, entre los años 2016 a 2019, se hacen modificaciones parciales al

[3] Inicio de Procedimiento se lleva a cabo a través de ORD Nº 5642 de fecha 21 de diciembre de 2012, de la SEREMI Metropolitana de Vivienda y Urbanismo al Sub Secretario de Medio Ambiente.

PRMS como en el aeródromo de Cerrillos, las PDUC 1 y 3 en la comuna de Pudahuel, y la Platina. Estas modificaciones, también incorporan vialidades intercomunales (troncales) y de tipo colectoras por medio de artículos transitorios, que era necesario incorporar a esta nueva visión regional.

Frente a este escenario, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, vuelve a plantear la necesidad de disponer una red vial metropolitana, integrada a escala intercomunal, que regule todas las modificaciones antes mencionadas, y que permita proyectar con un criterio regional, una red vial funcional.

Con fecha 09 de mayo de 2019, la SEREMI de Vivienda y Urbanismo RM dicta la Resolución Exenta Nº 1283/2019, donde reanuda el proceso de Evaluación Ambiental de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.

2.1.2 Descripción del objeto de evaluación

El objeto de la modificación corresponde a la definición de **Declaratorias de Utilidad Pública** para los terrenos destinados a circulaciones, acorde a lo señalado en el Art. 59 de la LGUC.

De este modo, a través de la modificación se estudia la desafectación de declaratorias existentes y la definición de nuevas declaratorias, a través de la definición y/o redefinición de vías expresas y/o troncales.

Desde un punto de vista normativo, se modifica el PRMS en sus Artículos:

- Art. 4.9, en lo que se refiere a la vialidad condicionada.
- Art. 7.1.1, redefiniendo la vialidad expresa (7.1.1.1) y la vialidad troncal (7.1.1.2).
- Art. 4º Transitorio (vialidad supletoria)

La presente modificación no contempla las declaratorias de utilidad públicas referidas a parques y/o áreas verdes de carácter intercomunal, no contempla cambiar usos de suelo, ni aumentar densidades.

Desde el punto de vista de la EAE, corresponde a una modificación sustancial, por lo que debe realizar una evaluación, toda vez que a través de ella se establecen nuevas declaratorias de utilidad pública para vías expresas o troncales. Lo anterior, en atención al Art. 29, literal c), numeral iii) del Reglamento para la EAE.

2.1.3 Descripción de los objetivos estratégicos de la decisión

Los objetivos de la Modificación MPRMS 104, ha sido definidos, tras el reinicio del procedimiento de la EAE y corresponden a los siguientes:

Objetivo General:

Modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas, además de otras vías incluidas en sus artículos transitorios. Agregando y/o eliminando vías, modificando trazados, disminuyendo y/o aumentando los anchos de fajas, modificando estándares y cambiando denominaciones de códigos y/o nombres.

Objetivos Específicos

a) 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.
b) 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.
c) Estructurar un sistema vial compuesto de dos subsistemas complementarios (expreso y troncal) acordes a la función interregional e intercomunal, el que en su conjunto permita a las redes viales de carácter comunal acceder en forma expedita a una red de vías de mayor jerarquía sujetas a condiciones superiores de conectividad, continuidad y capacidad de flujo.
d) 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 facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable.

2.1.4 Definición del objetivo de la EAE

Los objetivos de la presente evaluación ambiental, están en directa relación con las características que ha tenido tanto el proceso de diseño, como de evaluación ambiental de la Modificación MPRMS 104.

Tal como se ha señalado, el proceso de planificación y su evaluación, parten el año 2012 previo a la dictación del Reglamento para la EAE (2015) y anterior a la última modificación del marco normativo (2014) referido a las declaratorias de utilidad pública. En efecto, dicho proceso es "suspendido" tras la modificación señalada, siendo retomado el año 2019 a través de una resolución de reinicio, dictada por el SEREMI de Vivienda y Urbanismo.

El escenario descrito hace que este proceso de evaluación ambiental, que se reinicia

el 2019, tenga objetivos singulares, los cuales se detallan a continuación:

1. Evaluar los efectos ambientales y/o de sustentabilidad que suponen los criterios de planificación utilizados para definir la nueva red vial metropolitana.
2. Proporcionar antecedentes respecto del desarrollo urbano / territorial que se da en el área urbana y rural de la Región Metropolitana, facilitando el proceso de toma de decisiones.
3. Realizar recomendaciones para la definición de nuevos criterios de planificación, que incorporen variables de ambiente y/o sustentabilidad.
4. Realizar recomendaciones para la elaboración del Anteproyecto, considerando los riesgos y oportunidades que supone la aplicación de los actuales criterios de planificación.

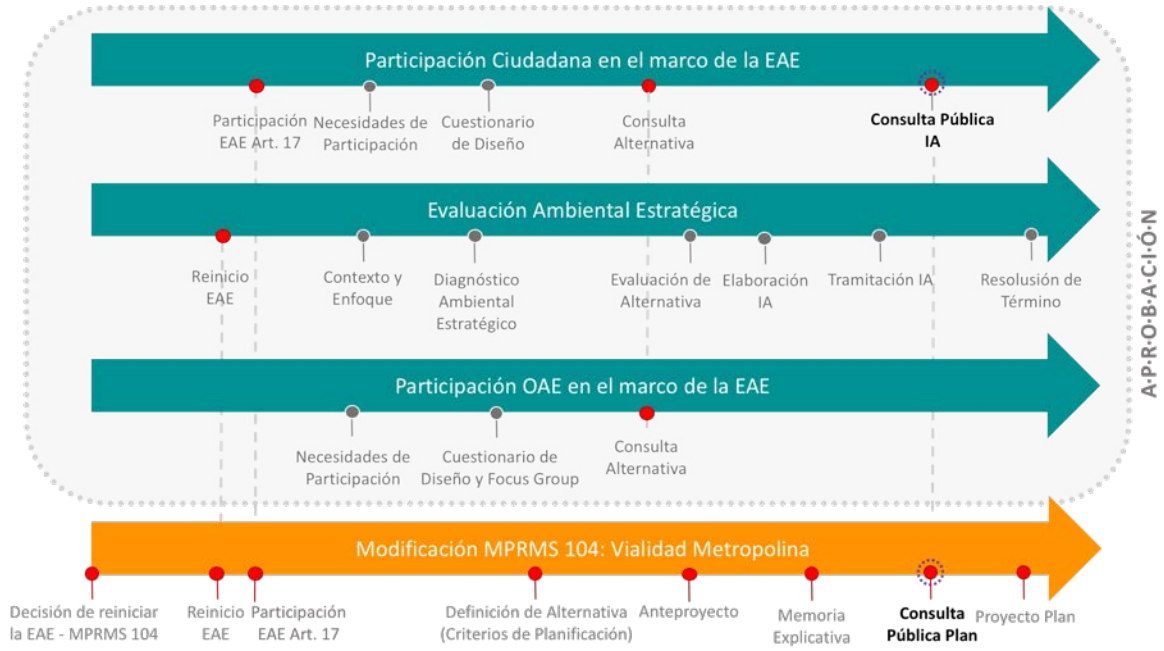
2.1.5 Sincronización y programación inicial de procesos de decisión y EAE

Desde un punto de vista metodológico, la sincronización de la EAE con el proceso de diseño del instrumento ha sido complejo. Esto se debe a que el diseño de éste y su EAE - iniciados el 2012 - han visto modificado su alcance, debido a los cambios que ambos marcos normativos han enfrentado en los últimos años.

Sin perjuicio de lo anterior, desde el año 2019 – momento en que se decide reiniciar el proceso de evaluación ambiental – se han sincronizado las distintas actividades, permitiendo que el proceso de diseño del instrumento pueda ir recibiendo insumos desde la EAE, especialmente en lo que se refiere a las instancias de participación con los OAE y otros actores claves de la comunidad, como lo son los 52 Municipios de la Región Metropolitana.

A continuación, se muestra como se ha llevado a cabo este proceso de sincronización:

Figura 2: Sincronización Proceso de Diseño y EAE MPRMS 104 Vialidad Metropolitana



Fuente: Elaboración propia

Según se observa, los procesos de consulta, tanto en la fase de diseño como en la de alternativa, se producen momentos de sincronización. En el caso del diseño, es la EAE que entrega antecedentes al instrumento para la formulación de sus criterios de diseño (planificación), mientras que, en la fase de alternativas, es el instrumento el que proporciona los elementos necesarios para poder realizar la consulta de la EAE y luego es la propia evaluación quien retribuye al instrumento, tras someter la alternativa a discusión con los actores claves y realizar su evaluación.

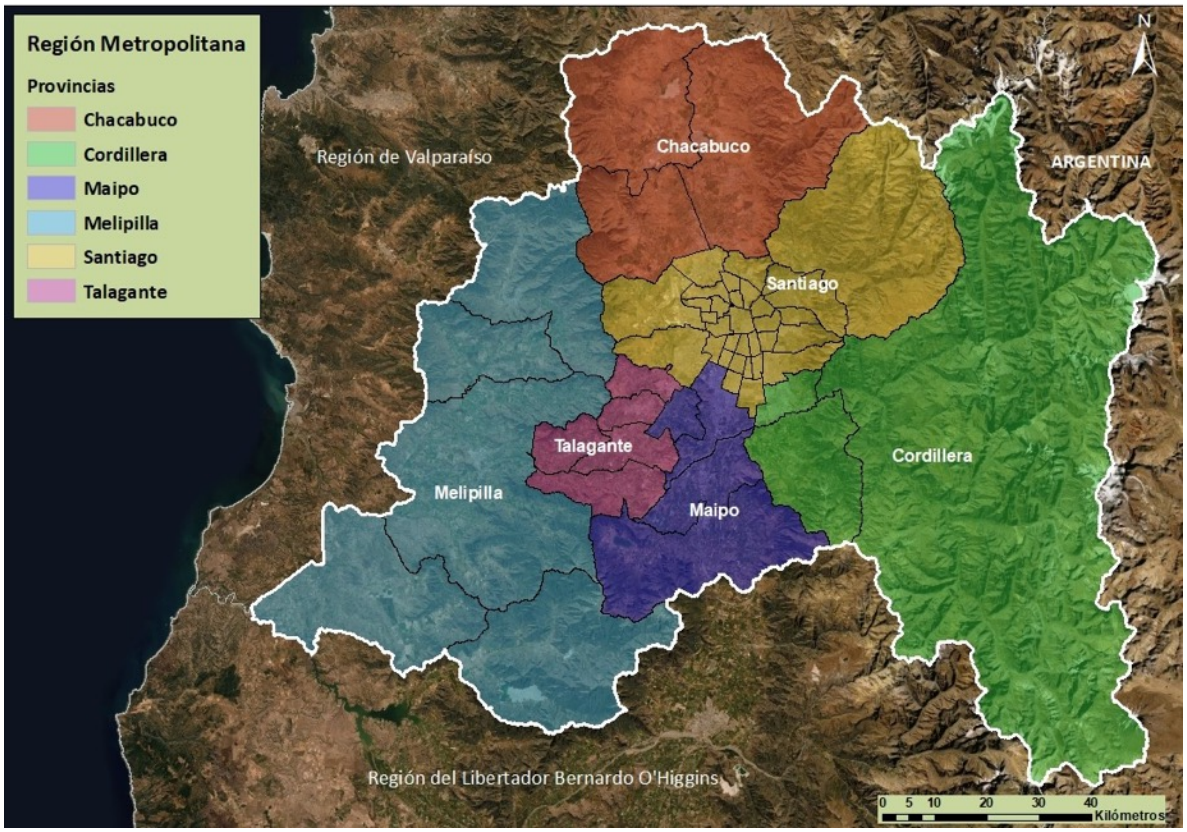
2.1.6 Marco del Problema

El marco del problema de la Modificación MPRMS 104 da cuenta de manera preliminar de las principales características (potencialidades y dificultades) del ambiente y territorio en torno a vialidad de la región en virtud del ámbito de competencia del instrumento de planificación del PRMS.

Descripción Analítica Prospectiva del Sistema Territorial

La Región Metropolitana se localiza en 33°28'21,68''S de longitud y 70° 38' 50,06''O de longitud, limita al norte y oeste con la Región de Valparaíso, al sur la Región Libertador Bernardo O'Higgins y al oriente con el límite internacional de la República de Argentina en la Cordillera de los Andes.

Figura 3: Localización del área de la modificación - 104



Fuente: Elaboración propia.

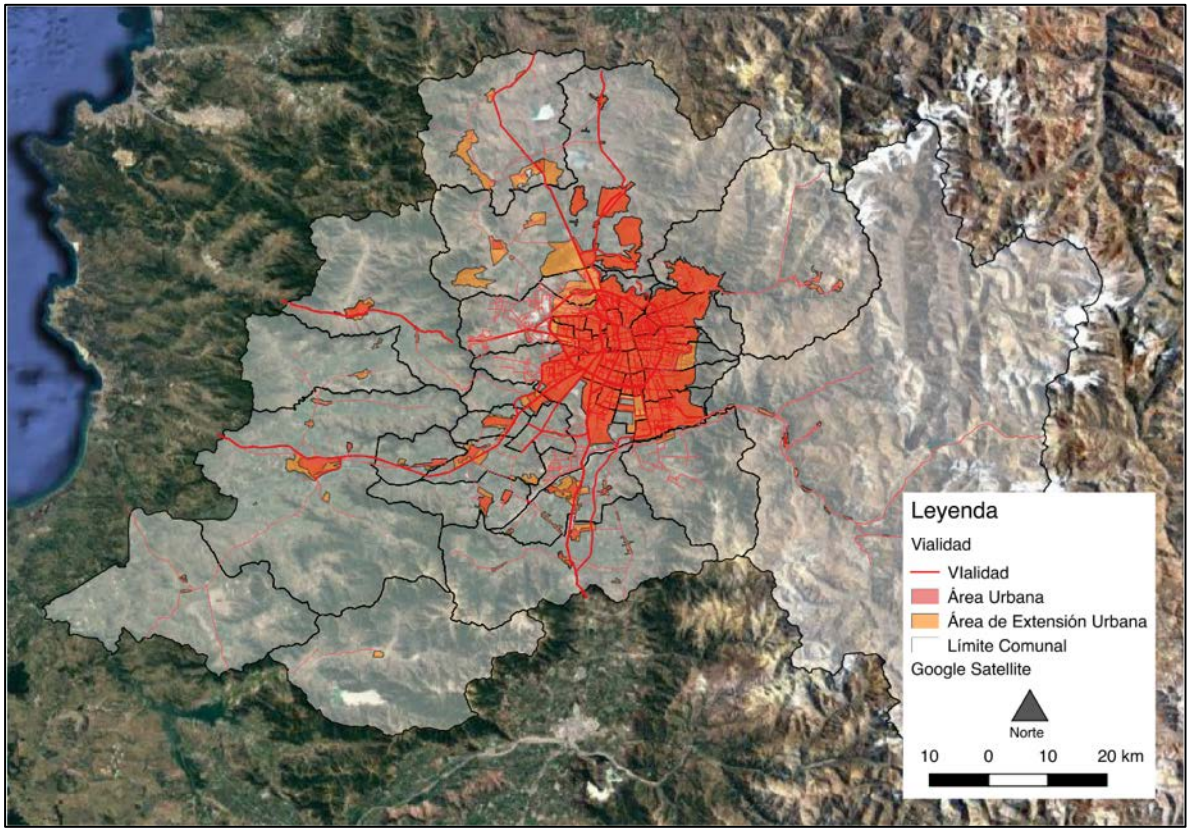
El territorio regional metropolitano posee 15.403 km^2 correspondiente al 2% la superficie del país, la configuración territorial político-administrativo de la región se compone de 6 provincias y 52 comunas, destacando la provincia de Santiago donde se localiza la capital nacional, con la mayor concentración de población.

En esta línea, se estima 7.112.808 habitantes, siendo la región más poblada equivalente al 40,5 % del total del país (Instituto Nacional de Estadística, 2018).

Crecimiento y Distribución Espacial de la Población

Pese a la diversidad geográfica del territorio, la población que habita en la región se concentra principalmente en las áreas urbanas y de extensión urbana definidas por el PRMS (ver Figura 4) o bien contiguas a dichas áreas, a través de parcelas de agrado u otro tipo de asentamientos, que se concentran en torno a los principales accesos viales, dando un patrón de continuidad urbana.

Figura 4: Áreas urbanas y de extensión urbana definidas por el PRMS



Fuente: Elaboración propia a partir de INE (2018) y PRMS (1994).

En este contexto, la concentración de la población en las áreas urbanas más consolidadas genera una mayor presión sobre las distintas vías y modos de transporte, lo que genera una mayor demanda y oferta de alternativas de movilidad, por sobre las comunas más alejadas de la zona central de la región. Esto en términos de planificación exige una vialidad proyectada que esté actualizada y conectada.

En relación a la población localizada en áreas rurales o de extensión urbana, esta representa un 4% de la región con 263.498 hab, en donde comunas como Melipilla con 38.903 hab (15%), Colina con 28.189 hab (11%) y Paine con 26.006 hab (10%) son las comunas con la mayor población rural a nivel regional.

En las áreas rurales a diferencia de las urbanas consolidadas del Gran Santiago, la población se encuentra más dispersa en el territorio, generando numerosos asentamientos menores o iguales a 1.000 habitantes, estimados hoy en 2.209 entidades rurales según Censo 2017, en donde predominan las categorías de Parcelas de Agrado, Parcelas-Hijuelas y Caseríos.

Debido a la irregularidad de estos asentamientos rurales y contrapuestos a la planificación comunal y regional, la mayoría de ellos no tiene una buena

accesibilidad pese a que tienden a situarse cerca de caminos.

Las grandes distancias entre asentamientos, la precariedad de las fajas viales y la ausencia de infraestructura vial planificada dificultan poder establecer una conectividad capaz de ofrecer alternativas de modos de transportes que favorezcan la movilidad de los habitantes entre poblados rurales y urbanos.

Otra razón que dificulta la conectividad en zonas rurales se debe a que, la mayor parte de los caminos existentes o proyectados bajo la planificación del PRMS se localizan dentro de las áreas urbanas y no poseen continuidad fuera de ellas.

No obstante, frente a esta problemática, la presente modificación busca, entre otras cosas, subsanar esta dificultad, proponiendo una nueva conectividad vial intercomunal que permita abordar las zonas rurales, incentivando una mejor conectividad entre los poblados rurales y urbanos, desde un enfoque regional.

Uso de Suelo y Desarrollo Territorial

Según el catastro de usos de suelo realizado por CONAF el año 2016, la Región Metropolitana presenta mayoritariamente suelos con Formaciones Vegetales (28%), entendidos estos como matorrales de tipo arborescente, de pradera, de suculenta, entre otros.

Estos suelos se abarcan gran parte del piedemonte y valles cordilleranos de los Andes, los cuales van disminuyendo a medida que aumenta la altitud, desapareciendo en zonas de altas montaña.

Los suelos de tipo Bosques (24%), se localizan de forma heterogénea en el territorio con casi 370.000 ha, ubicando la mayoría hacia el sector poniente de la región de norte a sur y en las periferias de las zonas urbanas del Gran Santiago.

En el caso de los usos de suelos que no presentan vegetación, se encuentran generalmente en zonas de montaña, debido a la dificultad que presenta la geografía de estos lugares, dificultando el desarrollo de distintas especies debido al aumento de altitud hacia el interior y bajas temperaturas.

Sin embargo, es en estos lugares más inhóspitos para el desarrollo de la vida, en donde se localizan las principales reservas de agua sólida, que sustentan los ecosistemas tierras abajo durante el año, sobre todo en los periodos de deshielo, y de igual forma abastecen a la población regional por medio de diversos cauces, destacando el río Mapocho, Colorado, Clarillo o el río Maipo. Según datos de CONAF se estima un total de 122.000 ha (8%) de usos de suelos vinculados a fuentes hídricas en la región.

Por otra parte, los suelos asociados a las actividades agrícolas, se identifican de norte a sur y poniente de la región, alimentados por los principales cauces de ríos además de esteros y canales de regadíos, estos suelos comprenden el 14% del territorio regional equivalente a 219.500 ha aprox.

Tabla 1: Número de hectáreas por uso de suelo en la Región Metropolitana

Usos de Suelo	Hectáreas	Porcentaje (%)
Formación Vegetal	436.531	28%
Bosque	370.858	24%
Áreas sin Vegetación	253.968	17%
Terrenos Agrícolas	219.554	14%
Áreas Urbanas e Industrial	136.630	9%
Fuentes Hídricas	122.090	8%

Fuente: Elaboración propia a partir de (CONAF & MINAGRI, 2019).

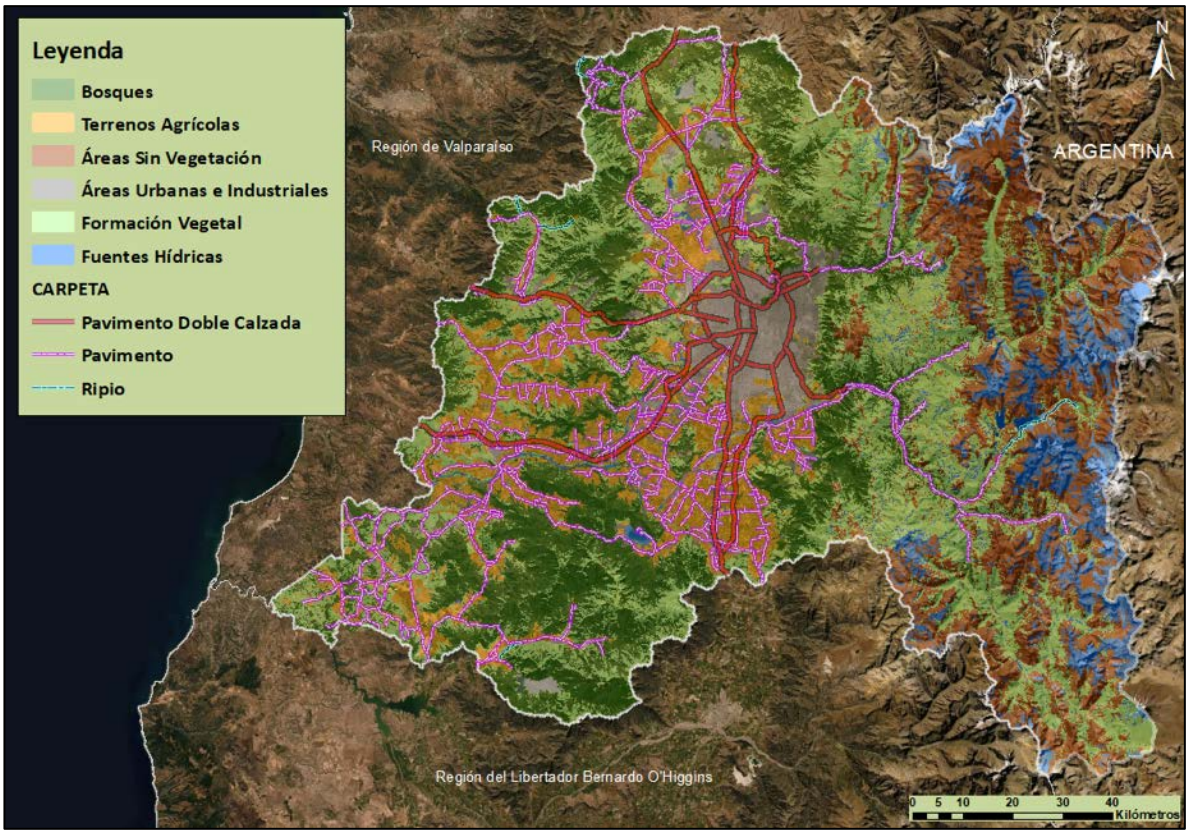
En este contexto, al analizar la Figura 5 es posible identificar la influencia que ejerce determinados usos de suelo en la configuración de la infraestructura vial y conectividad en el territorio regional.

En donde las principales vías se estructuran en torno a la trama urbana del Gran Santiago ampliándose hacia áreas urbanas de comunas rurales como Melipilla, Lampa, Talagante, Paine, entre otras y hacia el resto del país.

De igual modo, en las áreas rurales se advierte la vialidad como un elemento facilitador para el desarrollo de la actividad agro productiva, lo que permite el acceso a los mercados y con ello el desarrollo económico de las comunas rurales.

En este sentido, en la actualidad la gran parte de los caminos pavimentados se ramifican entorno a suelos de este tipo, interconectando poblados rurales con sus respectivas áreas urbanas y las de comunas aledañas. Por otro lado, estos caminos, como por ejemplo las vías expresas, son de gran importancia para acceder a los centros de producción agrícola y los centros de consumo tanto a nivel regional como nacional.

Figura 5: Usos de suelo Región Metropolitana y Vialidad



Fuente: Elaboración propia a partir de (CONAF & MINAGRI, 2019).

Infraestructura Vial

La Región Metropolitana, posee la más compleja red de transporte y vialidad de todo el territorio pese a ser una de las regiones con menos superficie territorial.

De acuerdo con lo señalado por el informe anual que realiza la Dirección de Vialidad del MOP, sobre la "Red Vial Nacional Dimensionamiento y Características" periodo 2019, publicada en el año 2020, la longitud vial Metropolitana alcanza los 2.976 km, con un 57% de sus caminos pavimentados, los cuales están compuestos principalmente de capas de rodadura de Asfalto y Soluciones Básicas[4].

[4] Tipo de intervención en la capa de rodadura de un camino, generalmente de tierra, mediante alguna solución sin mejorar su geometría, pero que permite disminuir significativamente o eliminar la emisión de polvo de los vehículos, además de mejorar la durabilidad del trazado, su confortabilidad e incluso evitar extracción de áridos de otras fuentes por la pérdida de material de la carpeta.

Figura 6: Longitud de la Red Vial por región y tipo de capa de carpeta

LONGITUD DE CAMINOS RED VIAL NACIONAL, SEGUN REGION Y CAPA DE RODADURA - DIC. 2019

(Longitud en km.)

Región	Red Vial Pavimentada				Soluciones Básicas		Red Vial No Pavimentada		Total
	Asfalto	Hormigón	Asf./Horm.	Caminos Básicos Intermedios	Capa Protección	Granular Estabilizado	Ripio	Tierra	
Tarapacá	1,169.562	0.900	0.300	0.000	501.498	475.473	271.566	1,402.458	**3,821.757**
Antofagasta	1,881.979	4.011	0.104	0.000	515.880	699.278	338.061	2,259.545	**5,698.858**
Atacama	1,155.416	2.730	0.000	46.000	937.403	2,506.131	1,024.626	1,999.164	**7,671.470**
Coquimbo	1,353.597	24.686	13.760	88.400	656.982	809.795	1,478.195	941.581	**5,366.996**
Valparaíso	1,206.294	169.227	27.800	5.581	1,710.336	0.000	385.412	337.875	**3,842.525**
Libertador General Bernardo O'Higgins	1,248.647	52.710	53.340	25.970	832.977	39.340	615.382	605.417	**3,473.783**
Maule	1,601.260	175.043	74.670	97.850	890.452	252.881	2,372.675	1,560.397	**7,025.228**
Biobío	1,390.777	129.649	44.579	18.862	416.062	34.997	3,469.780	1,016.058	**6,520.764**
Araucanía	1,617.841	81.431	103.015	51.396	526.035	314.670	6,821.462	2,492.750	**12,008.600**
Los Lagos	1,622.623	230.159	50.924	0.000	965.650	0.700	5,800.722	249.275	**8,920.053**
Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	296.698	149.842	0.020	0.000	2.750	413.316	2,602.869	114.042	**3,579.537**
Magallanes y La Antártica Chilena	7.846	755.704	0.218	0.000	192.250	112.770	2,055.159	290.013	**3,413.960**
Metropolitana de Santiago	1,445.563	113.938	92.798	42.798	900.395	0.540	231.295	149.517	**2,976.844**
Los Ríos	832.852	36.924	101.780	16.804	714.450	4.929	2,671.637	323.087	**4,702.463**
Arica y Parinacota	433.304	0.216	0.000	0.000	636.640	146.253	152.003	869.624	**2,238.040**
Ñuble	833.156	28.486	6.234	7.420	326.943	17.462	2,672.538	773.248	**4,665.487**
Total	**18,097.415**	**1,955.656**	**569.542**	**401.081**	**10,726.703**	**5,828.535**	**32,963.382**	**15,384.051**	**85,926.365**

Notas: - Los Caminos Pavimentados son aquellos que se realizan mediante proyectos específicos y/o poseen diseño de ingeniería.
- Información a Diciembre del año 2019.

Fuente: Elaborado por la Dirección de Vialidad (2020).

En este contexto, según la Red Caminera de Chile generada por el MOP (2020), la vialidad oficial presente en la región se encuentra dividida en cuatro categorías (pavimento doble calzada, pavimento, pavimento básico y ripio), con un 70% de ellas enroladas, las cuales permiten orientar e identificar la configuración de las principales vías y alcances territoriales.

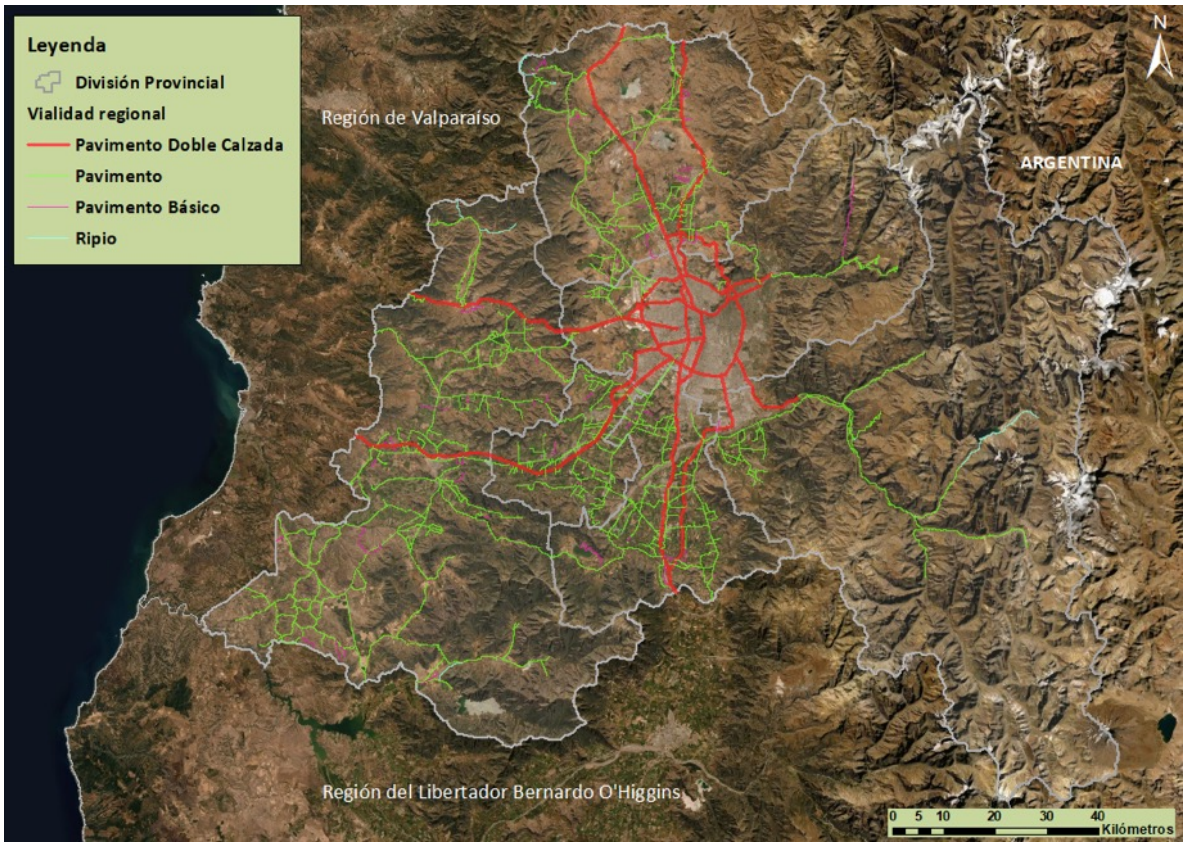
De esta manera, las vías como las Pavimentadas de Doble Calzada o vías expresas según el PRMS, permiten otorgar conectividad intercomunal entre áreas urbanas a nivel regional, con un diseño de faja sobre los 50 m, y un flujo vehicular diverso y significativo, los cuales pueden desplazarse a velocidad significativas.

Entre las estas vías destacan el anillo circunvalación Américo Vespucio (Ruta 70) creado en 1950, el cual permite conectar las comunas periféricas con las presentes en el Gran Santiago. Además, de ser un elemento que ha fomentado la expansión urbana adyacente, ampliando la trama urbana del centro de la región.

Por otro lado, el anillo ha cumplido otros roles funcionales, ya sea como autopista, límite urbano, e incluso una limitante en la movilidad urbana a pie o bicicleta, debido al intenso flujo vehicular que presenta, como también en su intervención espacial en el relieve con zonas de elevación y hundimiento que complejizan su cruce.

Otras vías de esta categoría, son las Rutas 5 norte y 57, las cuales interceptan las comunas rurales de la provincia de Chacabuco con el centro de la región, fomentando, en comunas como Lampa y Colina, un aumento de población y desarrollo industrial significativo en las últimas décadas, mejorando la accesibilidad y el flujo de bienes y servicios que abastecen a ambas comunas.

Figura 7: Red Vial Metropolitana de la Región Metropolitana de Santiago



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas obtenidas del (MOP, 2020).

Las Rutas 68 y 78, también favorecen el acceso y conectividad con comunas rurales del sector ponientes de la región correspondientes a las provincias de Talagante y Melipilla. Al Sur la Ruta 5 sur y 79, que conectan con el anillo circunvalación Américo Vespucio también permiten ser una alternativa de acceso para el territorio sur de la región donde se localizan las comunas de la Provincia de Maipo y algunas de Cordillera.

Finalmente, vías como la ruta 70 o Anillo Circunvalación Américo Vespucio, G-21 desde el cruce Av. Las Condes hacia el camino a Farellones, y G-25 desde cruce de la ruta 70 hacia la comuna de San José de Maipo, representan los principales trazados viales de conectividad al oriente de la región.

Los caminos pavimentados de menor jerarquía a escala regional, localizados mayormente en las zonas poniente y sur de la región, han permitido la conectividad intercomunal, favoreciendo el acceso a vías de mayor jerarquía, conectividad al interior y entre comunas rurales, las cuales basan su desarrollo económico en actividades como la agricultura y/o turismo.

En el caso del territorio oriental de la región, la presencia de caminos es menor,

comunas como Lo Barnechea y San José de Maipo posean pocas alternativas de conectividad debido a la complejidad del relieve montañoso andino, siendo sus valles los principales ejes referenciales para la creación de las actuales y futuras rutas viales.

Movilidad

A escala regional, el área urbana del Gran Santiago concentra la mayor cantidad de población del territorio, con una amplia variedad de bienes y servicios, y actividades económicas, lo que ha exigido un alto nivel de conectividad y accesibilidad que facilite la movilidad tanto dentro como en la periferia de la trama urbana.

Ante este escenario, la respuesta a la demanda por el servicio de transporte público y privado, se ha reflejado en un mayor desarrollo de infraestructura vial y alternativas de modos de transporte, por sobre las áreas rurales de la región.

2.1.6.1.1 Servicios e Infraestructura de Transporte Público Metropolitano

Entre los principales medios de transporte de carácter público presentes en la región, destaca en el área metropolitana del Gran Santiago, el sistema integrado de transporte público denominado Red Metropolitana de Vialidad o "RED".

Este sistema ofrece tres modos de transporte público, permitiendo la conexión física y tarifaria mediante la carga de una tarjeta a la totalidad de la flota de buses de transporte público de la ciudad, los cuales son operados por seis empresas concesionadas, además incorpora al Metro de Santiago y al Metro Tren Nos, favoreciendo la movilidad de los usuarios entre estos modos mediante transbordos.

Tabla 2: Modos de transporte y principales características del sistema integrado RED

Modo	Principales Características
Buses	• Compuesta por seis empresas concesionarias, con una flota total de 7.270 buses, de los cuales 2.219 son buses eléctricos y ecológicos (MTT, 2020). • Traslada alrededor de 6,2 millones de personas de 32 comunas del Gran Santiago. • Abarca un área geográfica de 680 km^2 en zonas urbanas, con más de 11 mil paraderos.
Metro	• Posee siete líneas de trenes subterráneos que en su conjunto suman 136 estaciones. • Permite la conectividad con el modo anterior mediante paradas de buses y estaciones de transbordo intermodal (buses interurbanos).
Trenes	• Se localiza en la comuna de Estación Central, cuenta con 10

	estaciones y permite la conexión con las comunas de Lo Espejo, Pedro Aguirre Cerda, El Bosque y San Bernardo. • Conecta a los usuarios con el servicio de buses fuera de la estación de trenes, además de las estaciones de la línea 1 (Estación Central) y 6 (Lo Valledor) del metro.

Fuente: Elaboración propia.

En la actualidad existen 8 estaciones intermodales pertenecientes al sistema RED, localizadas cerca de las estaciones del metro, permitiendo facilitar la transferencia de pasajeros dentro y fuera de la región, por medio de distintos modos de transportes tales como metros, buses urbanos y rurales, buses interurbanos, automóviles y bicicletas (MTT, Plan Maestro de Transporte 2025, Santiago, 2013).

Tabla 3: Estaciones intermodales presentes en la Región Metropolitana

Intermodales Urbanas	Conexión territorial
Bellavista la Florida	Conecta con las comunas de La Florida, Macul, Ñuñoa, La Granja, San Ramón, La Cisterna, Pirque y Puente Alto. Buses Interurbanos hacia Mostazal Graneros, Rancagua, Talagante, El Monte, El Paico, San José de Maipo y parte del litoral central
Estación Del Sol	Conecta con las comunas de Maipú, Pudahuel, Lo Prado y Estación Central Buses interurbanos hacia Malloco, Talagante, El Monte y El Paico
Lo Ovalle	Conecta con las comunas de La Pintana, San Ramón, La Cisterna, Lo Espejo, Pedro Aguirre Cerda, Cerrillo, Maipú, San Miguel, La Florida, La Granja, El Bisque, Puente Alto, Pirque San Bernardo y Buin. Buses interurbanos hacia el litoral central
Estación de Pajaritos	Buses interurbanos hacia la Región de Valparaíso
Estación Vespucio Norte	Buses urbanos hacia Lampa, Colina, Tiltil y Quilicura
Estación Intermodal las Cisternas	Conecta comunas del sector sur como El Bosque y San Bernardo
Estación intermodal Lo Valledor	Conecta Buses y Tren Central para zona sur poniente de la capital
Intermodal Franklin	Transferencia de pasajeros de línea 2 y 6 del metro, conectando por medio de buses a vecinos de las comunas de Santiago, San Miguel, Ñuñoa, Macul,

	San Joaquín, Peñalolén, La Florida, Puente Alto, San Bernardo, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo
Estación Intermodal Los Libertadores[5]	Buses interurbanos y rurales con línea 3 del metro, permiten la conectividad con las comunas del sector norte como Quilicura, Conchalí, Lampa, Colina, Tiltil y Huechuraba

Fuente Elaboración propia a partir de datos obtenidos de (DTP, 2020).

2.1.6.1.2 Servicio e Infraestructura de Transporte Público Rural

En el caso de las áreas rurales, el escenario es distinto a lo experimentado en el Gran Santiago. En estos territorios el transporte colectivo más utilizado son los buses interurbanos de carácter públicos y privados, los cuales poseen sus propios circuitos de traslado, por lo general el modo de pago es en efectivo, y permiten la conexión con las estaciones intermodales del sistema RED.

La presencia de terminales rurales y receptoras de buses rurales en la región es de 89, los cuales se dividen en 4 de tipo Estación Intermodal, 4 a Rodoviarios, 47 a recintos privados localizados fuera de la vía pública y definidos como terminales de buses, 34 a puntos de Inicio de itinerarios localizados en vía pública.

De esta manera, las comunas rurales con una mayor presencia de terminales se destacan a Melipilla con 19, Colina con 8, Lampa con 7, Buin, Padre Hurtado y Pirque con 5 terminales respectivamente.

En este contexto, se evidencia una diferencia sustancial en las alternativas de transporte público en las comunas urbanas del Gran Santiago con las comunas periféricas y rurales, las cuales el bus es el modo de transporte más relevante para la población, en contraste a las comunas urbanas que cuentan con un sistema integrado de transporte mucho más complejo y diverso.

Por otro lado, la conectividad del transporte público no llega a todos los territorios de la región, debido en parte a la poca cantidad de población, pese a que existe una demanda de estas comunas por este servicio. Siendo los medios de transporte privados la única alternativa para movilizarse hacia el centro, como ocurren en comunas como San Pedro o María Pinto.

2.1.6.1.3 Otros modos de transporte regional

2.1.6.1.3.1 Ciclovías

La red de ciclovías en el territorio regional, se concentra en el área urbana del Gran Santiago, mayoritariamente dentro del anillo de circunvalación de Américo Vespucio

[5] Corresponde a la última estación intermodal inaugurada en el 28 de noviembre del 2020.

y en su periferia, sumando en su conjunto alrededor de 515 km de extensión de ciclovías (OCUC, 2019).

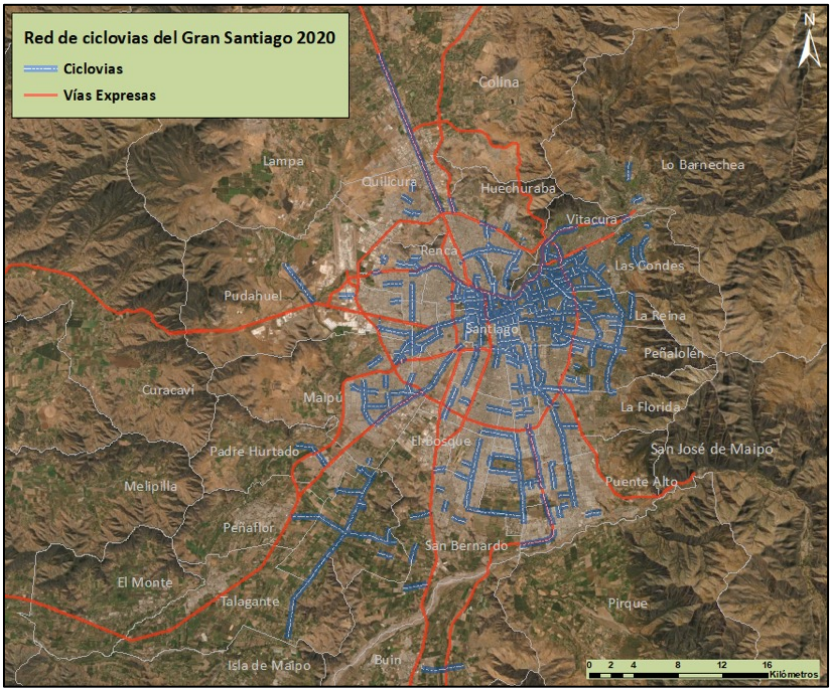
Estas presentan rutas similares a la configuración de ciertas vías expresas como Costanera Norte Mapocho o segmentos de la Ruta 5 Norte camino a Lampa. De igual forma, ciertas ciclovías comparten fajas viales con vías troncales compatibilizando modos de transporte en calles como Tarapacá, Antonio Varas, Padre Hurtado al sur o camino El Noviciado al poniente, entre otras

La mayor parte de la estructura de la red se localiza en las comunas centrales, específicamente en Santiago, y hacia las comunas del sector oriente como Providencia, Las Condes, Ñuñoa, La Florida y al sur, San Joaquín, todas dentro del anillo de la Ruta 70.

En general, se cuentan con 277 trazados de ciclovías con un promedio de 2 km de longitud, en donde el 73% de estos trayectos tienen una longitud menor al promedio, localizándose principalmente en las áreas urbanas centrales. El 27% restante se distribuye en la zona central y mayoritariamente en las comunas más periféricas del Gran Santiago.

En este contexto, la ciclovía más extensa se localiza hacia el sur, en las comunas de Calera de Tango y Talagante, con 17 km de trayecto, seguido por los 15,5 km de vía en la Ruta 5 Norte hacia el peaje a Lampa, y también unos 10,3 km de ciclovía que une las comunas de Santiago, Estación Central y Maipú al poniente, desde Alameda a Pajaritos.

Figura 8: Ciclovías de Santiago al 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del OCUC (2019).

2.1.6.1.3.2 Taxis y Colectivos

Otras alternativas de transporte de pasajeros distintas a la vehicular de mayor capacidad como los buses y metro, son los Taxis y Colectivos.

Los Colectivos son una alternativa más económica que los taxis, con un máximo de 4 pasajeros antes de iniciar un viaje. Poseen rutas predefinidas y se sitúan generalmente cerca de paraderos de buses y estaciones de metros.

Los colectivos son unos de los modos de transporte junto al bus más utilizados en las zonas rurales, debido al bajo costo de viaje que un taxi, los cuales son de color amarillo.

Los Taxis son una alternativa de transporte público de gran demanda en las áreas urbanas del Gran Santiago, son de color negro con techo amarillo, no poseen trayectos definidos y tienen un límite de 4 pasajeros.

Sus tarifas dependen de las distancias y el tiempo que define al trayecto que el pasajero escoja, por lo general son menos económicas que los colectivos, y tienen preferencia al igual que los buses del Sistema Red para transitar a la derecha de las avenidas, así como también prioridad para trasladar pasajeros desde y hacia el aeropuerto de la región.

Actualmente han irrumpido las aplicaciones móviles para realizar viajes mediante

sistemas privados que han impulsado el número de viajes gracias a los bajos costos que estas ofrecen.

2.1.6.1.3.3 Ferrocarriles

Otra alternativa de modo de transporte en la región, corresponde al servicio de trenes de la Empresa de Ferrocarriles del Estado también conocida como "Grupo EFE".

Este servicio de ferrocarriles tiene su terminal principal en la comuna de Estación Central en el antiguo recinto de ferrocarriles de Santiago, que fue inaugurado en 1857 (BNC, 2020). Este modo de transporte es parte de la Red Metropolitana de Movilidad de Santiago, desde el año 2019.

Se compone de ocho estaciones, iniciando por la Estación Alameda hasta la Estación Nos hacia el sur, con una extensión de 20,8 km y 10 estaciones y conexiones con el Metro de Santiago, líneas 1 y 6, abarcando un total de 5 comunas[6] (Grupo EFE, 2020). Cabe indicar también que ambos proyectos se encuentran en el proceso evaluación ambiental.

También es importante mencionar el proyecto de tren de alta velocidad Santiago-Valparaíso que se encuentra en una etapa muy incipiente de desarrollo.

Configuración de sistemas poblados regional

Desde la creación del PRMS en 1994 y sus posteriores modificaciones, se ha planificado la configuración de las áreas urbanas del Gran Santiago desde el centro hacia la periferia, ampliando y proyectando su extensión hacia las zonas norte, sur y poniente de la región.

De igual modo, la red vial metropolitana se ha ido adaptando al comportamiento dinámico de las zonas urbanas en constante crecimiento, a través del trazado y consolidación de vías bajo declaratorias de utilidad pública, con la finalidad de absorber la demanda de transporte de la población, con mayores niveles de conectividad y accesibilidad.

Principalmente, son las comunas centrales de la provincia de Santiago las que albergan una mayor densidad vial y alternativas más amplias de modos de transporte, al abarcar un mayor número de asentamientos residenciales, comerciales, bienes y servicios, espacios culturales y actividades económicas.

Este comportamiento, va variando a medida que estos factores van disminuyendo al desplazarse desde la zona central hacia el sector peri-urbano y rural del territorio, en

[6] Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque y San Bernardo.

donde los niveles de conectividad son menores y el desplazamiento hacia el centro depende en mayor medida de ciertos modos de transporte, como buses, colectivos o vehículos particulares.

Ante este escenario, se identifica cómo los asentamientos rurales e irregulares concentrados mayoritariamente en la zona norte y sur de la periferia del Gran Santiago, se han ido localizado cerca de vías principales consolidadas, las cuales en muchas ocasiones se ven afectados en su funcionalidad originaria ya que, no han sido diseñadas para usos de suelos de desarrollo residencial, mermando la eficiencia de la planificación del instrumento metropolitano y los comunales.

Zonas Típicas

A escala regional, 12 comunas entre urbanas y rurales poseen al menos una Zona Típica (ZT) o una sección de ella en sus territorios. Estas zonas se caracterizan por su antigüedad e inmuebles patrimoniales de alto valor cultural, destacados por su unidad estilística, materialidad o técnica de construcción, las que van influyendo en las identidades de la población local y regional.

En total se contabilizan 46 ZT, definidas entre dos o más comunas como es el caso de la ZT de Maestranza de Ferrocarriles San Eugenio, la cual se establece entre las comunas de Santiago y Estación Central.

En general, las ZT se localizan al interior de las comunas de la Provincia de Santiago, siendo la comuna de Santiago la que posee el mayor número de ZT (o secciones) con un total de 26.

Tabla 4: Zonas Típicas presente en cada comuna

Comuna	Zonas Típicas[7]
Alhué	1
Colina	1
Estación Central	2
Independencia	4
Las Condes	1
Lo Espejo	1
Ñuñoa	8
Paine	1
Providencia	9
Recoleta	4

[7] El número de ZT por comuna presente en la tabla, representa la totalidad de una ZT y/o varias secciones de ellas, debido a que esta puede estar trazada entre dos comunas.

San José de Maipo	1
Santiago	26

Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas de (SERVIU, 2019).

Una de las amenazas que tienen estos espacios culturales urbanos, es la existencia de DUP destinada a vialidad en ellos, lo que ha puesto en riesgo su valor patrimonial. El gravamen de propiedades, actualización de anchos de fajas, perdida de espacios arbolados y paisaje son algunas de las tensiones que se manifiestan entre la normativa, la población local y de tránsito en estos lugares.

No obstante, la popularidad de las ZT y el aumento de vehículos en ellas ha generado problemas vinculados a la congestión de las vías en ciertos momentos del día, lo que complejiza las decisiones de planificación ya que, pese al llamado a conservar estos lugares por parte de la población y autoridades, también estos espacios demandan una mejor conectividad y accesibilidad para su desarrollo.

Medio Construido

Para el Censo 2017 (INE, 2020), se registraron 2.378.442 viviendas en la Región Metropolitana, con un total de 2.238.179 hogares. Las provincias con el mayor número de viviendas censadas correspondieron a Santiago con 1.791.719 viviendas, Cordillera con 186.745 viviendas y Melipilla con un registro de 66.896 viviendas.

De este modo, gran parte de las comunas con el mayor número de viviendas se localizan en la zona central de la región específicamente, dentro y alrededor del anillo circunvalación Américo Vespucio, el cual se ha convertido en una de las alternativas de conectividad más relevantes entre las comunas, así como una oportunidad para el crecimiento de asentamientos entorno a él.

Por otra parte, en relación al número de viviendas en la región, estas tienen comportamiento similar a la distribución de la población, localizando la mayoría de ellas en la zona central, en comunas entorno al anillo circunvalación Américo Vespucio, en donde Santiago, Maipú y Puente Alto registran entre 150.000 y 200.000 según datos del Censo 2017.

En relación a la distribución espacial de las nuevas edificaciones a escala comunal, el mayor número de permisos de edificación otorgados para el año 2019, se sitúan en comunas como Colina y Melipilla, las cuales sobrepasan los 165 permisos (INE, 2019).

Estas comunas han tenido un progresivo desarrollo industrial en las últimas décadas, lo que ha permitido un aumento de la extensión urbana, siguiendo los procesos antes experimentados por las comunas del Gran Santiago. Por ello, también exigen una mayor conectividad lo cual hoy es representado por vías troncales y expresas intercomunales.

En el caso del resto de las comunas rurales, la mayoría ha tenido una configuración territorial de desarrollo urbano e industrial menor, reflejado también en un bajo número de permisos de edificación entre 0 a 55 en el 2019.

Esto en parte, se entiende debido a que los habitantes de estas áreas tienden a desplazarse hacia las comunas del Gran Santiago, como Santiago, Providencia y Las Condes, las cuales son las que ofrecen una mayor oferta de empleo en toda la región.

Medio Físico

2.1.6.1.4 Clima

La Región Metropolitana se caracteriza por un clima mediterráneo de verano cálido (Csb), con una estación seca y cálida prolongada por 8 a 9 meses, e inviernos fríos con precipitaciones durante 3 a 4 meses.

Las temperaturas medias anuales alcanzan los 13,9°C, siendo enero el mes más cálido con una temperatura promedio de 22°C, y en invierno con 7,7°C en promedio en julio.

Existente un clima frio en el territorio establecido en el sector de alta montaña de la Cordillera de los Andes sobre los 3.000 m.s.n.m. Se caracteriza por bajas temperaturas y precipitaciones sólidas en invierno, con depósitos en las cumbres, laderas y quebradas, permitiendo la acumulación de nieve y campos de hielo permanentes (MOP & CADE-IDEPE, 2004).

En la última década, el país ha sufrido los efectos del cambio climático, con una mega sequía que abarca desde la región de Coquimbo hasta la región de la Araucanía, afectando las fuentes hídricas, ecosistemas y amenazando a diversas especies endémicas, en donde la Región Metropolitana no ha sido la excepción.

Entre algunas de las consecuencias de este fenómeno en el territorio metropolitano, han sido la desaparición de lagos y reducción de las fuentes hídricas que abastecen la cuenca del río Maipo, provenientes de los cuerpos sólidos de agua de la alta montaña andina. Un antecedente de ello lo indica el promedio estadístico histórico de las precipitaciones en el territorio, evidenciando una reducción de precipitaciones entre un 50% y un 60% en la actualidad (DGA, 2020).

Estos eventos han generado Decretos de Escasez hídrica que abarcan hoy en día cerca del 46% de las comunas, mayoritariamente de carácter rural, de la región, requiriendo medidas de gestión del recurso hídrico más eficiente producto del déficit de precipitaciones.

Complementariamente a estos decretos, también se han declarado Zonas de Emergencia Agrícola en gran parte de la región, como en La Pintana, Quilicura,

Pudahuel y otras 17 comunas rurales, otorgando recursos económicos a los agricultores para enfrentar este déficit de precipitaciones (INDAP, 2020).

En este contexto, la red vial cumple un rol funcional relevante en poder ofrecer la conectividad y accesibilidad necesaria a estos asentamientos afectados por la escasez hídrica, para la disponibilidad del recurso hídrico (por ejemplo, a través de camiones aljibes) y los insumos necesarios para mantener la actividad agrícola, en los territorios afectados.

2.1.6.1.5 Aire

En relación a las emisiones de contaminantes por medio de material particulado en el aire de la región, el actual "Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago" del año 2015, define que los principales elementos contaminantes en el territorio para la salud humana corresponden al material particulado MP2,5[8] producto de la combustión fósil, MP10 y Ozono (O) (MMA, 2017).

Este material proviene de distintas fuentes de emisiones en sectores como residencial, industrial y transporte.

Este elemento se describe en el DAE con mayor detalle.

2.1.6.1.6 Geomorfología y Geología

La Región Metropolitana de Santiago se caracteriza por tener una superficie 15.554 km^2 equivalente al 2% de territorio nacional, y en donde el 85,7% de su composición es montañosa.

Se evidencia tres unidades morfoestructurales que configuran el territorio regional de oriente a poniente, la Cordillera de los Andes, la Depresión Intermedia y la Cordillera de la Costa.

En el caso de la Cordillera de los Andes, este cordón montañoso con altitudes capaces de sobrepasar los 6.000 m.s.n.m en la zona central, producto de los procesos tectónicos entre placas, contiene una amplia diversidad de formaciones geomorfológicas y geológicas como valles fluviales y glaciares, terrazas, fallas geológicas, formaciones glaciológicas y volcánicas activas, entre otras.

Debido a la complejidad del relieve en este sector de la región, la existencia de caminos entre los valles montañosos es significativamente inferior al resto del territorio, destacando solo algunas alternativas viales como el camino G-345 hacia el sector Alfalfal, el trayecto G-27 desde la comuna de Pirque hasta el sector de El Toyo,

[8] MP: Material Particulado Fino Respirable.

y el camino G-25 proveniente del cruce con el anillo circunvalación de Américo Vespucio sur hacia el sector de los Baños Morales al suroriente cordillerano.

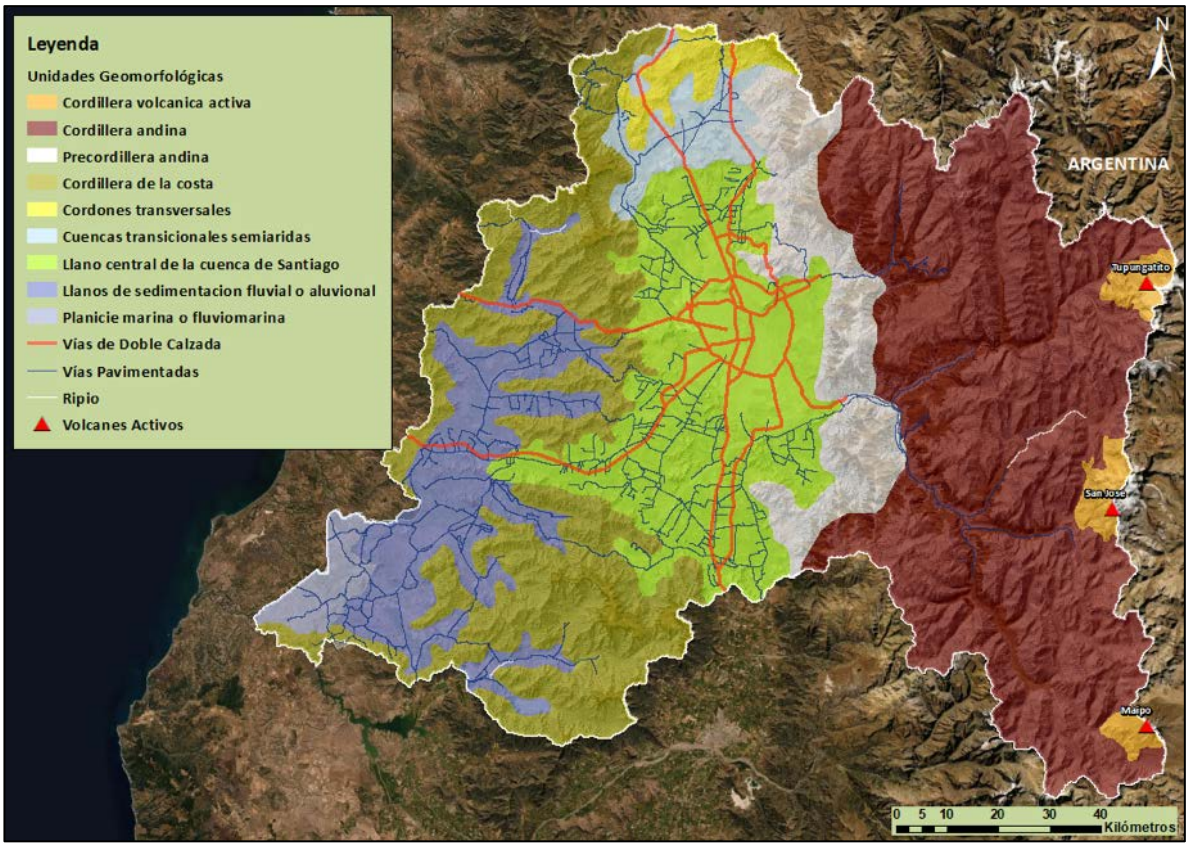
La segunda unidad, la Depresión Intermedia o Cuenca de Santiago, como transición entre la Cordillera Andina y Costera, tiene una longitud de 80 km en sentido norte-sur y 35 km de ancho este-oeste. Está compuesta por un relleno sedimentario de depósitos del Cuaternario de tipo aluvial, fluvial y coluvial. En los sectores en donde estos rellenos no están consolidados y sobresalen de la cuenca son conocidos como "cerros islas", con un total de 26 de ellos inmersos en la trama urbana, algunos de ellos son el cerro Chena, Santa Lucía o el cerro Renca (DGA & SGA S.A, 2016).

Por otra parte, es en este sector en donde se concentra la mayor parte de la población y comunas, destacando además como el lugar donde se localiza la ciudad capital del país. Ante estas características, es posible evidenciar una mayor densidad de la configuración de la red vial regional, con una trama vial más diversa y compleja, otorgando niveles de conectividad y accesibilidad diversos a gran parte de los asentamientos urbanos y rurales.

Finalmente, la Cordillera de Costa, situada al poniente de la cuenca de Santiago, corresponde a un cordón montañoso longitudinal con altitudes cercanas a los 2.000 m.s.n.m. Su composición geológica occidental es de granitoides del Paleozoico Superior y en su flanco oriental por secuencias volcánicas y sedimentarias marinas del Jurásico y Cretácico. Algunas comunas que comparte su territorio administrativo con la unidad geomorfológica son Tiltil, Curacaví, El Monte, Melipilla, San Pedro y Alhué.

Esta unidad geomorfológica, es interrumpida por dos vías expresas que permiten conectar al territorio con las regiones y poblados de la quinta y sexta región. Estas rutas son la 68, la cual pasa por comunas como Pudahuel y Curacaví en dirección a la ciudad de Valparaíso, y la ruta 78 que cruza el sector sureste del cordón montañoso, específicamente por el valle del río Maipo, en dirección a la comuna de San Antonio sexta región, conectando comunas metropolitanas como Maipú, Padre Hurtado, Peñaflor, Isla de Maipo, El Monte y finalmente Melipilla.

Figura 9: Unidades geomorfológicas presentes en la Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas del MOP (2020) y CEDEUS (2019).

2.1.6.1.7 Suelos - Capacidad de uso

En relación a las potencialidades y limitaciones del suelo regional, se ha identificado siete clases de capacidad de usos de suelo, correspondientes a las clases convencionales I, II, III, IV, VI. VII, VIII y NC[9].

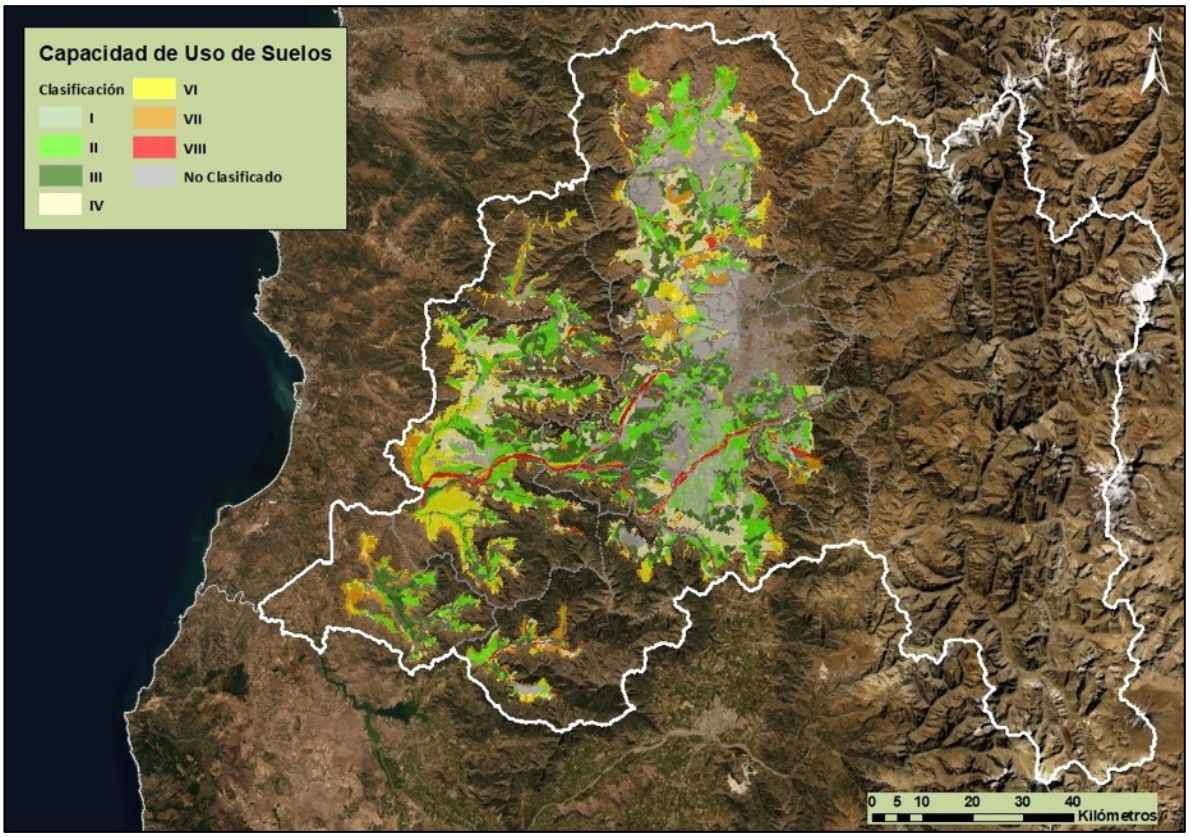
En conjunto estos usos abarcan una superficie de 402.706 hectáreas, en donde los suelos de clase II predominan con un 22%, los cuales se definen como suelos de buena calidad ya que poseen ligeras limitaciones de uso vinculadas a la pendiente, profundidad, permeabilidad y drenaje.

A estos suelos les siguen los de clase III con un 21,2% de similares características a la clase II, pero con un mayor grado de limitaciones. La distribución espacial de los ambos suelos se da principalmente en los sectores sur y poniente del territorio, en donde se encuentran varias comunas rurales, con una base económica centrada en la agricultura como Talagante, El Monte, Isla de Maipo, Pirque, Buin o San Pedro.

A rasgos generales, la distribución territorial de los suelos se da más bien en las zonas poniente y sur de la región, y en menor medida al norte. En la zona central abundan los suelos No Consolidados debido al alto nivel de urbanización, y al oriente del territorio la presencia de suelos es casi nula debido a la complejidad del relieve montañoso de este sector, con excepción de los suelos precordilleranos en las comunas de Pirque, Puente Alto y parte de San José Maipo.

[9] Referentes a los suelos destinados a asentamientos humanos.

Figura 10: Capacidad de usos de suelo de la Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CIREN.

Ante este escenario, para el desarrollo y configuración de la vialidad en la región, es importante considerar en cada trazado u obra vial que se realicen nuevos criterios que vinculen las capacidades físicas de los suelos, a través de estudios de erosión, arrastre, sedimentación y relieve del terreno (MOP, DGOP, & Dirección de Vialidad, 2020) ya que, en general los suelos de la región presentan un registro alto y medio de erodabilidad[10] sobre todo las clases II, III, IV y VI.

Por otra parte, se considera relevante considerar estudios hidrogeológicos que permitan conocer el comportamiento del subsuelo para proveer el drenaje necesario que garantice la estabilidad de la base y de la plataforma del camino o carretera a diseñar (MOP, DGOP, & Dirección de Vialidad, 2020).

[10] Susceptibilidad del suelo a la erosión, debido a la facilidad de desprendimiento de sus partículas por acción del agua, viento, la pendiente y clase textural.

Recursos Hídricos

El principal colector natural de aguas superficiales en la región corresponde a la Cuenca del Río Maipo, cuenca hidrológica de 15.274 km^2, que nace de las laderas del volcán Maipo, y abarca gran parte del territorio.

Su red hidrográfica está compuesta por los ríos Volcán, Yeso y Colorado en la zona alta de la cuenca, y su afluente principal en la parte media corresponde al río Mapocho con sus respectivos afluentes. En la zona media y baja entre los cauces existentes destacan el río Angostura, el estero de Lampa, Puangue y Colina.

El río Maipo es su principal curso de agua, con una longitud de 250 km desembocando en el Océano Pacífico, y el cual abastece cerca del 70% de la demanda del agua potable y el 90% para el regadío del territorio metropolitano (MOP & CADE-IDEPE, 2004).

En este contexto, la vialidad regional se ha configurado respetando el curso de los principales caudales como el Rio Maipo y Mapocho. En el caso del primero, existen caminos pavimentados como los Morros (G-45H) en Pirque, hacia el sector de Melosas (G-25) en José de Maipo, al Romeral (G-455), los cruces G-46 y G-40 de San Antonio de Naltahua, ambos en Isla de Maipo.

En el río Mapocho por su parte, tiene como infraestructura vial circundante o próxima a su cauce la Costanera Norte cruzando comunas como Cerro Navia, Recoleta, Santiago y Providencia, al poniente el cruce av. Las Condes camino a Farellones, al oriente la ruta G-68 (El Guanaco) en Peñaflor y/o parte de la ruta 78 en el sector superior de Malloco en Talagante.

Por otro lado, en el sector precordillerano se localizan fuentes hídricas como nieve perenne y glaciares identificados y clasificados por la Dirección General de Agua (DGA), los cuales en sus periodos de deshielo abastecen las tierras abajo y a los principales ríos.

Entre las rutas que permiten el acceso a estos sectores montañosos destacan la ruta G-25 desde el anillo de circunvalación Américo Vespucio hasta Baños Morales, el Romeral (G-455) hacia el Embalse el yeso, Camino los Maitenes (G-345), entre otros.

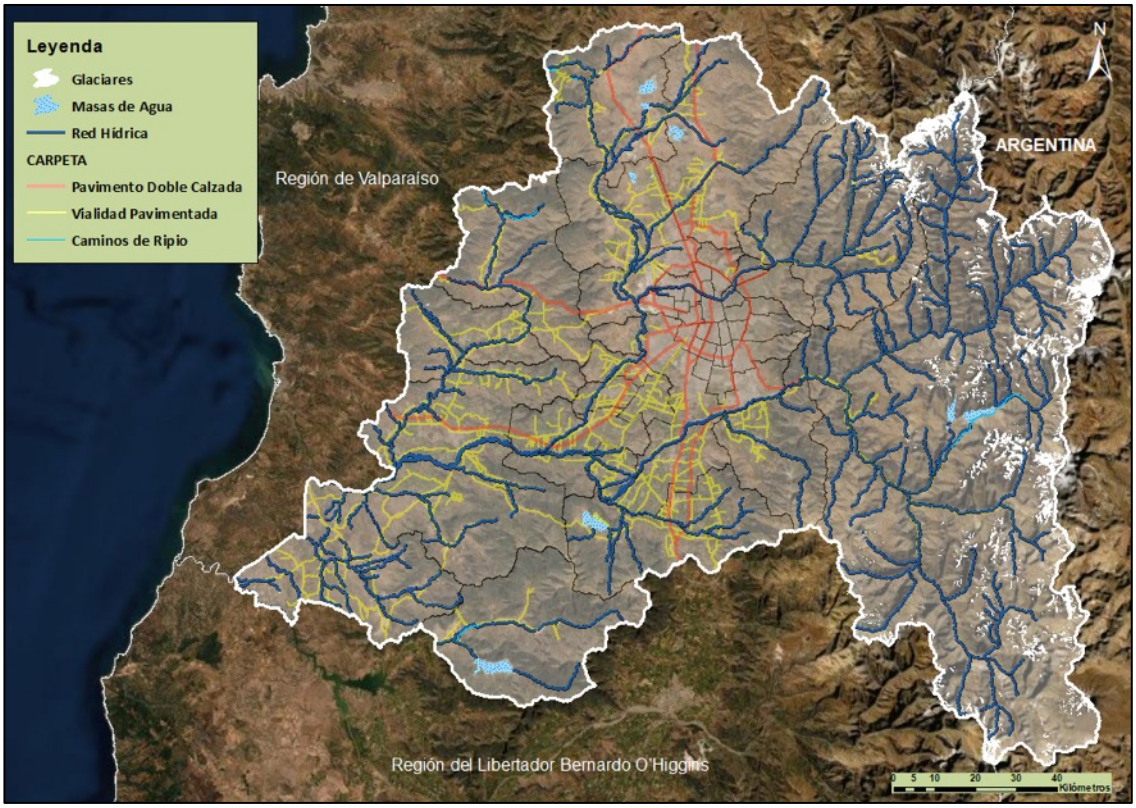
Finalmente, en el caso de los cuerpos lacustres y embalses, la accesibilidad vial es baja ya que, su localización se da en las comunas más alejadas de la ciudad como Paine (Laguna de Aculeo), Alhué (Embalse Carén), Lampa (Humedal Batuco) o San José de Maipo (Laguna Negra o el Embalse el Yeso).

Debido al bajo desarrollo de las áreas urbanas de algunas de estas comunas, las principales vías existentes se concentran dentro y cercas de la trama urbana, conectando con las vías expresas de la región, no obstante, en el resto del territorio

rural, la presencia de caminos pavimentados es escasa.

Esta situación dificulta, en parte el desarrollo de actividades económicas alternativas, como, por ejemplo, el Turismo de Intereses Especiales (TIE) en comunas rurales poseedoras de estas fuentes hídricas, lo que no fomenta una mayor valorización de estos territorios por parte de la población regional y la creación de nuevas medidas de protección o conservación de aquellos ecosistemas dependientes de estos cuerpos de agua.

Figura 11: Red Hídrica y Red Vial de la Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas de MOP y DGA 2020.

2.1.6.1.8 Ecosistemas

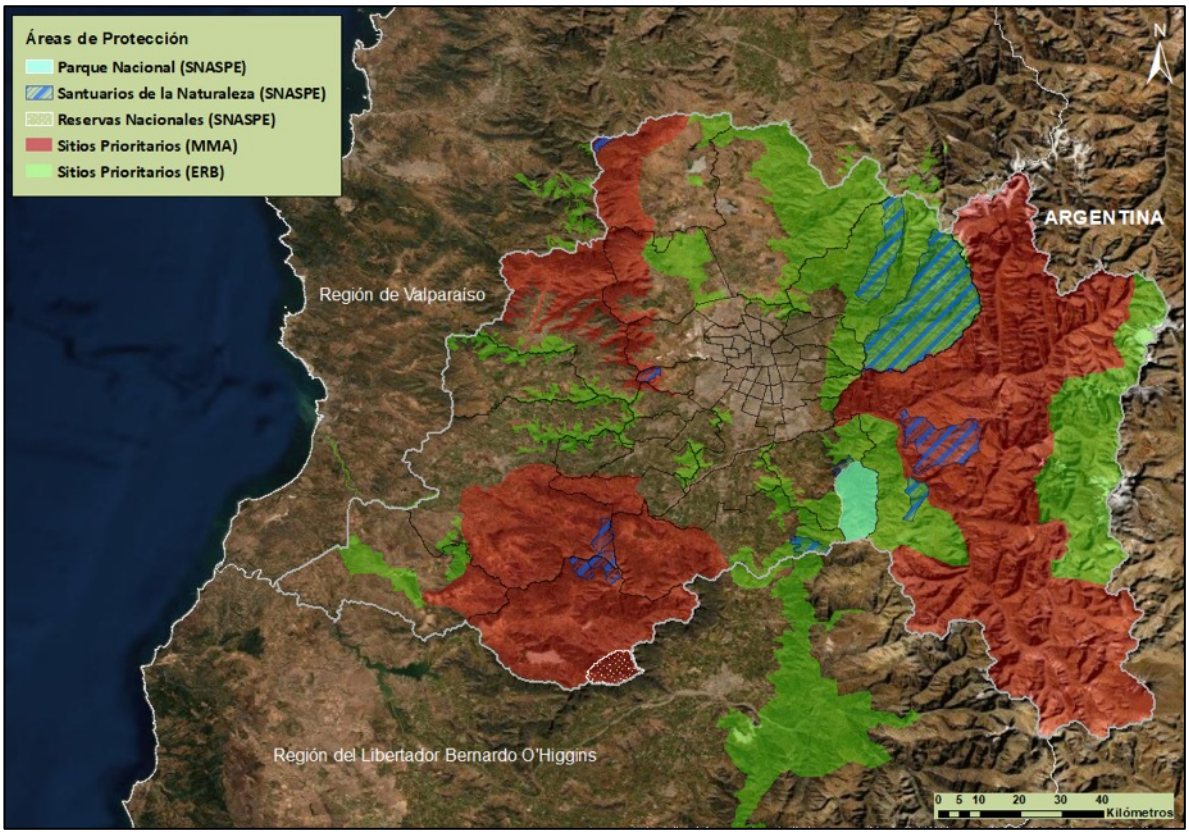
La biodiversidad del territorio nacional entendida como un patrimonio natural único en el mundo (*hostpot* de biodiversidad*)*, de una gran variedad de especies (31.000) entre animales, plantas, algas, hongos y bacterias han permitido, en conjunto con las singularidades climáticas y geomorfológicas de cada territorio, generar diversos ecosistemas de una gran riqueza biológica y grados de endemismo muy importantes.

En este contexto, es posible identificar a grandes rasgos, tres ecosistemas característicos de la región que destacan por su biodiversidad y fragilidad ante los

efectos del cambio climático y presiones antrópicas. Estos ecosistemas corresponden al terrestre, montaña y acuático.

Situados dentro de las áreas protegidas, son principalmente las comunas rurales las que los gestionan, especialmente las más periféricas, debido a la gran extensión territorial que administran, y grados de urbanización más bajos, lo que reduce en parte los niveles de amenaza hacia los ecosistemas.

Figura 12: Principales áreas protegidas de la Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas obtenidas de (MMA, 2020).

En este contexto la red vial actual vinculada a vías expresas y troncales representan los principales accesos a estas áreas, siendo rutas de conectividad a los distintos atractivos naturales y turísticos que estas ofrecen, apoyadas además por las vías estructurantes que definen cada municipio en sus Planos Reguladores Comunales.

No obstante, algunas comunas tienen una mayor accesibilidad que otras debido a la misma geografía del territorio como en el caso de las comunas orientales como San José de Maipo y Lo Barnechea. Por otro lado, también hay comunas como Alhué, las cuales producto del alto nivel de protección que representan estos territorios, exigen estudios de impacto ambiental y procedimientos más complejos que otras comunas, con la finalidad de evitar la fragmentación de los ecosistemas presentes.

Valores de Ambiente y Sustentabilidad

Los valores de ambiente y sustentabilidad corresponden a los aspectos, atributos, componentes y elementos ambientales que son reconocidos en el territorio de la modificación, tanto por los actores claves como desde una perspectiva técnica por ser un atributo positivo, desde un punto de vista ambiental (MMA, 2015).

En el caso de la MPRMS 104, se han identificado los siguientes valores ambientales considerando la consulta a los OAE.

Tabla 5: Valores de Ambiente y Sustentabilidad

Valor N°1: Corredores Ecológicos y Riesgos
Ventajas: • La funcionalidad de la red vial permite potenciar los corredores ecológicos de los territorios por medio de distintas vías como por ejemplo costaneras. • La consolidación de vías permite la gestión de algunas amenazas naturales como las inundaciones mediante ductos de evacuación de aguas lluvias.
Amenazas: • Producción de nuevos trazados viales en ecosistemas sensibles a modificaciones, como Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad. • Áreas susceptibles a peligros geológicos por remoción en masa por respuesta sísmica de suelos o por lluvias intensas. También hay riesgos volcánicos que pueden afectar vías ubicadas en la Cordillera de Los Andes y de infiltración de aguas lluvias.
Mecanismos de potenciación y/o mantenimiento: • Definición de fajas viales que permitan incluir en sus diseños bandejones o calzadas con vegetación de manera de configurar y articular corredores ecológicos e infraestructura verde.
Mecanismos de prevención de amenazas: • Identificación del grado de vulnerabilidad de ecosistemas ante nuevas alternativas de conectividad, permitirá reducir el impacto en ellas. • Generar alternativas viales que permitan evitar daños en la flora y fauna y disminuir los riesgos de origen natural.
Valor N°2: Áreas verdes en torno a vías
Ventajas: • Permiten la captación de CO_2 emitida en los distintos ejes viales y área urbana. • Incentivan el uso de modos de transporte alternativos a los motorizados, como el uso de bicicletas y caminatas. • Aportan una mayor valorización paisajística del territorio.

Amenazas:

- Ampliación de fajas viales que signifiquen la pérdida de vegetación y la creación de Islas de Calor.
- Aumento de partículas contaminantes y gases de efecto invernadero.

Mecanismos de potenciación y/o mantenimiento:

- Mantención periódica de las áreas verdes próximas a vías, favoreciendo la oferta de servicios ecosistémicos y conservación del paisaje.

Mecanismos de prevención de amenazas:

- Elección de modificaciones viales que prioricen caminos que no poseen áreas verdes como primeras alternativas.

Valor Nº3: Presencia de árboles centenarios y cursos de agua

Ventajas:

- Favorece la valorización del entorno natural y cultural de los territorios comunales.
- Mantiene la presencia de servicios ecosistémicos en el territorio.

Amenazas:

- Expansión de la trama urbana y por ende el requerimiento de nuevos trazados viales, que pudiesen afectar elementos naturales esenciales.

Mecanismos de potenciación y/o mantenimiento:

- Conservación de especies longevas y recursos naturales esenciales favorecen la valorización de los territorios y potencia su atractivo para atraer turismo local o regional.

Mecanismos de prevención de amenazas:

- Protección efectiva de áreas y elementos de valor natural y cultural.

Valor Nº4: Presencia de barrios patrimoniales

Ventajas:

- Presencia de barrios patrimoniales generan alta valorización sociocultural de las edificaciones y barrios.
- Fortalecen la identidad comunal.

Amenazas:
Posibilidad de ser afectados por Declaratoria de Utilidad Pública.

Mecanismos de potenciación y/o mantenimiento:

- Medidas como dejar sin efecto fajas de expropiación, considerar pares viales y soterramiento de vías que impidan la alteración de barrios patrimoniales.

Mecanismos de prevención de amenazas:

- Catastro de vías que sean susceptibles a modificaciones en las zonas típicas o barrios patrimoniales.

Valor N°5: Conectividad intercomunal
Ventajas: • Una mayor conexión entre los diferentes centros urbanos de la región, favoreciendo el acceso y flujo de servicios y equipamiento entre localidades. • Beneficia la interconexión de las localidades rurales con las vías principales de la comuna, permitiendo el desarrollo de distintas actividades económicas como son la agricultura o el turismo.
Amenazas: • Los patrones de movilidad en el Gran Santiago se encuentran determinados por los patrones de localización de sus actividades. En la actualidad es posible observar una alta concentración de actividades y servicios en la zona centro oriente y poca oferta de estos en el resto de la ciudad, particularmente en zonas periféricas del poniente y sur de la ciudad, en donde además se localiza un alto porcentaje de la población. Esta característica es muy negativa desde el punto de vista de la movilidad, y en particular desde la óptica ambiental, debido a que las largas distancias a recorrer, generan una alta dependencia de modos motorizados (públicos o privados) para un porcentaje importante de la población.
Mecanismos de potenciación y/o mantenimiento: • Promover un desarrollo urbano con orientación al transporte (TOD por sus siglas en inglés), que potencie mejores condiciones para la promoción de alternativas de movilidad más sustentables. • Trazado vial adyacentes a áreas urbanas que minimice los efectos ambientales.
Mecanismos de prevención de amenazas: • Definir densidades coherentes con las categorías de las vías (y por lo tanto con su capacidad de transportar personas y bienes) y con una mayor mixtura de usos en tornos a los ejes principales. • Identificar áreas potenciales de crecimiento urbano, con la finalidad de proyectar una vialidad intercomunal que responda a las necesidades futuras, y previniendo trazados que puedan causar algún daño a elementos naturales o ecosistemas sensibles.

Fuente: Elaboración propia.

Problemas y/o Preocupaciones Ambientales y de Sustentabilidad

La Guía de Orientación para el Uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile (MMA, 2015) define el problema ambiental como "*una influencia humana o natural sobre los ecosistemas que conducen a una limitación, reducción o incluso a la eliminación de su funcionamiento*" (p. 59), mientras que una preocupación ambiental "*se relaciona con los sentimientos o las emociones asociados a los*

problemas ambientales como la disponibilidad de recursos, la accesibilidad y la calidad ambiental" (p. 59).

En el caso de la MPRMS 104, se han identificado los siguiente Problemas y/o Preocupaciones Ambientales y de Sustentabilidad, considerando la consulta a los OAE.

2.1.6.1.9 Contaminación atmosférica y acústica

A nivel regional uno de los principales problemas ambientales que se identifica en el territorio metropolitano corresponde a la contaminación atmosférica. El constante crecimiento de la población, número de viviendas, desarrollo industrial, parque automotriz y el transporte público son algunos de los factores que influyen en el aumento de material particulado en el aire, dañino tanto para el ser humano como para algunos ecosistemas, lo cual es acentuado por la misma geografía del territorio regional.

EL 2015 se hizo la última actualización del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago, el cual busca reducir en un plazo aproximado de 10 años, los niveles de contaminación atmosférica mediante diferentes medidas restrictivas y parámetros de control sobre las diferentes fuentes contaminantes.

En este escenario, el transporte es uno de los sectores que más ha evolucionado en la reducción de emisión de material particulado en el aire en la últimas décadas (MMA, 2017), algunas de las medidas que han permitido enfrentar esta problemática han sido el cambio de combustible a uno que genere menos contaminantes en el proceso de combustión, medidas de gestión de la demanda de transporte como la restricción vehicular, estrechez en los rangos de tolerancia de ciertas partículas contaminantes, el incentivo por uso de vehículos eléctricos, entre otros.

No obstante, el crecimiento del mercado automotriz ha sido uno de los factores que obstaculizan mantener niveles de contaminación bajos, localizándose las mayores emisiones en donde las fajas viales se encuentran saturadas, debido a la congestión vehicular en diferentes horarios del día, acentuado sus efectos en los meses de invierno.

Existe preocupación por el aumento en los requerimientos energéticos asociados al transporte, producto de la expansión de la ciudad y los kilómetros recorridos. Es importante considerar que la planificación puede incidir en patrones de movilidad más sustentables y generar las condiciones que promuevan modos menos contaminantes y más eficientes desde el punto de vista energético (modos colectivos y no motorizados).

A lo anterior, también se suma la contaminación acústica debido al ruido generado

por el transporte público pesado y la proliferación de motocicletas y vehículos livianos en los últimos años. Es así como en 2019 se promulgó una norma que regula las emisiones de ruido de estos medios de transporte (MMA, 2019).

Ambas problemáticas tienen su mayor manifestación en la zona central de la región, precisamente en las comunas del Gran Santiago como Estación Central, Providencia, Las Condes, Maipú, Ñuñoa, entre otras, ubicadas en torno a las principales avenidas y vías expresas.

2.1.6.1.10 Microbasurales

Otro de los problemas ambientales que más afecta a la población regional está vinculado con la acumulación de basura dentro de las áreas urbanas y cerca de los bordes de los caminos en las áreas rurales y periurbanas, siendo la mayoría de esta basura de origen domiciliario.

Esta compleja situación sanitaria, tiene efectos directos sobre los recursos ambientales de los territorios como son el suelo y el agua (superficiales y subterráneas) además de generar malos olores y ser un latente riesgo en la generación de incendios en áreas rurales, debido al tránsito de vehículos y por los desechos que se arrojan en ellos, como colillas de cigarros, lo cual puede afectar no solo a los asentamientos cercanos, sino que también a los ecosistemas presentes.

En el caso de las áreas rurales la acumulación de basura al borde de caminos en sitios eriazos no solo genera un problema sanitario, sino que también una desvalorización territorial en los sectores afectados por micro basurales, tanto en lo económico como en la calidad de sus paisajes.

Ante este escenario, en 2017 la SEREMI de Medio Ambiente publicó la Estrategia Regional de Residuos Sólidos para la Región Metropolitana de Santiago (2017-2021), en la cual se hace hincapié en la detección, fiscalización y cierre de Vertederos Ilegales de Residuos Sólidos y Micro basurales, con la finalidad de reducir estos espacios y sancionar su creación (SEREMI MMA, 2017).

Entre las comunas de la región que presentan una mayor problemática de residuos sólidos son Lampa y Quilicura al norte, las comunas poniente al Anillo Circunvalación Américo Vespucio en la zona central y las comunas de Buin al sur.

2.1.6.1.11 Afectación de servicios ecosistémicos y riesgos socionaturales

Consiste en la afectación de los servicios ecosistémicos de los espacios urbanos y rurales en donde existe una pérdida de elementos naturales que permiten mejorar la calidad de vida de la población local y flotante, reflejándose por ejemplo en la falta de arborización entorno a fajas viales.

Esta situación reduce la capacidad de ciertos sectores en mantener el equilibrio de

las emisiones contaminantes en el aire como el CO_2 además de su capacidad entregar espacios de recreación y la conservación del paisaje, como un recurso natural indispensable en los territorios con poca vegetación.

Por otro lado, el tratamiento de quebradas y riberas de ríos para la conformación de nueva vialidad o ampliación de fajas, significa una intervención en espacios sensibles en donde ecosistemas dependen de los recursos presentes como es el agua, para su subsistencia y servicios ecosistémicos.

Adicionalmente, la fragmentación del paisaje por la vialidad, también genera la preocupación latente de la muerte de fauna nativa en áreas de intersección urbana-rural o en plenas vías principales intercomunales, debido al atropello de especies que cruzan las vías que se superponen en los territorios naturales que antes ellos dominaban, y los cuales no tienen alternativas de paso aéreo o subterráneo generado por los proyectos viales.

Esta situación se acentúa, cuando la intervención o propuestas de vialidad están trazadas dentro de áreas de preservación ecológica, en donde la flora nativa también es amenazada por nuevas vías o ampliaciones, alterando el equilibrio de los ecosistemas que las sustentan.

La urbanización de cuencas y subcuencas del piedemonte andino de la ciudad de Santiago (por ejemplo, cuencas de Macul-San Ramón, de Arrayán-Las Gualtatas, de Chicureo), generan un grave impacto sobre los ecosistemas, afectando la productividad vegetal, biomasa, permeabilidad del suelo, temperatura urbana, cambios en la estética de los paisajes, entre otros efectos ecosistémicos.

En relación a los riesgos socionaturales, la construcción de obras en áreas susceptibles a peligros geológicos por remoción en masa, asociada a la respuesta sísmica y de lluvias intensas en suelos, pueden afectar la infraestructura crítica o a la vida y salud de las personas.

También existe la preocupación por el riesgo volcánico que puede afectar a las vías ubicadas cerca de volcanes ubicados en la Cordillera de Los Andes.

Además, construir sobre la falla San Ramón en las comunas de Las Condes, La Reina, Peñalolén, La Florida, Puente Alto y en menor grado Lo Barnechea y Pirque constituye un riesgo potencial inminente para la población que habita en estos espacios.

2.1.6.1.12 Deterioro de barrios y de calidad urbana

Uno de los problemas ambientales que surgen de la vialidad en la región consiste en la pérdida de territorio en barrios patrimoniales y socioculturales debido a la Declaración de Utilidad Pública que se realizan en sus alrededores e interiores, para

la modificación de las fajas viales actualmente saturadas por el transporte público y particular.

El atractivo cultural, patrimonial y turístico que generan estos territorios aumentan la demanda de viviendas generalmente en altura, aumentando la densidad de población en estos barrios, dificultando la expropiación de propiedades para ensanchar fajas viales debido a la presencia de edificios, lo que se refleja en una congestión vial, la cual es acentuada además por el uso de las pistas como estacionamiento.

En ocasiones ante esta imposibilidad de expropiación se generan islas de calor debido a la pérdida de vegetación, como por ejemplo en bandejones centrales en avenidas, ante la imposibilidad de expropiación de los inmuebles patrimoniales, generando vías de mayor magnitud aumentando la temperatura del aire.

Por otro lado, al ser barrios patrimoniales, el ensanche de algunas fajas viales saturadas, imposibilita la expropiación debido a la calidad cultural e histórica que representan, causando una disyuntiva en la toma de decisiones ya que, estos territorios también exigen una mejor accesibilidad y movilidad debido a la congestión vehicular que presentan, lo que debilita su desarrollo económico y social.

Conflictos Socioambientales

2.1.6.1.13 Vialidad afectada a DUP no materializada

Uno de los conflictos socioambientales que pueden tener una repercusión social importante, es la falta de materialización por varias décadas de las Declaratorias de Utilidad Pública en materia de vialidad.

Entre algunos inconvenientes que causa esta situación, es la pérdida de valorización patrimonial de las familias a las que se les afectó sus terrenos con la declaratoria a utilidad pública, mediante el instrumento de planificación territorial (PRMS) para ser destinados a un futuro ensanche o apertura de caminos, calles, avenidas o parques público, los cuales nunca se concretaron. Esto les dificulta vender a un precio de mercado lo cual perjudica a los propietarios.

Por otro lado, también está la pérdida para la ciudad el no materializarse la DUP o solo parcialmente, ya que no se logra mejorar la conectividad vial y de esta forma mejorar las velocidades de desplazamiento, congestión y otros beneficios urbanos asociados. Al caducar la DUP se produce tanto un perjuicio tanto para los privados que quedaron gravados por años como franja de expropiación, como el sector público que no pudo materializar la DUP y posterior construcción de las vías estructurantes planificadas.

2.1.6.1.14 Vialidad de Zonas Típicas

Otro conflicto socioambiental que se advierte son aquellas DUP que se asignan en las zonas típicas de carácter patrimonial, las cuales tienen como efecto inmediato una pérdida del valor de los inmuebles en la zona afectada.

En este contexto, la ejecución de la vía, la cual busca otorgar una mejora a la red de vialidad mediante la modificación en los anchos de fajas por medio de la expropiación de terrenos privados, representa en ocasiones una amenaza en la conservación del patrimonio y espacios verdes que se ven afectados por las declaratorias.

2.1.6.1.15 Loteos irregulares o tomas en Declaratorias de Unidad Pública

La falta de materialización de las DUP, también produce conflictos en los terrenos afectos a ser destinados a ensanches o aperturas de vías debido a que, al no concretarse dichas DUP, éstos quedan desocupados, motivo por el cual la población carente de una vivienda procede a tomárselos generando un conflicto entre los pobladores y la autoridad pública por la ocupación del paño declarado. Esta situación se ha acentuado estos últimos meses producto de los efectos económicos de la pandemia que ha llevado a un aumento significativo de población sin acceso a vivienda y con ello han proliferado una serie de campamentos en la región, muchos de los cuales se localizan próximo a vías estructurantes, como por ejemplo en la Autopista del Sol.

Esta situación también se expresa en las áreas rurales en donde se producen loteos irregulares, que tienen como finalidad última obtener un espacio en donde las familias puedan tener una vivienda. No obstante, esta práctica irregular en muchos casos está relacionada con un mercado ilegal en donde especuladores informales les venden a familias terrenos de uso público, haciéndoles perder su dinero, la vivienda construida e incluso la posibilidad de enfrentar cargos judiciales por apropiarse de predio públicos, lo cual constituye un delito.

Por otro lado, los asentamientos humanos irregulares ubicados en áreas susceptibles a diversos peligros geológicos e hidrometeorológicos, genera conflictos con la ejecución de las modificaciones viales que se proyecten.

Asociado a este punto, también se puede mencionar la declaratoria de utilidad pública en áreas donde se localiza actualmente infraestructura energética o se proyecte alguna que pueda generar conflictos en la factibilidad de operación.

2.1.6.1.16 Segregación y Fragmentación por Vialidad

La configuración de la red vial metropolitana, que tiene como propósito otorgar una mayor conectividad entre los distintos modos de transporte público y privado a la población, a través de la creación de nuevas vías y mejorar las existentes, también puede producir un efecto adverso en el territorio, al segregar socialmente y

fragmentar los espacios urbanos y naturales.

En este sentido, la vialidad regional se convierte también en una limitante en el desplazamiento de modos de transporte alternativos a los motorizados como los trayectos en bicicletas o a pie.

Esta segregación social se manifiesta por ejemplo en vías concesionarias expresas, las cuales se convierten en corredores con un flujo vehicular intenso que las hace casi infranqueables dentro del tejido urbano, con intervenciones espaciales significativas en el paisaje urbano mediante zonas de elevación y hundimiento que dificulta la movilidad de ciertas alternativas de transporte y de grupos sociales por ellas.

Por otra parte, el proceso de fragmentación generado por la vialidad en el territorio, se expresa con la pérdida del valor ambiental de los ecosistemas, los cuales han sido intervenidos para generar tramos viales en búsqueda de la eficiencia y optimización de la red vial, lo que ha exigido tomar decisiones que puedan afectar el desarrollo de los ecosistemas presentes. Un ejemplo corresponde a la vialidad en el sector de Piedemonte de Santiago o cercanos a sitos de alto valor ambiental.

Esta situación origina nuevos conflictos entre los distintos actores sociales involucrados, los cuales debaten entre la conservación y protección de los espacios naturales significativos para cada territorio y la necesidad de otorgar accesibilidad a grupos humanos aislados que requieren alternativas de conectividad, transporte, accesos a servicios y equipamiento para el desarrollo social y económico de sus localidades.

Por último, se menciona el conflicto asociado a la pérdida de cultivos y tierra agrícola por crecimiento en extensión del área urbana que tiene efectos sociales en trabajadores agrícolas del lugar, entre otros.

2.1.7 Marco de Referencia Estratégica

El Marco de Referencia Estratégico hace alusión al contexto político – administrativo que se genera por medio de macro-políticas, planes y/o estrategias que rigen para el territorio objeto de modificación. Estas son consideradas en la Evaluación Ambiental Estratégica del IPT, otorgando las referencias y orientaciones para la evaluación, ayudando a la resolución de problemas y constituyendo el marco de referencia en el proceso de decisión.

Para ello se han revisado aquellas políticas, planes y/o estrategias que los OAE han considerado relevante en los procesos de participación de la EAE.

Escala Global

2.1.7.1.1 La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sustentable

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, fue aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas. En ella se incluyen 17 Objetivos y 169 metas para los próximos 15 años. El propósito central de la Agenda es "transformar el paradigma de desarrollo dominante en uno que nos lleve por la vía del desarrollo sostenible, inclusivo y con visión de largo plazo" (Naciones Unidas, 2018).

Si bien no se trata de un plan oficial del Estado de Chile, es un compromiso internacional firmado por los Estados miembros de Naciones Unidas, que es transversal a las políticas nacionales y sectoriales relacionadas con el desarrollo sostenible, por lo tanto, se debe considerar en todo el accionar del Estado.

Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son de alcance general pero la relación con la EAE de la MPRMS 104 en algunos casos es bastante directa. Los objetivos y metas más relacionadas con la modificación se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 6: La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica

Objetivo	Metas	Relación con la EAE
1. Reducción de las desigualdades (ODS 10)	10.3 Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto	La modificación propuesta aborda indirectamente esta meta ya que la mejora de la vialidad planificada contribuye a reducir brechas socioeconómicas en la región, al contribuir en la igualdad en el acceso a los servicios y equipamientos.
2 Salud y Bienestar (ODS 3)	3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	La propuesta de la ONU de reducción de tasa de mortalidad por lesiones debidas a accidentes de tráfico se puede vincular indirectamente con la propuesta, en términos de garantizar que la vialidad propuesta por el MPRS 104 cumpla mayores estándares de seguridad
3. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos,	11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales	La modificación del PRMS 104 implica mejoras en la conexión vial de la región, por lo que se avanza en generar mejores
	11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a	

Objetivo	Metas	Relación con la EAE
seguros, resilientes y sostenibles (ODS 11)	sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad	interacciones económicas, sociales y ambientales entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional, a través de la movilidad. Además, la EAE ofrece un marco de planificación participativa.
	11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países	
	11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo	
	11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo	
	11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad	
	11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional	

Fuente: Elaboración propia.

2.1.8 Escala Nacional

Política Nacional de Desarrollo Urbano

La Política Nacional de Desarrollo Urbano: Ciudades Sustentables y Calidad de Vida, fue elaborada por una comisión asesora presidencial y publicada el año 2014. Esta tiene por tiene como principal objetivo generar las condiciones para mejorar calidad de vida para las personas, abordando de manera integral los aspectos que rigen la conformación de nuestras ciudades, buscando que su desarrollo sea socialmente integrado, ambientalmente equilibrado y económicamente competitivo

En este sentido, el documento está basado en el concepto de "Desarrollo Sustentable", entendiendo desarrollo como el aumento de posibilidades de las personas y comunidades para llevar adelante sus proyectos de vida en diferentes ámbitos; y sustentable como la capacidad de no solo satisfacer las necesidades presentes sino de las futuras generaciones.

Por otro lado, considera al territorio como un "Bien Común", único e irrepetible, que debe regularse cuando se definen usos permanentes. Al mismo tiempo deben respetarse las opciones de ocupación del territorio que las personas libremente deseen, estableciendo límites y condiciones en cada caso.

De acuerdo con lo anterior, la Política se rige bajo 12 principios rectores: Gradualidad, Descentralización, Equidad, Integración Social, Participación, Identidad, Compromiso, Calidad, Eficiencia, Adaptabilidad, Resiliencia y Seguridad.

Estos principios se aplican a 5 ámbitos que estructuran la Política: "Integración Social", "Desarrollo Económico", "Equilibrio Ambiental", "Identidad y Patrimonio", siendo el eje articulador de estos el "Institucionalidad y Gobernanza".

La Política hace menciones explícitas orientadas al desarrollo urbano inclusivo considerando aspectos de movilidad y transporte, los cuales se detallan a continuación.

Tabla 7: Relación entre Política Nacional de Desarrollos Urbano y EAE

Ámbito	Objetivo	Relación con EAE
1.Integración social	1.1 Garantizar el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos	La EAE desde un enfoque de integración ambiental y sustentable, se alineada con el objetivo de la Política, mediante la consideración de los sistemas de movilidad y accesibilidad como factor fundamental en la planificación territorial en donde se sitúan las comunas susceptibles a la modificación. Se coloca especial atención en que el Estado vele porque nuestras ciudades sean lugares inclusivos, donde las personas estén y se sientan protegidas e incorporadas a los beneficios urbanos: acceso a los espacios públicos, educación, salud, trabajo, seguridad, interacción social, movilidad y transporte, cultura, deporte y esparcimiento. En este sentido, las modificaciones del PRMS a la vialidad, deben tomar en consideración los aspectos accesibilidad, que permita mejorar la calidad de vida de las personas. La planificación de la vialidad estructurante y su posterior consolidación permitirán mejorar el acceso a los centros de trabajo, educación y servicios. Si a esto se suman el uso de modos de transporte no contaminantes como ciclovías, electro movilidad y transporte público eficiente se lograrán ciudades más sustentables.
	1.2 Revertir las actuales situaciones de segregación social urbana	
	1.3 Incrementar la conectividad, la seguridad y la accesibilidad universal	
	1.8 Propiciar la integración social en y con las localidades apartadas	
3. Equilibrio Ambiental	3.6 Fomentar la movilidad urbana a través del uso compartido del espacio público.	Este objetivo apunta a fomentar el tránsito peatonal y el uso de la bicicleta, y garantizar la accesibilidad universal con normas urbanísticas específicas para el espacio público. En este sentido la EAE del MPRMS 104 se relaciona directamente, ya que la fijación de DUP, permite a futuro diseñar iniciativas como paseos, ciclovías y otras medidas que requieren como paso fundamental la aprobación de esta modificación que asegure las fajas

Ámbito	Objetivo	Relación con EAE
		mínimas para tales proyectos. Adicionalmente el PNDU menciona avanzar en la creación de zonas urbanas de tráfico calmado y fomentar el uso del espacio público para aspectos no funcionales como pasear, conversar, sentarse a mirar, lo cual se relaciona con la modificación. Por último, se menciona la incorporación de sistemas de transporte público de bajo impacto, que permitan una interrelación armónica entre diferentes usos del espacio público, lo cual también se aborda con de manera indirecta con esta modificación al instrumento de planificación.
4. Identidad y patrimonio	4.1 Valorar el entorno físico, construido o natural, formador de la identidad de las comunidades.	La EAE del MPRMS 104 considera especialmente la protección de Zonas Típicas que pudiesen verse afectadas por el trazado planificado de la vialidad estructurante del PRMS. En este sentido se proponen medidas para aminorar tales efectos en barrios de alto valor patrimonial, como consideración de perfiles existentes o pares viales que impidan la destrucción de las construcciones patrimoniales.

Fuente: Elaboración propia.

Política Nacional de Desarrollo Rural

La Política Nacional de Desarrollo Rural publicada el año 2014 tiene como objetivo general mejorar la calidad de vida y aumentar las oportunidades de la población rural, basada en el nuevo paradigma rural propuesto por la OCDE, concebido con un accionar público y un enfoque territorial.

La Política se rige bajo 12 principios rectores los cuales son: Bienestar Social, Diversidad de Oportunidades, Equidad, Integración Territorial, Identidad, Descentralización, Sustentabilidad, Eficiencia, Participación, Resiliencia, Gradualidad e Integralidad.

La Política se articula en 5 ámbitos: Bienestar Social de la Población, Oportunidades Económicas, Sustentabilidad Medio Ambiental, Cultura e Identidad y por último Gobernabilidad de la Política de Desarrollo Rural. Estos poseen ejes estratégicos con sus respectivos objetivos específicos para guiar a quienes toman decisiones en los territorios rurales a diversas escalas.

A continuación, se identifica los dos ámbitos de la Política y sus respectivos ejes estratégicos más relacionados con la modificación del instrumento.

Tabla 8: Relación entre la Política Nacional de Desarrollo Rural y la Evaluación Ambiental Estratégica

Ámbitos	Ejes estratégicos	Relación con la EAE
1. Oportunidades	1.1 Multiactividad	Las comunas rurales involucradas en la modificación poseen una variedad de elementos naturales que pueden ser

Ámbitos	Ejes estratégicos	Relación con la EAE
Económicas en el Territorio Rural		beneficiadas con una mejora en su conectividad vial. Como respuesta a lo anterior, el PRMS puede permitir mejorar la accesibilidad para las actividades agropoductivas y turísticas presentes en la región.
2. Sustentabilidad Medio Ambiental del Territorio Rural	2.1 Biodiversidad, Servicios Ecosistémicos y Paisaje	La Región Metropolitana representa una importante biodiversidad de ecosistemas y paisajes que han sido reconocidos por diversos instrumentos de gestión ambiental, y que ha permitido resguardar el patrimonio natural de los territorios y ser considerados en la planificación comunal. Se destacan instrumentos como el SNASPE, los Santuarios de la Naturaleza y ZOIT. En este contexto, la vialidad propuesta en el PRMS permite favorecer el acceso a lugares de valor natural y áreas protegidas, y con ello contribuir al desarrollo local de manera sostenible. Las vías propuestas en el espacio rural se emplazan en mayor parte sobre vías pre existentes.
	2.3 Recurso Suelo	Las vías propuestas por el MPRMS 104 en el espacio rural se emplazan en mayor parte sobre vías pre existentes Eventualmente en algunos sectores se pueden alterar suelos de alto valor agrícola, pero en proporciones bajas.

Fuente: Elaboración propia.

Política Nacional de Transporte

La Política Nacional de Transporte fue elaborada el año 2013, bajo la dirección del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Esta guía el desarrollo a largo plazo del sector y entre sus objetivos, prioridades e instrumentos están los planes maestros de infraestructura vial, portuaria y ferroviaria, los planes de inversión, manuales de calidad de servicio para el transporte público, y reservas de espacio para la localización de terminales y nuevos servicios.

La Política Nacional de Transportes ha servido de referencia para elaborar los planes estratégicos de la Subsecretaría de Transporte, y se complementa con un conjunto de documentos técnicos a través de los cuales se materializa en la práctica.

A continuación, se presenta, los objetivos y líneas de acción más relacionadas con la modificación del PRMS 104.

Tabla 9: Política Nacional de Transporte y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica

Elementos de Visión	Líneas de acción	Relación con la EAE
1. Desarrollo Social: Asegurar Movilidad	1.1 Acceso al transporte público	La EAE de la MPRS 104 se relaciona indirectamente con estas prioridades de la política de transporte, en tanto el plan planifica la vialidad estructurante de las comunas de la Región Metropolitana de Santiago, y en muchas de ellas se desarrolla el transporte público. El segundo objetivo se relaciona especialmente con las comunas
	1.2 Eficiencia del transporte urbano	

	1.3 Estándares de calidad	urbanas de la región, donde se planifica el ancho y conexión de vías expresas y troncales lo cual impacta positivamente en el mejoramiento de tiempos de desplazamiento del transporte público. Los estándares también se relacionan indirectamente con anchos viales que se pretende regular, lo cuales inciden en mejoramiento de tiempos de viajes y calidad del servicio.
2. Desarrollo Económico: Planificar Infraestructura	2.1 Capacidad	La relación del Plan con la EAE de la modificación se expresa en el vínculo indirecto que existe entre la infraestructura en el largo plazo y la necesidad de proyectar la demanda y dimensionar hacia el futuro las vías urbanas e interurbanas. Para producir estas proyecciones, se deberá conocer los sistemas a través de las estructuras de viajes que se derivan del uso del suelo, el sistema de actividades y el sistema económico. La relación viajeros–territorio–economía es clave en el análisis y, según la visión recomendada en esta política, debe tratarse como un grupo indivisible debido a la importancia de sus interacciones para el diseño de soluciones de transporte. En este sentido la definición de vialidad estructurante da certeza para futuros proyectos de mejoramiento vial y de transporte.
	2.2 Eficiencia	El avance de nuevos proyectos debería ir acompañado de una optimización que permita obtener el máximo rendimiento de las instalaciones viales existentes. Esto implica, por ejemplo, activar sistemas de reversibilidad en las vías, pares viales o soterramiento de trazados, entre otras propuestas del plan. Esto se relaciona directamente con la MPRMS 104, especialmente en las zonas urbanas donde hay Zonas Típicas que pueden contemplar este tipo de medidas para minimizar los impactos sobre el patrimonio urbano.

Fuente: Elaboración propia.

Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático

La política pública más importante a nivel nacional sobre cambio climático corresponde al Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático del año 2014, impulsado en el marco del Plan de Acción Nacional de Cambio Climático 2008-2012. Este documento, elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente, fue aprobado por el Consejo de Ministros para la Sustentabilidad y el Cambio Climático el 1 de diciembre de 2014 (MMA, 2014). Su período de vigencia es entre 2015-2019.

El Plan se centra en los conceptos de eficiencia y gestión de riesgos. Este Plan entrega el marco conceptual y los lineamientos para la adaptación en Chile, y articula los planes sectoriales de adaptación que fueron comprometidos en el plan nacional de adaptación al cambio climático, para los sectores definidos como prioritarios, estando aprobado a la fecha los siguientes planes: Silvoagropecuario, Biodiversidad, Pesca y Acuicultura, Salud, Servicios de Infraestructura y Ciudades (MMA, 2018).

A continuación, se presentan los objetivos y líneas de acción más relacionadas con la modificación del PRMS 104.

Tabla 10: Política Nacional de Adaptación al Cambio Climático y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica

Objetivos	Líneas de acción	Relación con la EAE
1. Establecer y actualizar los sectores que requieren planes de adaptación y establecer los criterios y lineamientos para su elaboración e implementación	1.1 Sector Ciudades	La política plantea la adaptación al cambio climático de las ciudades, a través de la consideración de todos los sectores involucrados directa o indirectamente en la planificación y gestión de ellas, tales como recursos hídricos, energía, infraestructura, biodiversidad, salud y transportes. Por lo tanto, la modificación del PRMS se relaciona específicamente con los aspectos de vialidad estructural que inciden en un transporte más eficiente que contribuya a aminorar los impactos del cambio climático.

Fuente: Elaboración propia.

Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades 2018-2022

El Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades 2018 - 2022, aprobado por el Consejo de Ministros para la Sustentabilidad y el Cambio Climático el año 2018 fue coordinado por el Ministerio de Medio Ambiente. Tiene como objetivo general "proponer lineamientos de adaptación para las ciudades frente al cambio climático, fortaleciendo, con una mirada prospectiva, la capacidad de respuesta y la de sus habitantes frente a sus diferentes impactos, propendiendo mejorar el nivel de equidad territorial" .

Se compone de cinco ejes estratégicos y diez líneas de acción en torno a: Planificación urbana y ordenamiento territorial; Infraestructura y construcción sostenible; Reducción y gestión del riesgo de desastres asociados al cambio climático; Gestión local y colaboración interinstitucional, y; Difusión. El Plan propone 35 medidas y acciones, varias de las cuales se articulan en base al concepto de mitigación, resiliencia y sostenibilidad urbana.

Este nuevo Plan de adaptación sectorial presenta mayor detalle y claridad en relación a las responsabilidades de los gobiernos locales y del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y constituye la primera iniciativa estatal que prioriza la adaptación, mitigación y resiliencia urbana al cambio climático en el país.

Tabla 11: Plan de Adaptación al Cambio Climático de Ciudades y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica

Ejes	Líneas de acción	Relación con la EAE
1. Planificación urbana y ordenamiento territorial	1.1 Instrumentos de planificación territorial y normas urbanas	La modificación propuesta se alinea directamente con este eje ya que corresponde a un instrumento de planificación territorial que define la vialidad estructurante de la Región Metropolitana.
	1.2 Movilidad urbana	Esta es la línea de acción del Plan más relacionada con la propuesta de modificación normativa 104, en términos de avanzar hacia una planificación urbana integrada, incorporando elementos de movilidad urbana. Acá se observa una relación directa con la definición de vialidad expresa, troncal, condicionada y supletoria que contribuye a la conectividad metropolitana e intercomunal.
2. Infraestructura y construcción sostenible	2.1 Espacio público	La relación del Plan con la EAE de la modificación se expresa en el vínculo indirecto con la medida de "avanzar hacia una concepción de espacio público como soporte para la adaptación al cambio climático." Esto se asocia fundamentalmente a que la modificación apunta a crear un nuevo espacio público destinado a la circulación y que puede favorecer modos sustentables de transporte como la bicicleta y caminatas.
4. Gestión local y colaboración interinstitucional	4.1 Generación de capacidades y colaboración	Esta línea de acción se relaciona con la posibilidad de que la EAE sea una buena instancia para formalizar colaboraciones institucionales en torno al diseño vial e implementación de una movilidad sustentable.
	4.2 Gestión	Al igual que el anterior, la EAE es una buena instancia para impulsar acciones de adaptación de las ciudades al cambio climático a partir del manejo de la vialidad estructurante de la región.

Fuente: Elaboración propia.

Escala Regional

2.1.8.1.1 Estrategia Regional de Desarrollo de la Región Metropolitana, Capital Ciudadana 2012 – 2021

La Estrategia Regional de Desarrollo de la Región Metropolitana, "Capital Ciudadana 2012 – 2021, corresponde al instrumento rector de planificación para orientar el desarrollo de la región y está elaborado por el GORE- de la Región Metropolitana de Santiago. La Estrategia posee una imagen objetivo resumido en dos conceptos "CAPITAL - CIUDADANA" y establece un horizonte a largo plazo de 10 años para lograr su implementación.

Según lo señalado, el instrumento se compone de 6 Lineamientos Estratégicos Regionales (LER) los cuales buscan aproximarse de manera integral a los obstáculos o barreras que componen la base de los problemas recurrentes identificados de las personas y sociedad regional, generando posteriormente respuestas integrales,

sostenibles y más efectivas.

La actual Estrategia tiene una visión explícita y metas respecto al transporte en la capital orientada a generar una región más integrada e inclusiva, lo cual está representado en la siguiente tabla, con los respectivos objetivos estratégicos que se relacionan con la EAE.

Tabla 12: Relación entre la Estrategia Regional de Desarrollo, Capital Ciudadana y la Evaluación Ambiental Estratégica

Lineamiento Regional Estratégica (LER)	Objetivos Estratégico	Relación con la EAE
1. Santiago – Región Integrada e Inclusiva	1.1 Coordinar una mejora de la conectividad intra e interregional	La EAE de la modificación MPRMS 104 puede contribuir al logro de varios de estos objetivos de la estrategia, especialmente en indicadores como promedio minutos de viaje en transporte público, porcentaje de participación de los distintos modos de transporte, número de kilómetros de ciclovías, entre otros. La propuesta define una vialidad estructurante que contribuye a una mayor integración e inclusión en la región. También se proponen medidas para proteger sectores de alto valor patrimonial.
	1.2 Diversificar los modos de transporte en las zonas rurales de la RMS.	
	1.3 Incentivar la recuperación y valorización de identidades territoriales (regional, agropolitanos, locales, barriales, poblacionales, translocales y otras) al interior de la región	

Fuente: Elaboración propia.

2.1.8.1.2 Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad 2015 -2025

La Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad 2015-2025 representa la continuación y actualización de las estrategias de la región impulsadas desde 2003. La actual estrategia busca la conservar la biodiversidad de la región como parte de la identidad territorial de esta, capaz de contribuir al desarrollo de la sustentabilidad y competitividad por medio de sus bienes y servicios ecosistémicos.

El principal desafío que asume la Estrategia en un horizonte de 10 años es, incorporar la biodiversidad al desarrollo como fuente de oportunidades, bienestar de los habitantes y una eficaz herramienta para resguardar el patrimonio en ambientes naturales, urbanos, rurales y productivos.

A continuación, se identifica un eje y un lineamiento de acción vinculado con la MPRMS 104 y su relación con la EAE.

Tabla 13: Relación Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad y EAE

Ejes Estratégicos	Lineamientos de Acción	Relación con EAE
1. Valorización de los servicios ecosistémicos.	2.1 Identificación, seguimiento y valorización de los servicios ecosistémicos	La MPRMS 104 permite conectar de mejor manera a las zonas rurales y naturales de la región, valorizando de mejor forma los servicios ecosistémicos naturales y agro productivo que presentan, mediante una mejor conectividad vial.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.8.1.3 Plan Maestro de Transporte Santiago 2025

El Plan Maestro de Transporte Santiago 2025 nace de la necesidad de contar con una guía para la gestión y las inversiones estratégicas en infraestructura que definan un sistema de transporte urbano orientado a satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en Santiago en el largo plazo. El Plan fue elaborado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones junto a otras 13 instituciones y fue lanzado el año 2013. El Plan fue dirigido por un Consejo conformado por: la Intendencia Región Metropolitana, Subsecretaria de Obras Públicas, Subsecretaría de Transportes y Subsecretario de Vivienda y Urbanismo.

El Plan Maestro de Transporte busca generar un programa coordinado de proyectos entre las distintas instituciones. El desafío central es consensuar un programa de inversiones y gestión equilibrado que promueva la provisión de transporte público de alta calidad y cobertura, y logre disminuir la tendencia natural hacia el uso intensivo del automóvil.

El Plan se compone de un diagnóstico de las condiciones actuales y futuras de la movilidad en la ciudad; de las tendencias de desarrollo de la ciudad, generando una imagen del Santiago al año 2025 en términos de la localización de residencias y actividad económica; un listado de proyectos bases y complementarios que se espera estén implementados antes del 2025; y finalmente, una serie de medidas de gestión de corto plazo que permitan adelantar resultados y mejorar la eficiencia de las inversiones futuras.

Tabla 14: Relación Plan Maestro de Transporte Santiago 2025y EAE

Ejes Estratégicos	Lineamientos	Relación con EAE
1. Eficiencia	1.1 Es necesario favorecer el desarrollo y uso de modos de transporte eficientes, que ocupen menos espacio vial por persona transportada y que dependan menos de las limitaciones que impone la congestión vehicular	La modificación del PRMS 104 agrega y/o elimina vías, modifica trazados, modifica anchos de fajas y estándares y cambia denominaciones de códigos y/o nombres. En este sentido varios de los ejes viales para optimizar y hacer más eficiente su materialización no se amplían, con ello no se afecta la plusvalía de varios predios con declaratoria de utilidad pública. Del mismo

Ejes Estratégicos	Lineamientos	Relación con EAE
		modo, se ha considerado la eliminación de trazados de expropiación en varias Zonas Típicas de manera de no alterar el valor patrimonial de los barrios, así como su valor de suelo.
	1.2 Estos modos de transporte deben ofrecer un nivel de servicio que sea comparable con lo que ofrece el automóvil; esto implica no sólo bajos tiempos de viaje sino también comodidad, confiabilidad y conexiones multimodales bien coordinadas que ofrezcan el nivel de servicio adecuado a la demanda en cada caso.	La MPRMS 104 no incide directamente en el diseño vial y de los modos de sistema de transporte, pero da un marco de referencia territorial para la materialización de vías estructurantes que mejoran los niveles de servicio, tanto del transporte público como privado.
	1.3 Es deseable reducir las distorsiones del mercado de transporte urbano, donde los usuarios de los modos no perciben la totalidad de los costos incurridos para ofrecer el servicio o la infraestructura adecuada; ésta es una tarea difícil y que requiere una constante atención a ajustar precios para que reflejen costos reales y las externalidades de cada modo.	Como se mencionó anteriormente el PRMS no se encarga de fijar precios y corregir distorsiones del mercado de transporte, pero es la base para la materialización de proyectos e iniciativas viales que necesitan la certeza de una red vial estructurante interconectada.
	1.4 El crecimiento económico y la motorización, junto con aumentar las expectativas de calidad, mejorará la disponibilidad a pagar por un mejor servicio; es deseable aprovechar esta coyuntura para recuperar una mayor proporción de la inversión requerida mediante cobros a los usuarios de cada servicio de transporte.	Al igual que el punto anterior el PRMS no incide directamente en este lineamiento del Plan Maestro. Pero si ha tenido influencia en fijar las vías estructurantes concesionadas como el caso de Chicureo o Autopista del Sol, por lo que hay una relación con este tipo de vías.
	1.5 Es deseable compatibilizar el desarrollo urbano de la ciudad con modos de transporte masivo de tal manera de crear las condiciones para que la demanda pueda ser servida en forma eficiente y atractiva por modos sustentables.	Para que el transporte público y privado pueda fluir de manera rápida y segura se necesita una red vial estructurante conectada y articulada. En este sentido la modificación del PRMS contribuye directamente para avanzar en varios proyectos e inversiones del Plan Maestro.
2. Equidad	2.1 El Plan Maestro de Transporte debe orientarse a dar una buena accesibilidad al empleo, educación, servicios y esparcimiento a todos sus residentes.	El proceso de la EAE identifica los principales problemas de accesibilidad considerando la oferta y demanda vial en el Gran Santiago. En esta línea, la MPRMS 104 permite optimizar los flujos de circulación mediante la planificación de vías estructurantes que aseguren conectividad y

Ejes Estratégicos	Lineamientos	Relación con EAE
		accesibilidad a los principales centros y subcentros de la ciudad.
	2.2 Quienes no tienen acceso a un automóvil necesitan servicios de transporte público de buen nivel para acceder a oportunidades de empleo, educación y servicios que permitan elevar su productividad e ingreso.	La determinación de anchos entre líneas oficiales que permitan la circulación de transporte público facilita el desplazamiento de las personas, especialmente la de menores recursos, fomentando la movilidad sustentable en la región.
	2.3 Las tarifas de estos modos de transporte público deben ser consistentes con los niveles de ingreso de estos estamentos; esto hace que no sea equitativo aumentar las tarifas del transporte público más rápidamente que el aumento de sus salarios medios.	Esto es un ámbito de competencia del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, pero la MPRMS 104 da claridad respecto a las vías estructurantes que constituyen pieza fundamental del sistema de transporte público de Santiago.
	2.4 La recuperación de los costos de inversión debe concentrarse entonces en los usuarios de transporte privado, en particular de concesiones viales, estacionamientos y, posiblemente, tarificación por congestión.	Las concesiones viales deben basarse en la fijación previa de vías planificadas, lo cual es el ámbito de acción de la MPRMS 104. En este sentido la modificación del instrumento contribuye a este lineamiento.
3. Sustenta-bilidad	3.1 Mejorar la toma de decisiones requiere poner precio a las externalidades negativas del transporte como un elemento fundamental de un sistema de transporte sustentable.	El PRMS no tiene injerencia en la fijación de tarifas o regulación económica del transporte, no obstante, la articulación y unificación de la red vial estructurante puede incidir en un sistema más eficiente. Un ejemplo puede ser las vías condicionadas y privadas que asumen las externalidades negativas del transporte privado.
	3.2 Es deseable promover y apoyar el uso de medios de transporte más sustentables, como son la bicicleta y la caminata, mediante infraestructura apropiada, estacionamiento seguro y la disponibilidad de bicicletas públicas.	La regularización de las vías estructurantes y de declaratorias de utilidad pública de la presente modificación permiten contribuir a la creación de espacio público orientado al transporte tanto motorizado como peatonal, lo cual apoya a este lineamiento del Plan y a la sustentabilidad de la Región Metropolitana.
	3.3 Es deseable apoyar el uso de modalidades de transporte que no	La EAE aborda de manera indirecta este lineamiento, mediante la consolidación de

Ejes Estratégicos	Lineamientos	Relación con EAE
	produzcan contaminación local, en particular la bicicleta, motocicleta y automóvil eléctrico; una forma de apoyo es privilegiar su uso en los primeros años para acelerar su adopción.	vías estructurantes que no solo den respuestas a la demanda de vehículos particulares sino también a modos alternativos como la bicicleta, motocicletas o automóviles eléctricos. Las medidas del PRMS 104 pueden aportar a los objetivos del Plan Maestro.
	3.4 La congestión vehicular puede ser un elemento disuasorio del uso del automóvil; sin embargo, la congestión, además de generar ineficiencias en el uso del tiempo, aumenta la contaminación. Esto justifica, en algunos casos, la construcción de vías de flujo libre (autopistas urbanas) que por razones de eficiencia deben implementarse como concesiones financiadas predominantemente a través de tarifas.	El objetivo de la modificación del PRMS se vincula directamente con las vías expresas y troncales que necesitan consolidarse para lograr vías expeditas, ya sea de flujo libre (autopistas urbanas) mediante concesiones o de vías públicas de libre circulación. Esto disminuye los niveles de congestión y ayuda a aminorar la contaminación atmosférica.
4. Seguridad.	4.1 Dar prioridad al transporte público y a las inversiones en infraestructura que protejan a los usuarios más vulnerables. Una red extensa de ciclovías cumple con ese objetivo, así como la construcción de cruces peatonales y las vías de transporte masivo segregadas del resto de los modos de transporte.	El objetivo de la modificación del PRMS se vincula con este lineamiento al considerar una red vial estructurante que eventualmente permita mejorar los estándares de seguridad tanto para el transporte público como de una red de ciclovías, tanto en el ámbito urbano como rural de la región. En este sentido, la modificación asegura la materialización de anchos mínimos que permitan la ejecución de medidas de seguridad vial y de modos sustentables.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.8.1.4 Plan Metropolitano de Movilidad Santiago 2030

El Plan Metropolitano de Movilidad Santiago 2030, liderado por el Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA, es un trabajo colaborativo que involucra a actores públicos y privados, además de la sociedad civil, con el objetivo de construir en conjunto una respuesta sistémica y coherente para responder a las necesidades de movilidad y acceso de los santiaguinos. Este plan se encuentra en fase de desarrollo y se dirige al Gran Santiago, compuesto por los 32 municipios de la provincia de Santiago, más las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

El Plan pretende establecer acuerdos entre los distintos actores involucrados en el "hacer ciudad", que refleje una visión futura y permita asegurar la concreción de las estrategias, proyectos y medidas, generando compromisos que aborden desde

lo sectorial hasta el rol de cada uno de los habitantes. Para ello se pone énfasis en los siguientes factores de cambio en la movilidad:

- Cambios socioculturales. Ciudadanía activa
- Surgimiento de nuevas tecnologías. Nuevas formas de movilidad
- Enfoque de movilidad sostenible. Adaptación y mitigación de cambio climático
- Complejidad de los sistemas urbanos y territoriales. Patrón de viajes complejo
- Componentes de cohesión social y de enfoque de género

Debido a que aún no está aprobado el Plan no se puede hacer la relación con la EAE, pero de todos modos se observa una relación indirecta de los objetivos con la MPRMS 104.

2.1.8.1.5 Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago 2017

El Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica (PPDA) para la Región Metropolitana de Santiago fue aprobado el 11 de octubre de 2016. Este plan se enmarca dentro de los dispuesto en la ley N°19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente en el DS N° 39, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba el Reglamento para la Dictación de Planes de Prevención y de Descontaminación. El primer plan fue aprobado en 1998 bajo la administración de CONAMA regional y luego se actualizó el año 2009 mediante el Decreto Supremo N°66, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia.

Este instrumento de gestión ambiental tiene como objetivo lograr el cumplimiento de las normas primarias de calidad del aire y con ello, proteger la salud de los habitantes de la Región Metropolitana. Para ello se presentan metas de calidad del aire y medidas, orientadas al control de las emisiones de las principales fuentes contaminantes identificadas en el área. El año 2012 entra en vigencia la nueva Norma de Calidad del Aire para MP2,5 lo que da inicio a los análisis de la situación de la Región Metropolitana respecto de este contaminante. Con ello, el año 2014 se declara Zona Saturada por MP2,5 a la Región Metropolitana de Santiago y posteriormente, se da inicio al proceso de elaboración de un nuevo Plan de Descontaminación, culminando el proceso el 24 de noviembre de 2017 con la publicación en el Diario Oficial del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago, aprobado por el D.S. N°31 de 2016 del MMA.

A continuación, se presentan en la Tabla 15, los objetivos y líneas de acción más relacionadas con la modificación del PRMS 104.

Tabla 15: Relación PPDA de Santiago 2017 y su relación con la Evaluación Ambiental Estratégica

Objetivos	Metas	Relación con la EAE
1. Dar cumplimiento a las normas primarias de calidad ambiental de aire vigentes, asociadas a los contaminantes Material Particulado Respirable (MP10), Material Particulado Fino Respirable (MP2,5), Ozono (O) y Monóxido de Carbono (CO), en un plazo de 10 años.	1.1 Metas de Gases Normados (*)	A partir de las medidas establecidas en el PPDA y una de sus actualizaciones contenida en el DS N°66, de 2009, del MINSEGPRES, se observa en la evolución de los contaminantes normados una reducción de los niveles de concentración. Sin embargo, y dado los niveles de avance a la fecha, es posible concluir que dichas medidas aún son insuficientes para alcanzar las metas establecidas. En este sentido la presente modificación al PRMS y su EAE respectiva puede contribuir indirectamente al cumplimiento a las normas de gases normados, debido a que la estructura vial propuesta ayuda a articular y unificar la red vial metropolitana implicando que los flujos de transporte sean más eficiente y fluidos. También se puede mencionar que la fijación de fajas viales pueda contribuir a la multimodalidad del sistema de transporte, especialmente considerando el transporte público o ciclovías que contribuyan a disminuir la contaminación atmosférica de la región.
	1.2 Metas para Material Particulado (**)	La meta del Plan es cumplir las normas de calidad tanto para MP10, MP2,5 y O disminuyendo las concentraciones hasta valores que se encuentren por debajo de los niveles considerados de saturación y salir de la latencia para la norma de CO de 8 horas, de tal forma de dar cumplimiento a la normativa vigente de calidad del aire, en un plazo de 10 años desde la entrada en vigencia del presente decreto, considerando el año 2015 como "año base", a partir del cual se calculó la reducción de concentraciones. Al igual que la meta anterior y por las razones expuestas la MPRMS 104 y su EAE ayudan a contribuir en estas metas de manera indirecta a través de un mejoramiento del sistema de transporte y las emisiones asociadas. Adicionalmente se puede mencionar que los diseños posteriores de las vías estructurantes pueden considerar la materialización de áreas verdes y de arborización que contribuyen con las medidas indicadas en el PPDA (Capítulo IX).

Fuente: Elaboración propia.

(*) Tabla 16. Metas de calidad del aire para gases normados

Contaminante	NORMA	Periodo	Valor 2015 µg/m³	Meta Plan µg/m³	Reducción	
					µg/m³	%
O_3	120	8 horas	151	119	32	**21%**
NO_2	400	1 horas	216	cumple	cumple	**cumple**
NO_2	100	anual	59	cumple	cumple	**cumple**
CO(*)	30	1 hora	12	cumple	cumple	**cumple**
CO(*)	10	8 horas (**)	8,5	7,9	0,6	**7%**
SO_2	250	diario	10	cumple	cumple	**cumple**
SO_2	80	anual	5	cumple	cumple	**cumple**

(**) Norma 8 horas de CO en condición de Latencia año 2014.
Fuente: Ministerio del Medio Ambiente.

Fuente: Ministerio del Medio Ambiente (2017).

(**)Tabla 17. Metas para Material Particulado

Contaminante	Norma	Periodo	Valor 2015 µg/m³	Meta Plan µg/m³	Reducción	
					µg/m³	%
MP10	150	diario	219	149	70	**32%**
MP10(*)	50	anual	83	49	34	**41%**
MP2,5	50	diario	108	50	58	**54%**
MP2,5(*)	20	anual	33	20	13	**39%**

Fuente: Ministerio del Medio Ambiente (2017).

Síntesis Marco de Referencia Estratégica

A nivel global, se consideró la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas la cual presenta diferentes objetivos de desarrollo sostenible, algunos de los cuales se relacionan directamente con la modificación MPRMS 104. En particular se identifica los ODS 10 y 11 como los más vinculados en términos de reducir la desigualdades socioeconómicas y lograr ciudades más inclusivas, respectivamente.

A escala nacional se identifican 5 políticas relevantes con el objetivo de la EAE de la MPRMS 104. La Política Nacional de Desarrollo Urbano es la más importante, ya que hace menciones explícitas orientadas al desarrollo urbano inclusivo, considerando

aspectos de movilidad y transporte. La modificación del PRMS a la vialidad estructurante, toman en consideración los aspectos accesibilidad e integración social que permiten mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región. También la modificación considera aspectos de equilibrio ambiental y de protección patrimonial.

La Política Nacional de Desarrollo Rural tiene dos ámbitos y sus respectivos ejes estratégicos relacionados con la modificación del instrumento territorial. Estos tienen que ver con las oportunidades económicas en el territorio rural y la sustentabilidad medio natural, donde la conexión vial juega un rol relevante.

La revisión de la Política Nacional de Transporte permitió identificar 2 elementos de visión y 5 líneas de acción relacionados con la MPRMS 104. La definición de una vialidad estructurante para la región da certeza para futuros planes de mejoramiento vial y de transporte que aborda la Política de Transporte.

Los últimos dos planes (Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático y Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades) tienen una conexión con la modificación en base a la consolidación de una vialidad estructurante que considere medidas de adaptación y mitigación.

A nivel regional se identifican 5 políticas y planes relevantes con el objetivo de la EAE de la MPRMS 104. Es de especial relevancia el Plan Maestro de Transporte Santiago 2025 que reúne una serie de medidas e iniciativas de inversiones en materia de transporte, para lo cual es fundamental contar con una vialidad estructurante que sea el soporte para tales proyectos. En particular se identifican 4 ejes estratégicos y 10 lineamientos.

En esta misma línea es importante mencionar el Plan Metropolitano de Movilidad Santiago 2030 que, si bien está en proceso de desarrollo, tiene una relación directa tanto con el Plan Maestro, así como con la modificación del PRMS en materia de conectividad.

Del mismo modo, la Estrategia Regional de Desarrollo de la Región Metropolitana, Capital Ciudadana 2012 – 2021, tiene una visión explícita respecto a tener metas respecto al transporte orientada a generar una región más integrada e inclusiva, lo cual está representado en tres objetivos estratégicos que apuntan a mejorar la conectividad intra e interregional.

La Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad 2015-2025 tiene una relación indirecta con los espacios rurales de la región, especialmente en materia de accesibilidad a áreas de alto valor natural.

Por otro lado, el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica (PPDA) para la Región Metropolitana de Santiago se asocia a la EAE la debido a la contribución que

la presente modificación al PRMS puede realizar al mejoramiento de la calidad del aire en la región. Particularmente con las metas de reducción de Gases Normados y de Material Particulado que requieren de una vialidad más eficiente y regulada en la región.

El presente Marco de Referencia Estratégico se convierte, por tanto, en la estructura general que incorpora los principales lineamientos e iniciativas públicas relacionadas con la modificación del PRMS 104, con la finalidad de establecer los fundamentos de los "Factores Críticos de Decisión (FDC)", que serán abordados posteriormente.

2.1.9 Marco de Gobernabilidad

La definición del Marco de Gobernabilidad de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana permite identificar y caracterizar a los servicios públicos que serán convocados y estarán involucrados en las distintas fases del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, además de los mecanismos inclusivos que requieren ser implementados desde el inicio, junto con los aspectos que serán abordados en cada etapa del proceso de EAE.

Tabla 18: Marco de Gobernabilidad

Institución Pública	Descripción y Roles
Ministerio de Medio Ambiente	**Descripción**: Organismo parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad; aplica políticas, planes y programas en materia ambiental; y, le corresponde verificar la correcta aplicación de Evaluación Ambiental Estratégica, durante la actualización del Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Velando por la integración de la sustentabilidad y el componente ambiental en el proceso. **Rol Territorial**: En términos territoriales, se encarga de aplicar el componente ambiental a los ámbitos de desarrollo del territorio. **Rol en el diseño y/o implementación**: Durante la fase de diseño, esta institución acompaña la adecuada aplicación del proceso de evaluación ambiental estratégica.
SEREMI de Vivienda y Urbanismo	**Descripción**: Organismo parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad; aplica políticas, planes y programas en materia vivienda y urbanismo. Es el órgano responsable de la modificación. **Rol Territorial**: En términos territoriales, se encarga de planificar el desarrollo urbano, velar por la calidad de vida urbana y habitacional. **Rol en el diseño y/o implementación**: Es la institución responsable de aprobar la modificación y luego implementar las disposiciones de la LGUC.
SEREMI de Agricultura	**Descripción:** Se encarga de fomentar, orientar y coordinar las actividades silvícolas, agrícolas y pecuarias del territorio regional. De manera de incrementar la producción, conservar y proteger los recursos naturales renovables. Impulsando procesos de mejoramiento tecnológico del agro, innovación productiva, resguardo de los trabajadores y la cultura agrícola. **Rol Territorial:** El territorio cuenta con una vocación agrícola histórica dentro de ello la institución permite el desarrollo de esta actividad y entrega apoyo a quienes la llevan a cabo.

Institución Pública	Descripción y Roles
	Rol en el diseño y/o implementación: Generar las condiciones necesarias para la protección del suelo agrícola, a través de la aplicación del Art. 55 de la LGUC, junto a la Seremi de Vivienda y Urbanismo.
SEREMI de Energía	**Descripción**: Esta institución tiene como principal misión promover, elaborar y coordinar planes, políticas y normas del sector energético que permitan asegurar el acceso a energía de toda la población a través de una matriz equilibrada, diversificada y sustentable. **Rol Territorial**: En el territorio se encuentra a cargo de velar por el acceso a la energía y de encauzar los proyectos para la generación de esta. **Rol en el diseño y/o implementación**: Dentro de la implementación del plan y posterior materialización de la modificación es importante considerar el Plan Energético Regional de la Región Metropolitana, que considera el potencial solar de la zona y que puede tener un rol importante en la iluminación de las vías.
SEREMI de Salud	**Descripción:** Forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. Fiscaliza y vela el cumplimiento de las normas, planes, programas y políticas nacionales de salud y ejecuta las acciones que correspondan para la protección de la salud de la población de los riesgos producidos por el medio ambiente y para la conservación. **Rol Territorial:** Dentro del territorio se encarga de administrar y velar por el acceso a la salud por parte de la población que habita en las comunas rurales**.** **Rol en el diseño y/o implementación:** En la fase de diseño, la SEREMI de Salud proporciona información respecto de problemas identificados en el territorio. Durante la fase de implementación del instrumento esta institución fiscaliza y fomenta la resolución de conflictos y problemas en materia de salud de la población.
SEREMI de Economía, Fomento y Turismo	**Descripción**: Organismo que forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. Tiene por objetivo promover la modernización y competitividad de la estructura productiva, la iniciativa privada y la acción eficiente de los mercados, el desarrollo de la innovación y la consolidación de la inserción regional de la economía en el país a fin de lograr un crecimiento sostenido, sustentable y con equidad. **Rol Territorial**: Cumple una importante función en apoyar a pequeños empresarios que enfrentan el desafío de actuar con éxito en los mercados, así como a los emprendedores que buscan concretar sus proyectos de negocio. **Rol en el diseño y/o implementación**: Apoyo a pequeños propietarios eventualmente afectados por las expropiaciones asociadas a la modificación del PRMS.
SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	**Descripción**: Organismo parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. Coordina, promueve, fomenta, desarrolla y potencia el transporte y las telecomunicaciones en la región. **Rol Territorial**: En el territorio se vincula a la implementación de la planificación de transporte y sistema vial. **Rol en el diseño y/o implementación**: Cuenta con un rol relevante en cuanto a la movilidad de la población en la región. Le corresponderá liderar los procesos vinculados a la movilidad urbana y rural.

Institución Pública	Descripción y Roles
SEREMI de Bienes Nacionales	**Descripción**: Orienta y ejecuta las políticas del gobierno en materia de gestión y disposiciones de bienes nacionales a nivel regional. **Rol Territorial**: En términos territoriales existen bienes nacionales protegidos que se encuentran bajo la tutela de esta institución. **Rol en el diseño y/o implementación**: Se vincula a la fase de planificación e implementación del instrumento, en relación a otorgar concesiones de uso y también sobre los bienes nacionales protegidos que se encuentran en las comunas que integran el PRMS.
SEREMI de Minería	**Descripción**: Organismo parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. Desarrolla las políticas públicas de minería, las que están orientadas a elevar la contribución de la actividad minera al desarrollo nacional y regional. **Rol Territorial**: En rol territorial que posee esta institución se asocia la diversificación de la actividad minera. **Rol en el diseño y/o implementación**: En relación con el IPT, es necesario reconocer aquellos espacios que se encuentran bajo concesión minera y si esta actividad genera conflictos con la vialidad en las comunas involucradas.
SEREMI de Hacienda	**Descripción**: Forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. El rol de esta institución, corresponde a gestionar eficientemente los recursos públicos a través de un Estado moderno al Servicio de la ciudadanía, generando condiciones de estabilidad, transparencia y competitividad. **Rol Territorial**: Existe exigencia del reglamento de EAE respecto de su convocatoria, pero su rol en el territorio es más transversal. **Rol en el diseño y/o implementación**: La institución cuenta con un rol vinculado a la aprobación de fondos públicos que permitan la materialización de proyectos contemplados en el IPT a través de la aprobación y gestión de otras instituciones y agencias públicas.
SEREMI de Obras Públicas	**Descripción**: Forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. El rol de esta institución es dirigir las acciones públicas, o de origen público, destinadas a dotar de infraestructura adecuada a la Región Metropolitana para el logro de los objetivos establecidos en la Estrategia de Desarrollo Regional. **Rol Territorial**: Dentro del territorio, planifica, proyecta y construye obras de infraestructura pública, así como la conservación, explotación y administración de las mismas. Además, le corresponde ejercer la administración del recurso agua a nivel nacional, en relación con su distribución, conocimiento, asignación, uso, conservación y preservación. **Rol en el diseño y/o implementación**: En relación al IPT, es el organismo relacionado con las materias de inversión de infraestructura pública.
SEREMI de Desarrollo Social	**Descripción**: Forma parte del Comité de Ministros para la Sustentabilidad. El rol de esta institución, se asocia a la ejecución de políticas, planes y programas en materia de desarrollo social, en especial aquellas destinadas a erradicar la pobreza y brindar protección social a las personas o grupos vulnerables, promoviendo la movilidad e integración social. **Rol Territorial**: Dentro del territorio, permite fortalecer y entregar protección a los grupos sociales más desfavorecidos. **Rol en el diseño y/o implementación**: En relación al IPT, la institución cuenta con un rol importante a la hora de evaluar los proyectos necesarios

Institución Pública	Descripción y Roles
	para implementar la modificación propuesta, en términos de rentabilidad social y económica. De este modo, durante la fase de implementación, las comunas o bien los distintos servicios regionales, podrán postular fondos públicos que permitan la materialización de obras de infraestructuras u otras que permitan materializar aspectos del Plan como lo son la regularización de campamentos en las declaratorias de utilidad pública de las vías en modificación.
Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, GORE	**Descripción**: Tiene como rol elaborar y aprobar las políticas, planes y programas de desarrollo de la región. **Rol Territorial**: Distribuye presupuestos e inversión pública dentro del territorio. Permitiendo el desarrollo de proyectos que entregan mayor acceso a servicios por parte de la población. **Rol en el diseño y/o implementación**: Asociado al IPT, cuenta con el proyecto de presupuesto, que resguarda los fondos públicos que permitirán el desarrollo de las iniciativas de inversión que ayuden a la implementación del plan.
Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), MINAGRI	**Descripción**: Servicio dependiente de Ministerio de Agricultura. Es el organismo oficial del Estado de Chile, encargado de apoyar el desarrollo de la agricultura, los bosques y la ganadería, a través de la protección y mejoramiento de la salud de los animales y vegetales. **Rol Territorial**: Su convocatoria se relaciona con el conocimiento referido a las capacidades agrícolas de los suelos y el valor ambiental de la comuna. **Rol en el diseño y/o implementación**: Cuenta con las facultades para otorgar permisos ambientales sectoriales como cambio de uso de suelo en espacios rurales.
Dirección Regional de Vialidad, MOP	**Descripción**: Se encarga de proveer la infraestructura vial. **Rol Territorial**: Su rol es relevante en términos de planificación e implementación del sistema vial comunal y regional. **Rol en el diseño y/o implementación**: En el diagnóstico de la modificación al PRMS, contribuye al diagnóstico de las vías de la región. En relación a la implementación del IPT, permite la materialización de vías que mejoren la conectividad regional.
Dirección Regional de Planeamiento, MOP	**Descripción**: Instancia asesora estratégica del MOP, en materias de planificación, definición de políticas, coordinación general y priorización de planes de estudios, proyectos y ejecución de las obras, de acuerdo a las necesidades del país, los programas gubernamentales y los objetivos de los distintos Servicios y Unidades que comprende el quehacer ministerial. **Rol Territorial**: Su rol es relevante en términos de planificación del Ministerio de Obras Públicas. **Rol en el diseño y/o implementación**: En el diagnóstico de la modificación al PRMS, proporciona información relevante para el desarrollo de infraestructura de la región.
Dirección General de Concesiones, MOP	**Descripción**: Este organismo busca proveer, resguardar y mejorar las obras y servicios de infraestructura pública, dentro del marco de la asociación público privada. **Rol Territorial**: La institución impulsa el desarrollo económico, social, cultural, sustentable y equitativo del país, promoviendo la integración territorial para una mejor calidad de vida. **Rol en el diseño y/o implementación**: Las obras concesionadas son de

Institución Pública	Descripción y Roles
	gran relevancia para impulsar los objetivos de esta modificación del PRMS.
Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT, MOP	**Descripción**: Este organismo prestar asesoría técnica a la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas en materias ambientales, territoriales y de participación ciudadana, relacionadas con la Infraestructura Pública y Recurso Hídrico en la región. **Rol Territorial**: Es una unidad que da soporte ambiental y territorial a los proyectos que realiza el MOP. **Rol en el diseño y/o implementación**: Las obras viales asociadas a la presente modificación del PRMS, asociadas al ámbito de competencia del MOP deben ser evaluadas ambientalmente.
Servicio de Vivienda y Urbanización, SERVIU	**Descripción**: Organismo a cargo de materializar en el territorio los planes y programas definidos por la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo. **Rol Territorial**: Es la institución a que implementa la política habitacional en la región; revisa y autoriza proyectos urbanización en espacios públicos, de vialidad y áreas verdes, y define del sistema secundario de evacuación de aguas lluvias. **Rol en el diseño y/o implementación**: Este organismo es relevante en la implementación del plan, particularmente en lo referido a la implementación de programas de urbanización y la construcción de condominios de viviendas sociales y de erradicación de campamentos en franjas viales.
Secretaría de Planificación de Transporte, SECTRA	**Descripción**: Organismo vinculado al diseño de los planes de transporte y su evaluación. **Rol Territorial**: El territorio cuenta con una serie de infraestructura vial y servicios de movilidad, por lo cual, esta institución permite ordenar el sistema de transporte. **Rol en el diseño y/o implementación**: Con relación al IPT, se vincula en la fase de diseño e implementación, en cuanto la vialidad y de movilidad entre las comunas que integran el PRMS.
Servicio Nacional de Geología y Minería, SERNAGEOMIN	**Descripción**: Cuenta con un rol relevante en la identificación de riesgos de origen natural, tales como el riesgo de origen volcánico y de remoción en masa en la región. **Rol Territorial**: En el territorio permite identificar aquellos elementos asociados a riesgos naturales que son relevantes de considerar para la prevención y protección de los asentamientos humanos. **Rol en el diseño y/o implementación**: Las comunas que integran el IPT cuentan con características geológicas y la presencia de elementos naturales que generan riesgos naturales. Particularmente importante se consideran los futuros proyectos viales, donde se deberá trabajar en la prevención de riesgos naturales asociados a las amenazas naturales de la región.
SEREMI de Bienes Nacionales	**Descripción**: Orienta y ejecuta las políticas del gobierno en materia de gestión y disposiciones de bienes nacionales. **Rol Territorial**: En términos territoriales revisa las intervenciones sobre los bienes nacionales de uso público que se encuentra bajo la tutela de esta institución. **Rol en el diseño y/o implementación**: Se vincula a la fase de planificación e implementación del instrumento, especialmente en lo que se refiere a la propiedad fiscal.
Consejo de	**Descripción**: Ejerce la tuición y protección del patrimonio cultural y natural.

Institución Pública	Descripción y Roles
Monumentos Nacionales	**Rol Territorial**: En el territorio existe la presencia de diversos elementos patrimoniales bajo categoría de protección que se encuentran bajo la tuición de esta institución. **Rol en el diseño y/o implementación**: El IPT permite reconocer el patrimonio protegido en especial las Zonas Típicas, por lo cual, esta institución tiene un rol relevante en el reconocimiento del patrimonio y la identidad cultural.
Municipalidades Región Metropolitana	**Descripción**: Estos organismos desconcentrados de la Administración del Estado cuentan con las competencias de generar la planificación de carácter comunal y velar por el desarrollo de la comuna y el bienestar de sus habitantes. **Rol Territorial**: Dentro del territorio cuenta con un rol relevante a la hora de dar solución y generar las condiciones para el desarrollo de la comuna que administra. **Rol en el diseño y/o implementación**: En relación a la modificación del PRMS, cuenta con un rol relevante en término de integrar la planificación vial en el territorio a escala comunal mediante los planes reguladores comunales.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.10 Objetivos ambientales

De acuerdo al Reglamento de EAE (2015) del MMA los Objetivos Ambientales corresponden a las metas o fines de carácter ambiental que buscan alcanzar las políticas, planes o instrumentos de ordenamiento territorial sometidos a Evaluación Ambiental Estratégica. En este caso referido a la modificación 104 del PRMS.

Para su formulación se han considerado todos los elementos que originan la modificación del PRMS y las características particulares del territorio levantadas en el Marco del Problema y la consulta a los OAE.

a) 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.
b) 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 facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable.
c) 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.

2.1.11 Criterios de Desarrollo Sustentable

De acuerdo al Reglamento de EAE (2015) del MMA los Criterios de Desarrollo Sustentable son aquellos criterios que en función de un conjunto de políticas medio ambientales y de sustentabilidad, permite la identificación de la opción de desarrollo más coherente con los objetivos de planificación y ambientales definidos por el Órgano Responsable en el instrumento elaborado. En este caso corresponde a la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (MINVU).

Considerando la revisión de lo antecedentes previos, consulta a OAE se han definido los siguientes criterios de desarrollo sustentable para esta modificación.

"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" .

2.1.12 Prioridades Ambientales y de Sustentabilidad

Las prioridades ambientales y de sustentabilidad corresponde al conjunto de temas claves y sus interacciones, desde una perspectiva ambiental, con el fin de obtener un panorama integrado de la situación actual del instrumento de planificación, focalizado en aquellos valores, problemas o conflictos que se consideran importantes o prioritarios en virtud de los objetivos estratégicos de la decisión, los Criterios de Desarrollo Sustentables y los Objetivos Ambientales (DDU 430, MINVU, 2020).

Para ello, se ha considerado la información de los tres marcos anteriores y la participación de actores claves de los OAE y municipios. Ello permite focalizar los aspectos de mayor relevancia, validando los temas claves y aportando información relevante sobre su alcance ambiental, lo que en definitiva se traduce en la selección de Factores Críticos de Decisión, que posteriormente se caracterizan en el Diagnóstico Ambiental Estratégico.

De esta forma se han identificado las siguientes prioridades ambientales y de sustentabilidad:

- Calidad del espacio público: El principal instrumento que define el espacio público corresponde a los Planes Reguladores que definen las áreas verdes y

espacios de circulación para el tránsito público y privado. La ciudad de Santiago se encuentra en proceso de expansión constante debido a su condición de capital nacional y procesos migratorios, por lo que resulta fundamental gravar con vías estructurantes que aseguren un espacio destinado a la circulación con altos estándares de calidad y que permitan cumplir objetivos comprometidos como país frente a las agencias internacionales y políticas públicas nacionales en materia de calidad de vida urbana y sostenibilidad. La calidad del espacio público en el diseño de estas vías debe considerar arboledas y calzadas que favorezcan la caminata, así como anchos de calle que permitan favorecer diversos modos de transporte (intermodalidad). En este sentido la prioridad consiste en construir vías más sustentables que puedan contener en su diseño árboles, áreas verdes y otros elementos de uso público que presten servicios ecosistémicos importantes a la ciudad y que a su vez favorezcan el uso de modos de transporte más sustentables como ciclovías y vías peatonales.

- Movilidad urbana sustentable: existe un amplio consenso a nivel internacional que se debe transitar hacia modos de transporte más sustentables en las ciudades, especialmente en el contexto de cambio climático. Esto implica una serie de cambios y medidas que permitan incluir sistemas de transporte público más eficiente o medios de transporte que no dependan de la emisión de combustibles fósiles. En este sentido se puede considerar el diseño de vías exclusivas o sistemas de autobús de tránsito rápido (BRT, sigla en inglés) o similares que permitan minimizar los impactos en la congestión vial y en los tiempos de viaje; y también incentivar el cambio de combustibles a sistemas de electromovilidad o ciclovías que disminuyan las emisiones de gases de efecto invernadero. Para ello es fundamental contar con una vialidad estructurante base que permita la implementación de tales iniciativas y que se acoplen con las medidas de planificación de carácter intersectorial (energía, infraestructura, transporte, etc.) necesarias para cumplir los objetivos de sustentabilidad propuestos.

- Contaminación atmosférica y acústica: La contaminación atmosférica corresponde al principal problema ambiental que presenta la Región Metropolitana, el cual tiene su mayor concentración en la zona centro de la ciudad propagándose hacia la periferia. No obstante, esta situación ha ido mejorando en los últimos 30 años, desde la implementación del Plan de Prevención y Descontaminación Ambiental (PPDA), permitiendo reducir la contaminación del Material Particulado fino (MP2,5) y grueso (MP10). Por su parte, la contaminación acústica ha aumentado principalmente en las vías expresas y troncales. Esto plantea un gran desafío de planificación, no solo para las vías estructurantes sino para la planificación integrada de usos de suelo, transporte y energía. En este sentido, la reducción de vías estructurantes puede

incidir en una mejora de la calidad del aire y de los niveles de ruido.

- Resguardo del patrimonio cultural y natural y disminución de riesgos socionaturales: La Región Metropolitana y en particular el Gran Santiago tiene zonas de alto valor patrimonial por la importancia histórica y cultural de edificaciones y espacios que se encuentran en categorías de conservación como Zonas Típicas. Este es un tema de gran relevancia a la hora de planificar la vialidad estructurante en la medida de evitar daños o pérdida de este valioso patrimonio. Del mismo modo, la región cuenta con áreas de alto valor natural que requieren ser resguardadas y protegidas. En este sentido existen áreas como Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad o las propias áreas de preservación ecológica definidas por el PRMS que deben cuidarse y evitar que sean fragmentadas por la vialidad. Al mismo tiempo, existen áreas de alto valor agro productivo que es necesario preservar por la relevancia que tienen para la seguridad alimentaria de la región y las actividades económicas que allí se realizan. Por otro lado, la protección de la infraestructura vial y por sobre todo de vidas humanas frente a los riesgos socionaturales debe ser un tema de alta prioridad para la planificación, considerando los impactos que puede generar la actividad sísmica, remociones en masa, inundaciones, entre otros peligros que afectan a la región. En todos estos casos es fundamental considerar, en el manejo de las afectaciones por Declaratorias de Utilidad Pública, criterios que minimicen o eviten los efectos de la vialidad propuesta sobre el patrimonio cultural y natural, así como la disminución de los riesgos socionaturales.

2.1.13 Necesidades de Información Inicial

Tras las definiciones preliminares, se indagaron las distintas fuentes de información, con el objeto de identificar aquella información que se encontraba presente en la bibliografía, respecto de aquella que hay que se debía generar.

Al respecto de construyó la siguiente tabla, donde se identifica la información requerida y si esta estaba o debía ser generada para el análisis:

Tabla 19: Necesidades de Información Inicial

Necesidad de Información	Resultado Revisión
Antecedentes de la población y vivienda, de las áreas urbanas y rurales de la Región Metropolitana.	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada en formato tabla y cartografía.
Información de número de empresas, localización, ventas y número de trabajadores.	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada en formato tabla y cartografía.

Tasas anuales de motorización y registro de hogares urbanos y rurales de hogares con y sin vehículos.	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada como tabla y/o gráfico.
Parcelas de agrado y permisos de edificación a escala regional	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada en formato tabla y cartografía.
Registro de inversión pública dirigida a vialidad a escala regional.	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada como tabla y/o gráfico.
Identificación y análisis del estado de la infraestructura planificada y consolidada del PRMS actual.	Información que debe levantarse a través de catastro digital (levantamiento google Earth)
Evolución de la infraestructura vial y complementaria presente y sus proyecciones en la región.	Información disponible en fuentes oficiales.
Identificación y evolución de la flota de los diferentes modos de transporte público presentes en el territorio regional.	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada como tabla y/o gráfico.
Antecedentes de los tiempos de viajes entre comunas, origen y destino de estos, y reconocimiento de las zonas más congestionadas del área de estudio.	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada como tabla y/o gráfico.
Reconocimiento de los servicios ecosistémicos presentes en los sectores rurales y evolución del valor natural que representan en el territorio hasta la actualidad	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada para elaboración de cartografía.
Reconocimiento del grado de consolidación de las vías planificadas en el PRMS sobre zonas típicas y pintorescas, de valor cultural y turístico en el Gran Santiago y territorios rurales.	Información que debe levantarse a través de catastro digital e información de fuente oficial.
Antecedentes sobre la evolución de los niveles de contaminación atmosférica y acústica.	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada como tabla y/o gráfico.

Identificación de las zonas y/o vías con altos registros de contaminación acústica en la Región Metropolitana.	Información disponible en fuentes oficiales. Requiere ser procesada y analizada.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.14 Definición de los Factores Críticos de Decisión (FCD)

Según el artículo 4, letra g) del Reglamento para la Evaluación Ambiental Estratégica[11], los Factores Críticos de Decisión (FCD) corresponden a aquellos temas de sustentabilidad (sociales, económicos y ambientales) relevantes o esenciales, que en función del objetivo que pretende lograr la política, plan o instrumento de ordenamiento territorial, influyan en la evaluación" . En función de lo anterior, y tras un proceso de análisis, observación y diálogo con los distintos actores, se han identificado 2 factores críticos de decisión.

Los FCD han sido analizados usando fuentes primarias y secundarias de información. Dentro de las fuentes primarias se encuentran los cuestionarios que se realizaron a los Organismos de la Administración Pública del Estado, durante la fase inicial de diseño. Por su parte, la revisión de fuentes secundarias incluye una serie de información oficial y disponible en distintas plataformas públicas (IDE Chile, entre otros) y también de informes técnicos.

A continuación, se presentan y describen cada uno de ellos (ver siguiente tabla):

Tabla 20: Identificación de los Factores Críticos de Decisión

Factor Crítico de Decisión N°1: Movilidad intercomunal
Alcance Se considera la movilidad intercomunal como un tema clave para la conexión del Gran Santiago y de las áreas urbanas de la Región Metropolitana, considerando el constante crecimiento de la ciudad. Para ello se necesita tener una vialidad estructurante que permita conectar la oferta con la demanda, mejorando la accesibilidad y movilidad de la población y de bienes y servicios, considerando modos de transporte sustentables y eficientes. Según se ha establecido en el marco del problema, los constantes cambios en el marco normativo en materia vial, así como las constantes modificaciones al PRMS, afectan sobre la movilidad intercomunal, toda vez que la actual red vial adolece de una visión común (de carácter regional), así como también carece de un sistema

[11] D.S N° 32 de fecha 17 de agosto de 2015, publicado en el D.O. con fecha 04 de noviembre de 2015.

vial planificado en gran parte del territorio rural de la región. Las vialidades propuestas, principalmente expresas y troncales, deben ser actualizadas y regularizadas maximizando la conectividad vial y minimizando los impactos de las declaratorias de utilidad pública. Esta certeza jurídica permitirá implementar una vialidad con mejores estándares de calidad e implementar proyectos viales futuros y sistemas de transportes acorde a los desafíos de una movilidad moderna y sustentable para los próximos años. Esto incluye considerar fajas viales que permitan, por ejemplo, la inclusión de ciclovías o vías exclusivas de transporte público, promoviendo medios de transporte sustentables.
Factores Críticos de Decisión N°2: Resguardo de áreas de valor natural y áreas patrimoniales
Alcance Considerando el objetivo ambiental de planificación y el criterio de desarrollo sustentable, la protección de áreas de valor natural y áreas patrimoniales es un tema clave para el éxito de la modificación. El uso sustentable de los espacios protegidos, así como áreas de valor agro productivo que se complementen con una adecuada planificación vial, es un proceso que requiere de la coordinación constante entre las instituciones públicas, así como también de la definición de medidas que impidan su deterioro. En línea con lo anterior, se considera un valor natural el recurso natural aire, el cual puede verse afectado por la presente modificación en lo referido a la contaminación atmosférica, asociada al tránsito y congestión vehicular, y la contaminación acústica derivada de los altos niveles de emisión de algunas vías por donde circulan fuentes móviles a mayores velocidades. Por otro lado, la modificación debe velar por proteger las áreas patrimoniales ubicadas al interior de la ciudad, como las Zonas Típicas y Pintorescas, de manera de preservar la memoria histórica y cultural de la ciudad. Por eso es fundamental que la modificación propuesta evalúe los potenciales efectos sobre las áreas de valor natural y patrimonial frente a las vías propuestas por la modificación.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.15 Definición del Marco de Evaluación Estratégica

En función de los antecedentes descritos, se ha procedido a construir el marco de evaluación estratégica de la MPRMS 104. Este tiene por objetivo establecer los criterios de evaluación que permitan la caracterización de los factores críticos de

decisión y la posterior identificación de tendencias, dando un marco técnico conceptual al proceso de evaluación ambiental.

Tabla 21: Marco de Evaluación Ambiental Estratégica

FCD N°1: Movilidad intercomunal		
Criterio de Evaluación	**Descripción**	**Indicadores**
Desarrollo urbano y patrón de viajes.	Evolución de usos de suelo y efectos en matriz origen – destino.	• Habitantes por comuna • Viviendas por comuna • Concentración de empresas por comuna • Tasa de motorización. • Parcelas de Agrado por comuna • Número de Permisos de Edificación
Consolidación de infraestructura de transporte.	Caracterizar evolución de cobertura e inversión de infraestructura vial regional.	• Inversión pública en infraestructura vial. • Infraestructura planificada y consolidada • Infraestructura de transporte complementaria
Modos de transporte.	Descripción de las alternativas de modos de transporte presentes en la región.	• Flota de buses, metro, trenes, ciclovías. • Tiempo de viaje. • Congestión vehicular
FCD N°2: Resguardo de recursos naturales y áreas patrimoniales		
Criterio de Evaluación	**Descripción**	**Indicadores**
Afectación de servicios ecosistémico en áreas rural y de valor natural.	Identificar extensión de vialidad sobre áreas de valor agro productivo y de valor natural, definidos por el PRMS.	• Tipos de servicios ecosistémicos rurales. • Tipos de servicios ecosistémicos de valor natural.
Afectación de Zonas Patrimoniales (ZT)	Criterio que apunta a conocer la evolución de la consolidación de vías planificadas en Zonas Típicas y Pintorescas	• Grado de consolidación de vías planificadas en Zonas Típicas y Pintorescas.
Contaminación atmosférica y acústica en zonas urbanas vinculado a transporte.	Identificar grado de influencia de la red de vial en los niveles de contaminación atmosférico y acústico regional.	• Evolución de los niveles contaminantes atmosféricos. • Niveles de contaminación acústica.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.16 Definición de Necesidades de Información Específica por Factor Crítico de Decisión

Tras la identificación del Marco de evaluación Estratégico se procedió a definir las necesidades de información específica por factor crítico, según se muestra a continuación:

Tabla 22: Necesidad de Información Específica por FCD

FCD N°1: Movilidad intercomunal		
Criterio de Evaluación	**Indicadores**	**Información Específica**
Desarrollo urbano y patrón de viajes.	• Habitantes por comuna. • Viviendas por comuna. • Concentración de empresas por comuna. • Tasa de motorización. • Parcelas de Agrado por comuna. • Número de Permisos de Edificación.	• Censo (2017) – Población y viviendas por comuna. • Estadísticas SII (2020) – Número de empresas, ventas y trabajadores a contrata y honorarios por comuna. • INE (2002 - 2017) – Número de parcelas de agrado. • INE (2001- 2019) – Tasa de motorización. • Plan de Movilidad Metropolitano 2030 (2020) – Parque vehicular y número de hogares con y sin autos. • Alonso (2012) – Tasa de motorización privada. • Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025 (2013) – Tasas de motorización y proyectos de congestión vehicular. • MINVU (2010-2017) – Permisos de edificación.
Consolidación de infraestructura de transporte.	• Inversión pública en infraestructura vial. • Infraestructura planificada y consolidada • Infraestructura de transporte complementaria	• DIRPLAN (2011 -2020) – Inversión pública en infraestructura vial regional. • Plan de Movilidad Metropolitano 2030, SECTRA (2020) – Tiempos promedio de viaje. • MINVU (2020) y Google Earth – Coberturas espaciales de la red vial PRMS e imágenes satelitales. • Metro (2018) – Modo de transporte metro.

		• Plan Maestro de Ciclovías 2007 -2010 (2007) – Registro de proyectos y estadística. • SECTRA y UAH (2012) - Encuesta Origen-Destino de Santiago. • Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025 (2013) – Viajes en bicicletas. • Noticias de diarios oficiales Metropolitanos y Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones
Modos de transporte.	• Flota de buses, metro, trenes, ciclovías. • Tiempo de viaje. • Congestión vehicular	• Díaz, Gomez- Lobo & Velasco (2004) – Registro de flota del transporte público entre 1991 y 2001. • DTPM (2011 - 2018) – Registro de flota transporte público • GORE y SEREMITT (2017) – Flota de buses en áreas rurales e itinerarios. • Grupo EFE (2020) –Proyectos de metro tren. • SECTRA y UAH (2012) - Encuesta Origen Destino • Plan de Movilidad Metropolitano 2030, SECTRA (2020) – Zonas de atracción de viajes, comportamientos de viajes y congestión vial. • Metro (2018) –Número de viajes entre los años 2007 – 2016.
FCD N°2: Resguardo de recursos naturales y áreas patrimoniales		
Criterio de Evaluación	**Indicadores**	**Información Específica**
Afectación de servicios ecosistémico en áreas rural y de valor natural.	• Tipos de servicios ecosistémicos rurales. • Tipos de servicios ecosistémicos de valor natural.	• MINVU, INE y CONAF (2019-2020) – Zonas y áreas agro-productivas del PRMS y niveles de valor natural. • SEIA (2009 - 2011) – proyectos vinculados a autopistas y caminos públicos en áreas protegidas.
Afectación de Zonas Patrimoniales (ZT)	• Grado de consolidación de vías planificadas en Zonas Típicas	• MINVU (2020) – polígonos de Zonas Típicas actuales. • Google Earth (2000 - 2021) - Imágenes satelitales de zonas típicas.

	y Pintorescas.	– PRMS (2020) – Red vial en zonas típicas.
Contaminación atmosférica y acústica en zonas urbanas vinculado a transporte.	• Evolución de los niveles contaminantes atmosféricos. – Niveles de contaminación acústica.	• Plan de Prevención y Descontaminación Ambiental (PPDA) (2017) – Concentración de material particulado en la RM en los últimos 30 años. • Cuarto Reporte del Estado del Medio Ambiente del MMA (2018) – Material particulado dañino y fuentes de emisión. • Mapa de Ruido (2016) – Niveles de ruidos por zona en la RM. • Red de Monitoreo de Ruido Ambiental MMA (2020) -Niveles de ruido ambiental diurno y nocturno periodo 2018 -2019. • Página web de SEREMI de Medio Ambiente - Información sobre Calidad del aire, emisiones de contaminantes y de ruido.

Fuente: Elaboración propia.

2.2 FASE DE DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

A continuación, se presenta la caracterización de cada factor, la cual se realiza en función de los criterios de evaluación e indicadores identificados para ello. Posteriormente se identificarán las grandes tendencias, a través de una tabla que permite su sistematización.

2.2.1 Caracterización de los Factores Críticos de Decisión (FCD)

Caracterización FCD1: Movilidad intercomunal

El factor crítico movilidad intercomunal se caracteriza por tres criterios de evaluación. El primero hace referencia a la caracterización del Desarrollo Urbano y el Patrón de Viajes asociado presente en el territorio regional. Esto entrega antecedentes que permiten comprender la evolución de los usos de los suelos y sus efectos en la matriz origen-destino de viajes de Santiago. Por su parte, los criterios dos y tres, se vinculan a la consolidación de la infraestructura de transporte; y, a caracterizar los distintos modos de transporte, permitiendo generar el análisis de tendencia entorno a la

movilidad intercomunal de la Región Metropolitana de Santiago.

2.2.1.1.1 Desarrollo urbano y patrón de viajes

2.2.1.1.1.1 Habitantes por comuna

El crecimiento de la población regional en los últimos 30 años ha sido constante, aumentando alrededor de 2,9 millones de personas, situación que se mantendría para el año 2030, proyectándose una población metropolitana cercana a los 8.688.263 habitantes, lo que refleja una tendencia de crecimiento de un millón de personas cada 10 años.

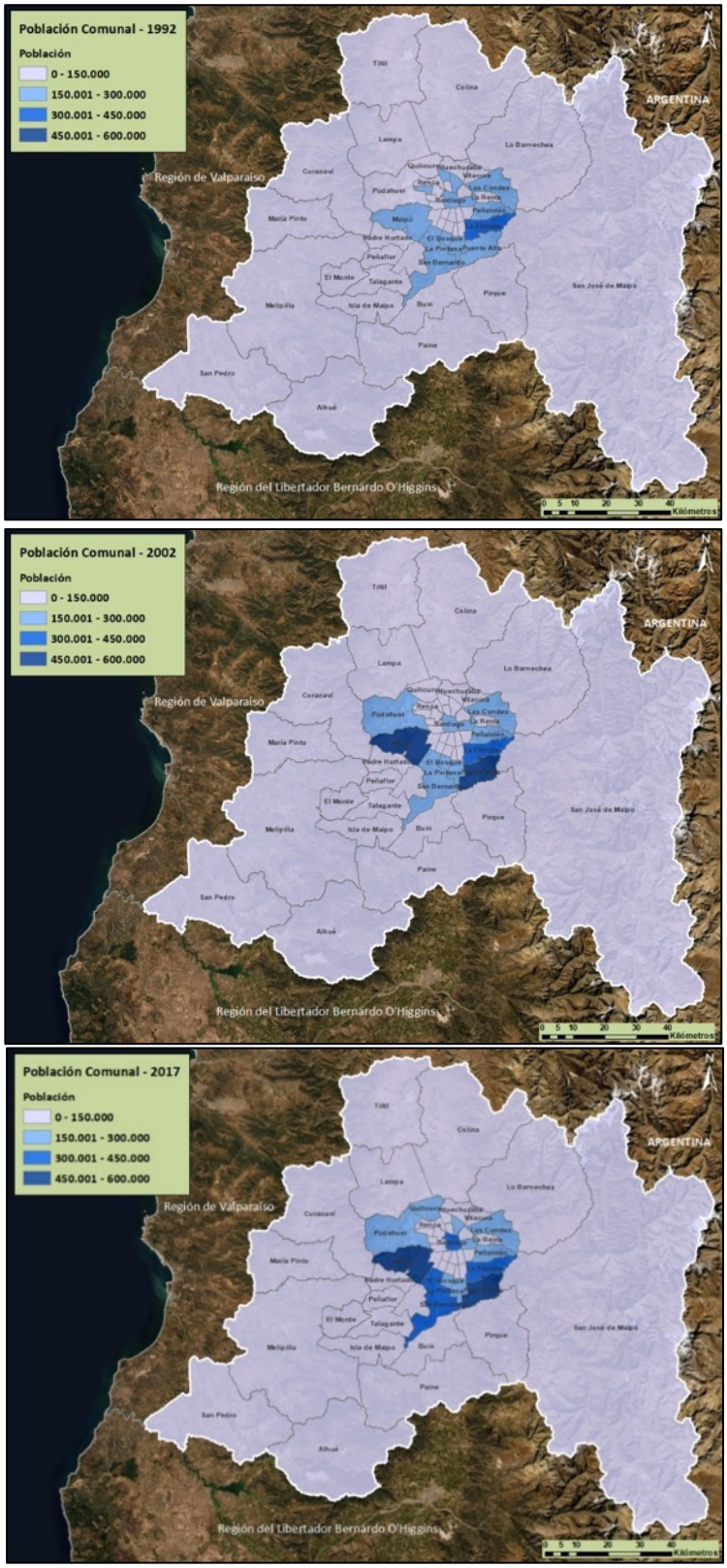
A lo anterior, es importante tener en consideración que la región alberga la ciudad capital del país, lo que la hace un centro atractivo para la llegada de inmigrantes y turistas cada año. Esta situación ejerce una enorme presión en los diversos servicios y equipamientos urbanos, así como en el sistema de transporte, para dar respuesta a la creciente necesidad de transporte y movilidad en la región.

La Figura 13, muestra la tendencia de localización de la población y las comunas más pobladas desde 1992 al 2017. De este modo, se puede apreciar que las comunas urbanas céntricas y peri céntricas en torno al anillo de Américo Vespucio del Gran Santiago, son las que presentan las mayores concentraciones de población. A diferencia las comunas periféricas, fuera del área urbana consolidada, que son las que tienen menos población: en general no sobrepasan las 150.000 personas.

La particularidad de la localización de la población en cada censo, es el aumento de los habitantes en comunas que están al interior y entorno del anillo circunvalación Américo Vespucio, lo que evidencia la importancia que cumple este enlace orbital como elemento de conectividad y de atracción de población.

Entre las comunas que más han aumentado su población en el tiempo han sido las comunas de Maipú, Puente Alto, San Bernardo y Santiago. Cabe mencionar algunos casos de comunas rurales como Lampa las que, pese a no superar los 150.000 habitantes, han tenido crecimientos demográficos significativos, pasando de 24.000 hab. en 1992 a 102.000 hab. en la actualidad. Esto se explica en parte por una migración centro-periferia de la población urbana, en algunos casos por población migrante del extranjero, en búsqueda de una mejor calidad de vida o arriendos más económicos, entre otros factores.

Figura 13: Tendencia de la población regional, entre los censos 1992 y 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de INE (2017).

2.2.1.1.1.2 Viviendas por comuna

En el caso de las viviendas, estas también han experimentado un incremento significativo en los últimos años en correlación con el aumento de la población. Ya en 1992 se habían registrado un total de 1.286.492 viviendas, las cuales en 2017 alcanzan las 2.378.442 unidades.

Entre 1992 y 2002 la diferencia entre el número de viviendas en ambos periodos no fue significativo, las cuales no superaron las 400.000 viviendas, no obstante, en 2017 se registró un aumento importante en el periodo, con 730.000 nuevas viviendas equivalente a un aumento del 31% respecto al censo del 2002.

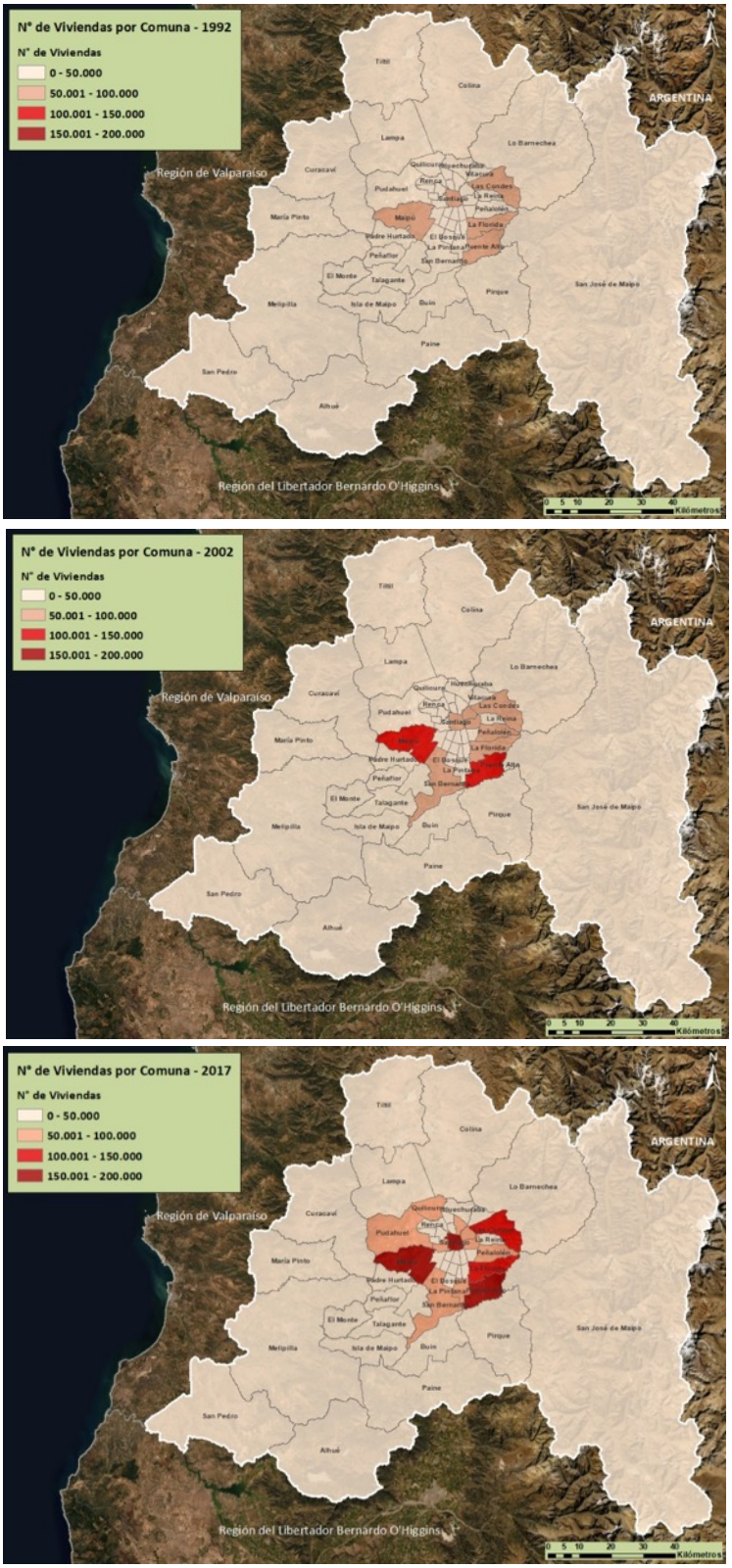
Al igual que en el caso de la población, comunas como Maipú, Puente Alto y Santiago sobrepasaron las 150.000 viviendas bordeando algunas los 200.000. Comunas como Las Condes y la Florida también aumentaron sus cifras, surgiendo además nuevas comunas como Pudahuel, Quilicura, Peñalolén, Providencia, La Pintana, entre otras, como territorios potenciales para el crecimiento residencial.

La Figura 14, da cuenta de lo anterior, mostrando a escala regional la tendencia de las viviendas por comuna, en donde las comunas localizadas en la zona central de la región, específicamente en el Gran Santiago, han absorbido el aumento de poblacional de las últimas décadas.

De igual forma, la distribución espacial de las viviendas se da en torno a la vía de circunvalación Américo Vespucio, siguiendo el patrón de construcción del mismo, el cual hoy en día está en proceso de consolidación en su sección oriente[12], como vía concesionada. Sin embargo, se puede vislumbrar entre 2002 y 2017, la influencia del eje vial Alameda, Nueva Providencia y Apoquindo también conocido como eje "APA", el cual ha fomentado en el último tiempo la edificación de nuevas viviendas en las comunas que cruza con el eje vial, como son Santiago, Providencia y Las Condes.

[12] Proyecto Américo Vespucio Oriente (AVO)

Figura 14: Número de viviendas por comunas, periodos 2002 a 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del INE (2017).

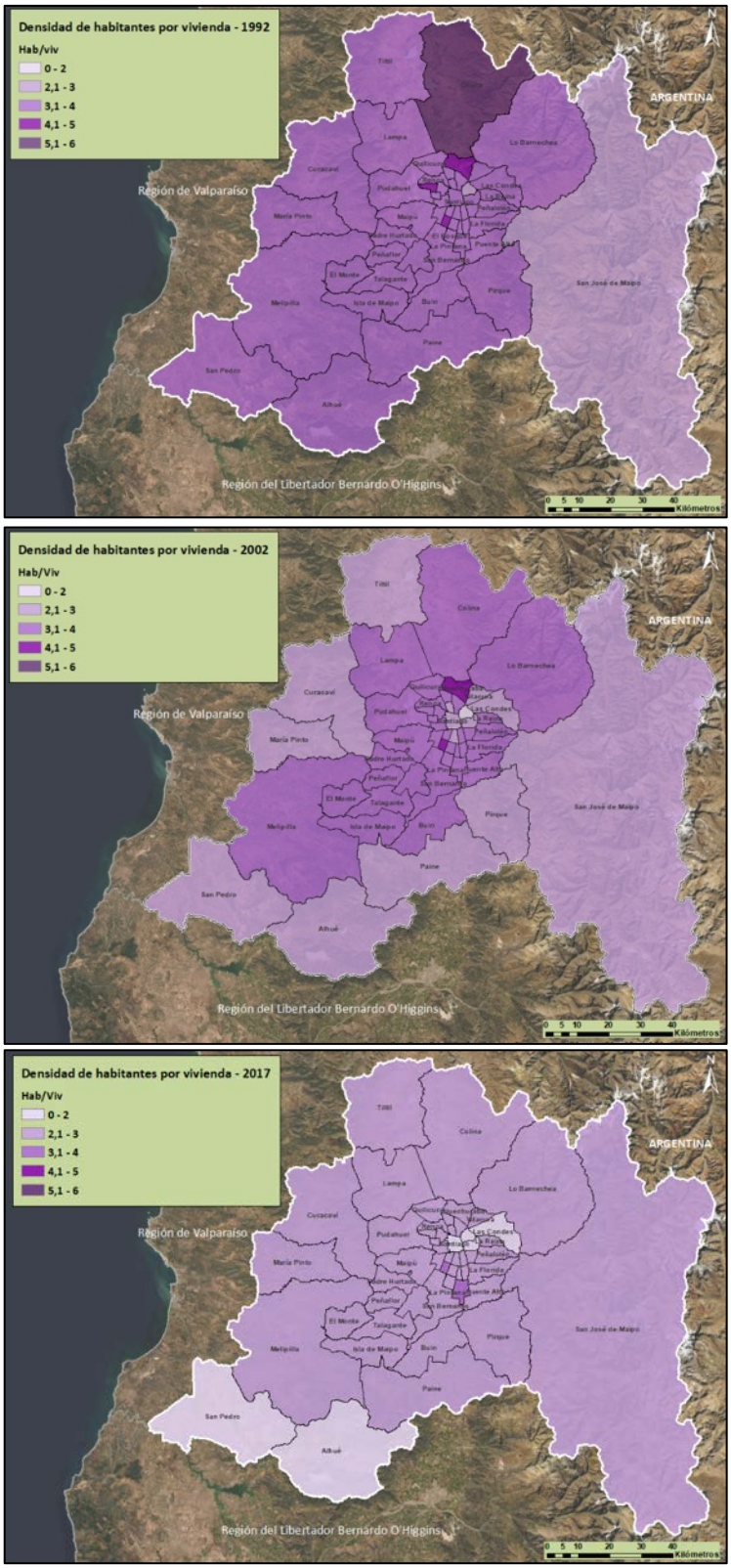
A continuación, en la Figura 15 es posible observar la relación entre ambos factores, población y vivienda, entregando como producto un mapa de densidad por comuna, que refleja el nivel de respuesta de la vivienda al aumento progresivo de habitantes en los últimos años, así como del comportamiento de la ciudad.

En esta línea, entre los años 1992 y 2017, existe una tendencia a la disminución en el número de habitantes por vivienda, reduciendo los niveles de hacinamiento en gran parte del territorio, pasando 4 a 6 habitantes por vivienda a 2 o 4 hab/viv en 2017, lo que también revela una ciudad en crecimiento tanto en extensión como en altura (Figura 15).

Lo anterior, permite justificar la necesidad de generar un nueva y actualizada vialidad regional capaz de responder a las demandas de nuevos espacios para el crecimiento urbano, así como del acceso a los centros de bienes y servicios, sobre todo en las zonas rurales en desarrollo. Además de optimizar los flujos en las vías existentes, muchas de las cuales se encuentran saturadas por el aumento de vehículos generando diversas externalidades negativas que afectan tanto a la movilidad como a la salud de la población

Lo anterior, permite justificar la necesidad de generar un nueva y actualizada vialidad

Figura 15: Tendencia de la densidad de habitantes por viviendas periodos 1992 a 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del INE (2017).

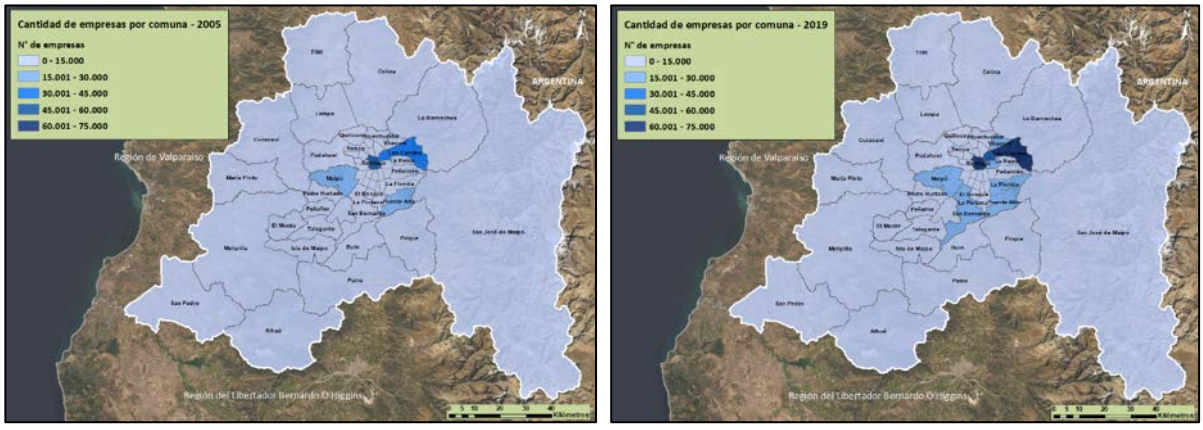
2.2.1.1.1.3 Concentración de empresas por comunas

En relación a la influencia de los viajes de la población comunal respecto a la localización de fuentes de trabajo como empresas, el comportamiento observado entre los periodos 2005 y 2019, muestra que solo 9 comunas abarcan más del 80% de la oferta de empleos.

Santiago, Providencia y Las Condes, las comunas del eje APA, representan a los principales polos de oferta de empleo a nivel regional, las cuales en conjunto poseen cerca de 200.660 empresas en 2019, 84.000 más que en 2005. Adicionalmente, comunas como Maipú y Puente Alto han tenido un crecimiento relativamente bajo manteniéndose entre las 30.000 y 45.000 empresas en los últimos 14 años.

Situación distinta ocurrió en comunas como Vitacura, San Bernardo, La Florida y Ñuñoa las cuales han tenido un importante crecimiento, abriéndose paso como potenciales polos económicos en la oferta de empleos. En el caso de las comunas rurales, el desarrollo de empresas es menor manteniéndose por debajo de las 30.000 empresas desde el 2005, variando muy levemente.

Figura 16: Evolución del número de empresas por comunas, periodos 2005 y 2019



Fuente: Elaborado a partir de datos obtenidos de SII (2020).

Complementariamente, en este mismo periodo, el número de ventas en UF realizadas por las empresas en las comunas, las tres comunas pertenecientes al eje APA, han sido las que presentan el mayor número de ventas alcanzando los 14.336.255.591 UF, un 55% más que en 2005.

De igual modo, en torno a este eje vial, se concentra más de 4.350.896 trabajadores a contrata y honorarios, un 33% más que en 2005 y un 53% del total de los trabajadores metropolitanos.

En este escenario, se evidencia la importante influencia de este eje vial en el desarrollo territorial de las comunas involucradas, así como del comportamiento de desplazamiento de la población regional. Esto posiciona al eje APA como un

elemento fundamental en la vialidad actual, representando a una de las principales vías para el acceso a empleos e impulso de desarrollo económico del Gran Santiago y la región.

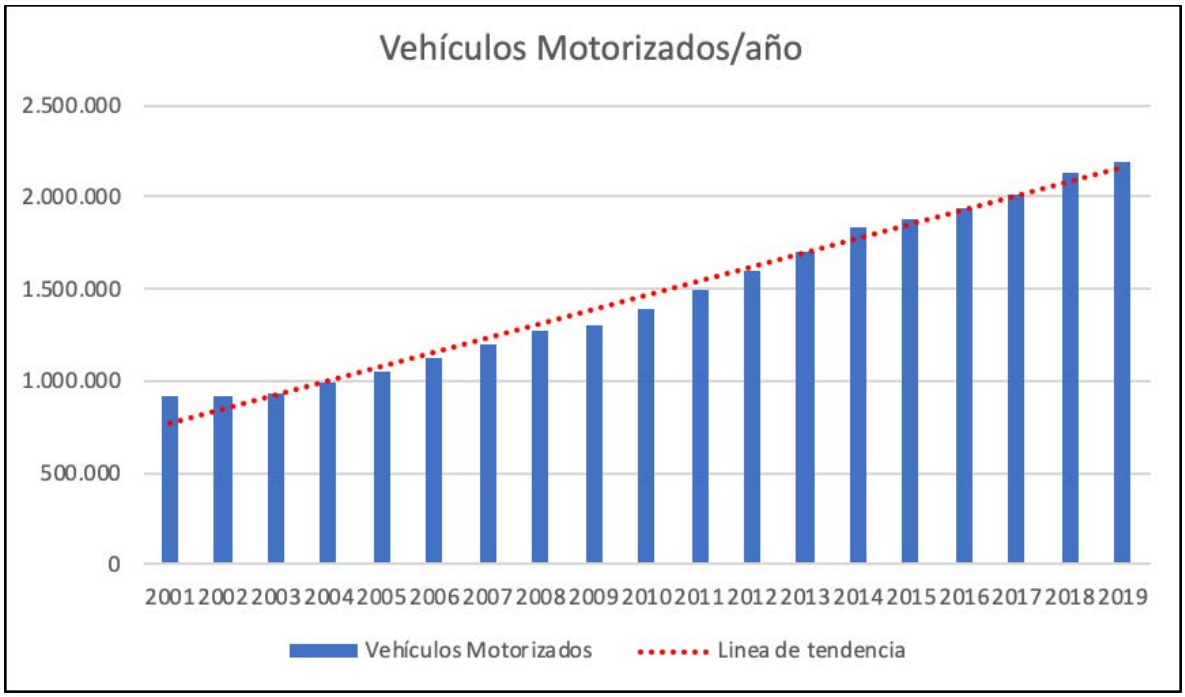
Por otro lado, se infiere además que el resto de las comunas, por lo general, cumplen una función más bien de comunas dormitorios, pese a que algunas de ellas han fomentado el desarrollo de nuevas empresas, no obstante, estas no atraen a un número de trabajadores importante, lo que hace entender que son empresas con otra funcionalidad a las del eje APA, como por ejemplo de comercio al por menor, almacenamiento o industria.

2.2.1.1.1.4 Tasa de motorización

El parque vehicular motorizado en circulación dentro de la región en los últimos 18 años refleja una tendencia al aumento de forma constante, con un crecimiento promedio anual de un 5%, alcanzando en el año 2019 un total de 2.197.683 vehículos motorizados circulando por la red vial regional, lo que significa un aumento del 140% en relación al año 2001, lo que equivale a 1.282.638 de nuevos vehículos.

Este comportamiento regional es congruente con la tendencia nacional entre 2008 y 2017, en donde el parque vehicular motorizado alcanzó los 5.079.718 vehículos, un 72% más que en 2008, el cual registro un total de 2.955.303 vehículos (INE, 2017).

Gráfico 1: Parque de vehículos en circulación motorizados RM, periodo 2001 a 2019



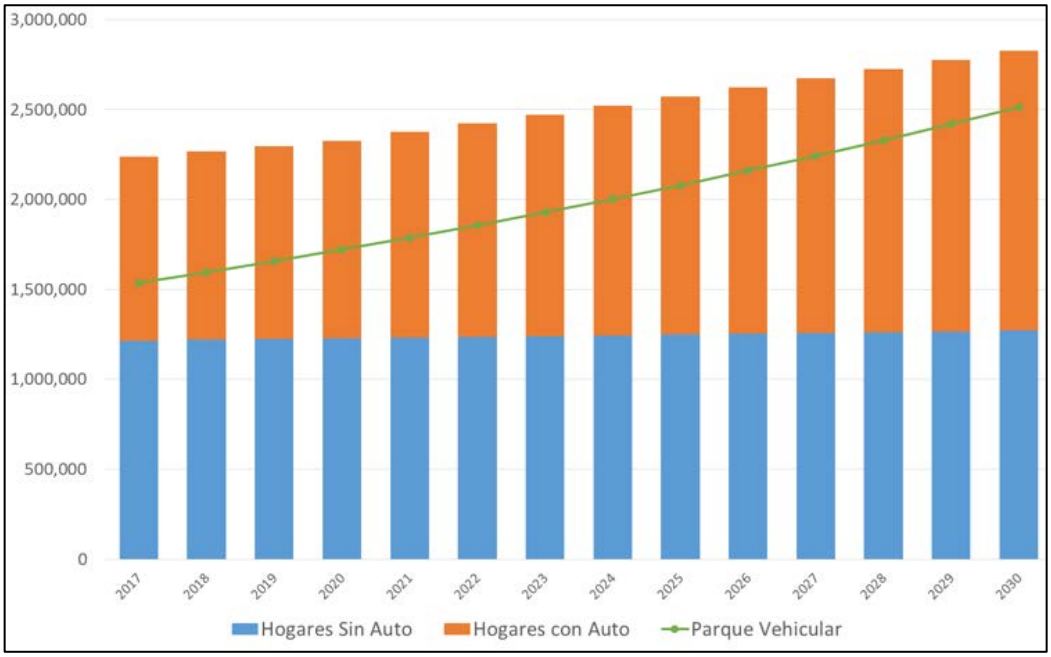
Fuente: Elaborado a partir de datos obtenidos de INE (2017).

En este contexto, la tasa de motorización compuesta por la relación del número de vehículos motorizados y la población total de una unidad territorial, en este caso la Región Metropolitana, se estima que para el año 2002 había una tasa de 151,3 vehículos por cada 1.000 hab, la cual para 2017 aumentó a 282,8 vehículos por cada 1.000 hab, lo que refleja un cambio de un 87% en 15 años.

Al igual que otras metrópolis internacionales, en el caso de Santiago, se observa un aumento notorio del número de viajes motorizados por hogar a medida que aumenta la tasa de motorización privada (Alonso, 2012) . Así por ejemplo se observa que la relación autos por hogar aumentó de 0,32 auto/hogar en 1977 a 0,56 auto/hog. el 2001, y los viajes motorizados/hogar/día se incrementaron de 4,65 a 6,66 para igual periodo (Corporación Andina de Fomento, 2010 en Alonso, 2012) Esto tiene repercusiones en la velocidad promedio de viaje, en la actualidad en Santiago es de 30 km/hr y ésta puede caer a 20 e incluso 18 km/hr si las tasas siguen aumentando de igual forma (Poduje, 2012 en Alonso, 2012).

Ahora bien, según datos presentados en el diagnóstico del Plan Metropolitano de Movilidad 2030, proyecta que para los próximos 10 años pese al aumento progresivo del parque vehicular en la región, esto no implica necesariamente una mayor disponibilidad de automóviles en los hogares ya que, la adquisición de este tipo de transporte particular pertenece mayor mente a los sectores más económicos de la población, lo que significa que cerca del 48% de los hogares seguirán siendo consumidores del transporte público,

Figura 17: Tendencia del parque vehicular y el número de hogares con y sin vehículo, para el 2030



Fuente: Obtenido del diagnóstico del Plan Metropolitano de Movilidad (2020).

Para el año 2025, según lo indicado por el Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025 (MTT, 2013), el sector privado duplicará su tasa de motorización representado en cerca de 2,7 millones de vehículos a nivel regional.

Ante este escenario, se proyecta un posible aumento en la congestión vial que podría dificultar la continuidad a la red. Es por ello que el Plan Maestro, incluye proyectos que buscan reducir la probable congestión vehicular, así como también generar alternativas atractivas en transporte que permitan una mayor confiabilidad de viaje por medio de automóviles (MTT, 2013).

2.2.1.1.1.5 Número de Parcelas de Agrado

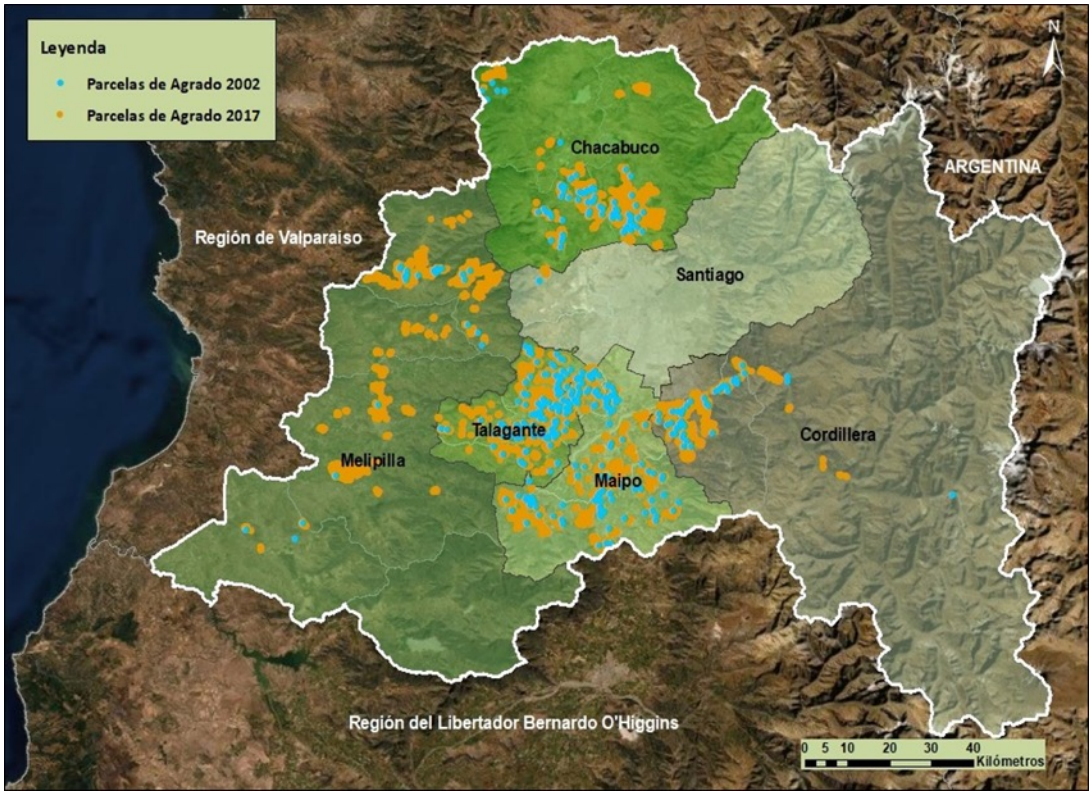
De acuerdo a datos obtenidos por el INE, entre los periodos 2002 y 2017 la mayor concentración de Parcelas de Agrado (AP) se localizan en las provincias de Talagante, Maipo y Chacabuco, principalmente en las comunas adyacentes al Gran Santiago como Lampa, Colina, Pirque, Buin, entre otras (Figura 25).

En general estos asentamientos han seguido un patrón de concentración similar a las establecidas en las comunas del periodo 2002 aumentando su densidad, sin embargo, el nivel de alcance territorial de las P.A. al 2017 ha abarcado nuevos sectores de la región, como las comunas rurales del sector poniente Curacaví, El Monte y Melipilla y hacia los valles de montaña en San José de Maipo.

Entre ambos registros censales se puede observar una tendencia al aumento de estos asentamientos, aumentando de 400 en el año 2002 a cerca 30.800 nuevos. Este aumento explosivo en 15 años, ha afectado considerablemente en la configuración y planificación local como regional de los territorios afectados, así como también en la capacidad de respuesta de los recursos naturales que disponen sean estos de tipo suelo, hídricos y ecosistémicos.

Los efectos de desarrollo de este tipo de asentamiento traen consecuencias en la capacidad de respuesta de la infraestructura vial disponible en estos sectores ya que, al no estar diseñada para este tipo de fenómenos, los niveles de conectividad y accesibilidad a bienes y servicios es deficiente. Esto se acentúa aún más al no existir una planificación intercomunal continua en las zonas rurales en instrumento como el PRMS, el cual establece actualmente trazados solo en las áreas urbanas de las comunas rurales.

Figura 18: Evolución y distribución espacial de las parcelas de agrado en las comunas de la modificación del PRMS, período 2002-2017



Fuente: Elaboración propia a partir de coberturas del INE (2017).

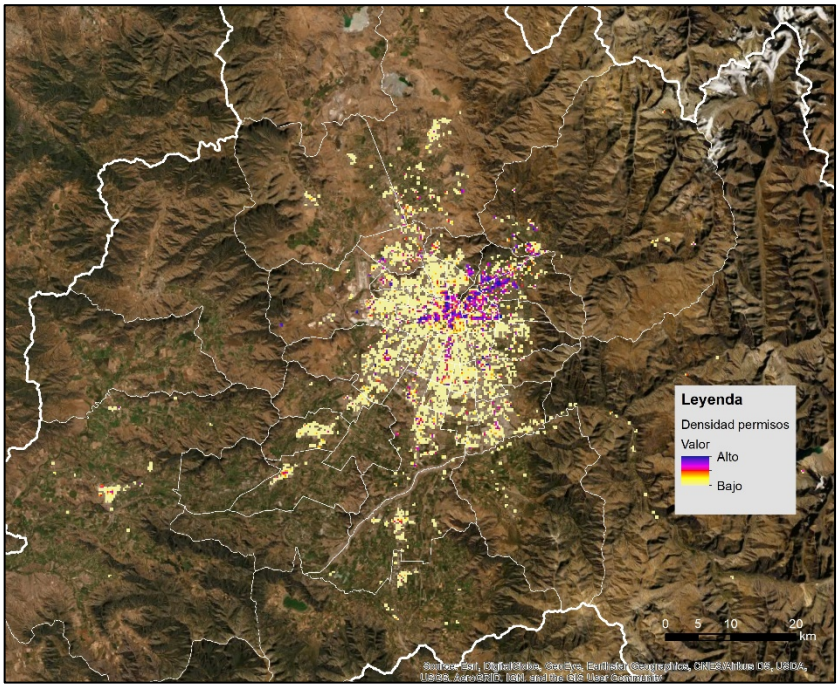
2.2.1.1.1.6 Permisos de edificación

Según los datos del MINVU existen 24.283 unidades de permisos de edificación otorgados para el periodo 2010 – 2017 en la Región Metropolitana. Las comunas que concentran una mayor cantidad de permisos son: Santiago (48.408), Estación Central (40.681) y Ñuñoa (28.626).

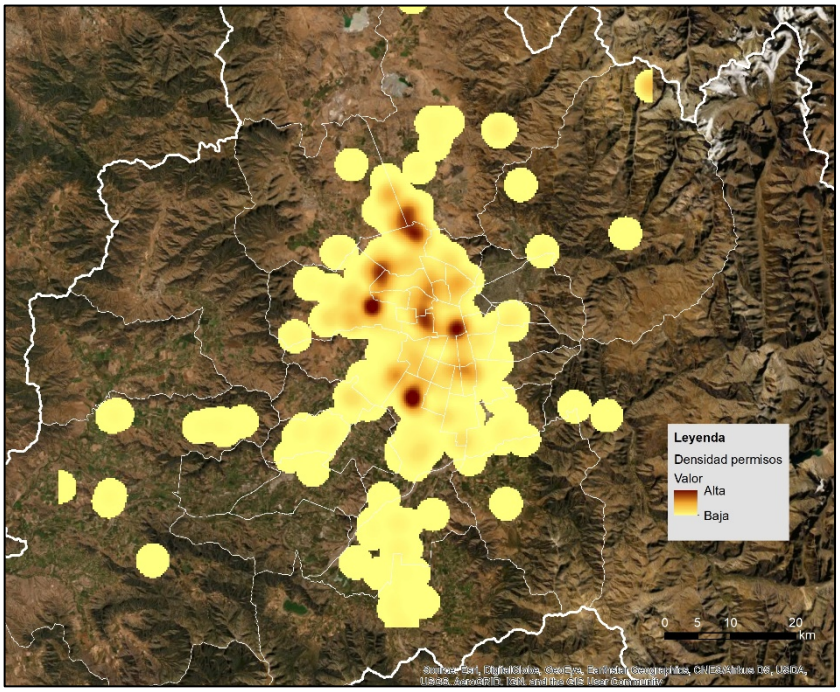
En la Figura 20, se puede apreciar cómo se distribuyen los permisos de edificación en la ciudad según principales rubros. En el primer caso se observa que los permisos de la tipología comercio y servicio (a) se concentran en el eje APA y los rubros más preponderantes son: comercio (1.697), locales comerciales (619) y oficinas sin destino específico (569). En el caso de la industria (b) los permisos se distribuyen en la periferia del gran Santiago, especialmente en la parte norponiente de la ciudad y también en torno a la zona central, registrándose 1.007 permisos vinculados con la actividad industrial y de almacenamiento. En relación a los permisos de edificios (c) se observa que estos se distribuyen también en torno al eje APA y Gran Avenida, siendo las comunas con más permisos: Ñuñoa, San Miguel, Santiago, Providencia y Las Condes. Finalmente, los permisos habitaciones de viviendas de menos de 3 pisos (d) suman un total de 14.721 permisos, distribuyéndose por toda la región pero con concentraciones mayores hacia la periferia como Colina (1.551) y Melipilla (664), también destaca Cerro Navia con 681 permisos.

Figura 19. Permisos de Edificación presentes en la Región Metropolitana, 2010-2017

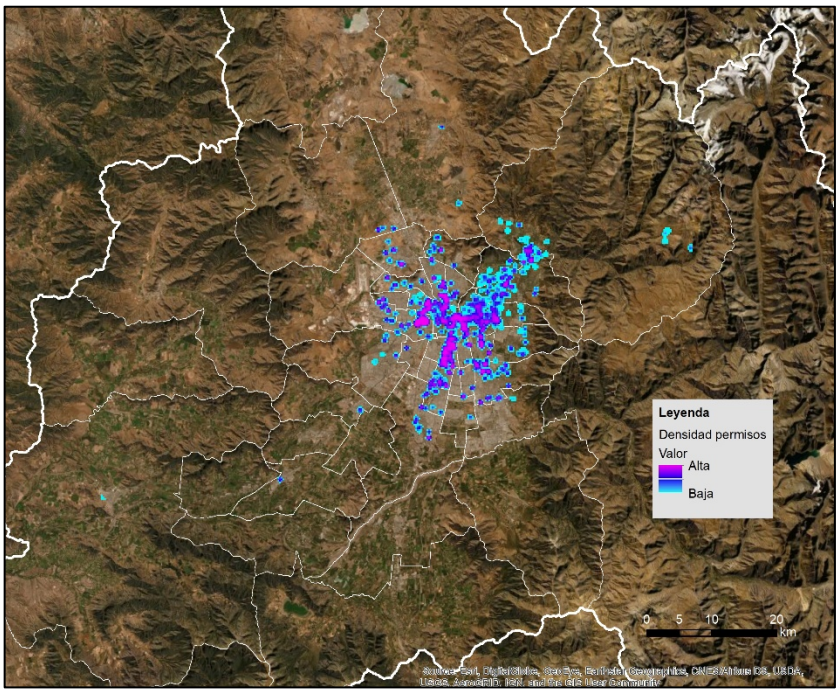
a) Comercio y servicios



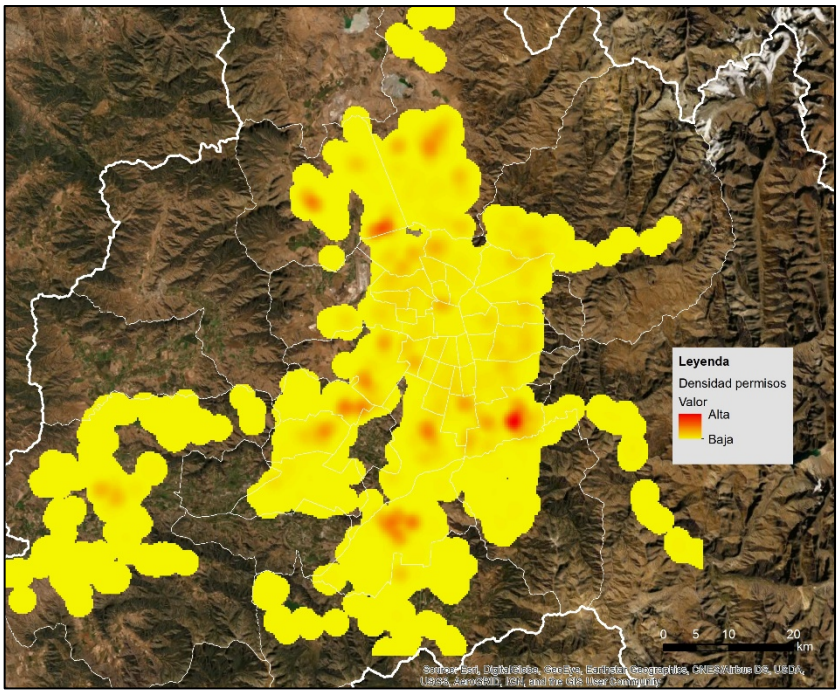
b) Industria



c) Edificios



d) Uso habitacional unifamiliar



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del MINVU (2018).

Ante esta tendencia, se plantea una mayor exigencia a la red vial, la cual sea capaz de ir adaptándose a un mayor protagonismo de las comunas más alejadas del centro de la región, lo que a su vez demanda mayor conectividad intercomunal, así como

también replantearse los tipos de fajas viales necesarios que permitan favorecer tanto el desplazamiento multimodal como de conexión entre los usos residenciales y las actividades productivas y de servicios.

2.2.1.1.2 Consolidación de estructura de transporte

2.2.1.1.2.1 Inversión pública en infraestructura vial

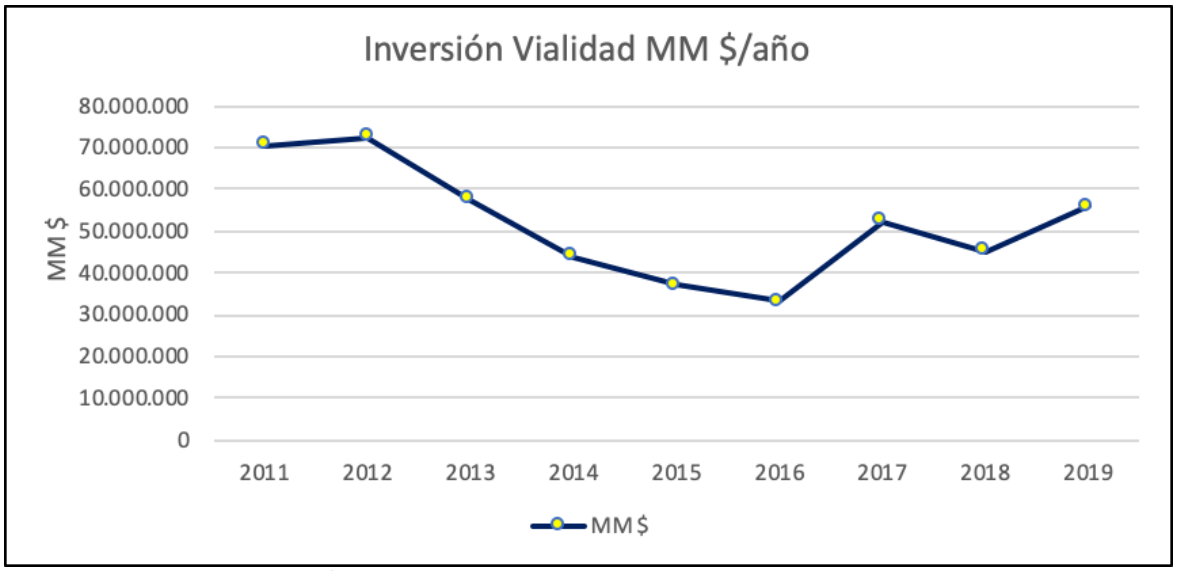
Desde 2011 al año 2019, la inversión pública en infraestructura vial por parte del Ministerio de Obras Pública para la Región Metropolitana ha alcanzado los MM$467.584.035[13], alcanzado su inversión máxima en 2012 y mínima en 2016, con una diferencia del 49%, la cual ha ido paulatinamente disminuyendo esta brecha hacia el 2019 (Gráfico 2).

En 2020, esta inversión sigue en alza con un monto de MM$63.119.835, un 13% más que el año anterior. Este aumento en la inversión en la región se ha visto reflejado en proyectos vinculados a mejoramiento y conservación de caminos, reposición y construcción de puentes, nuevas conexiones viales como la ruta G-505 en Paine, entre otros (DIRPLAN, 2020), proyectando una inversión para 2021 en vialidad de MM$68.424.753 equivalente al 40,7% de todo el plan de inversión del ministerio.

Este indicador refleja la relevancia que ha ido adquiriendo en los últimos años la infraestructura vial en la región, como respuesta al dinamismo y rápida expansión de la ciudad, al igual que en las áreas urbanas y rurales más alejadas, las cuales demandan una mejor conectividad y accesibilidad, que favorezca la movilidad intercomunal y optimizando el desplazamiento diario.

[13] Miles de Millones de pesos.

Gráfico 3: Inversión en vialidad MOP en MM$, periodo entre 2011 a 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenido del MOP (2020).

Ahora bien, pese a los esfuerzos de inversiones de diferentes actores en infraestructura vial, según los resultados preliminares del diagnóstico del Plan Metropolitano de Movilidad 2030 (MTT & SECTRA, 2020), los tiempos de viaje en promedio no mejorarán, debido en gran parte por la consolidación de sectores atractores de población trabajadora y por ende rutas de viaje del transporte público hacia el eje vial APA, en sector centro oriente del Gran Santiago.

De igual forma, se estima que, para esa fecha el número de autos seguirá en alza y superará a los viajes realizados por el transporte público, lo que continuará obstruyendo los flujos de viaje en las vías, sin ver mejoras significativas en el tiempo de desplazamiento de la población.

2.2.1.1.2.2 Infraestructura planificada y consolidada

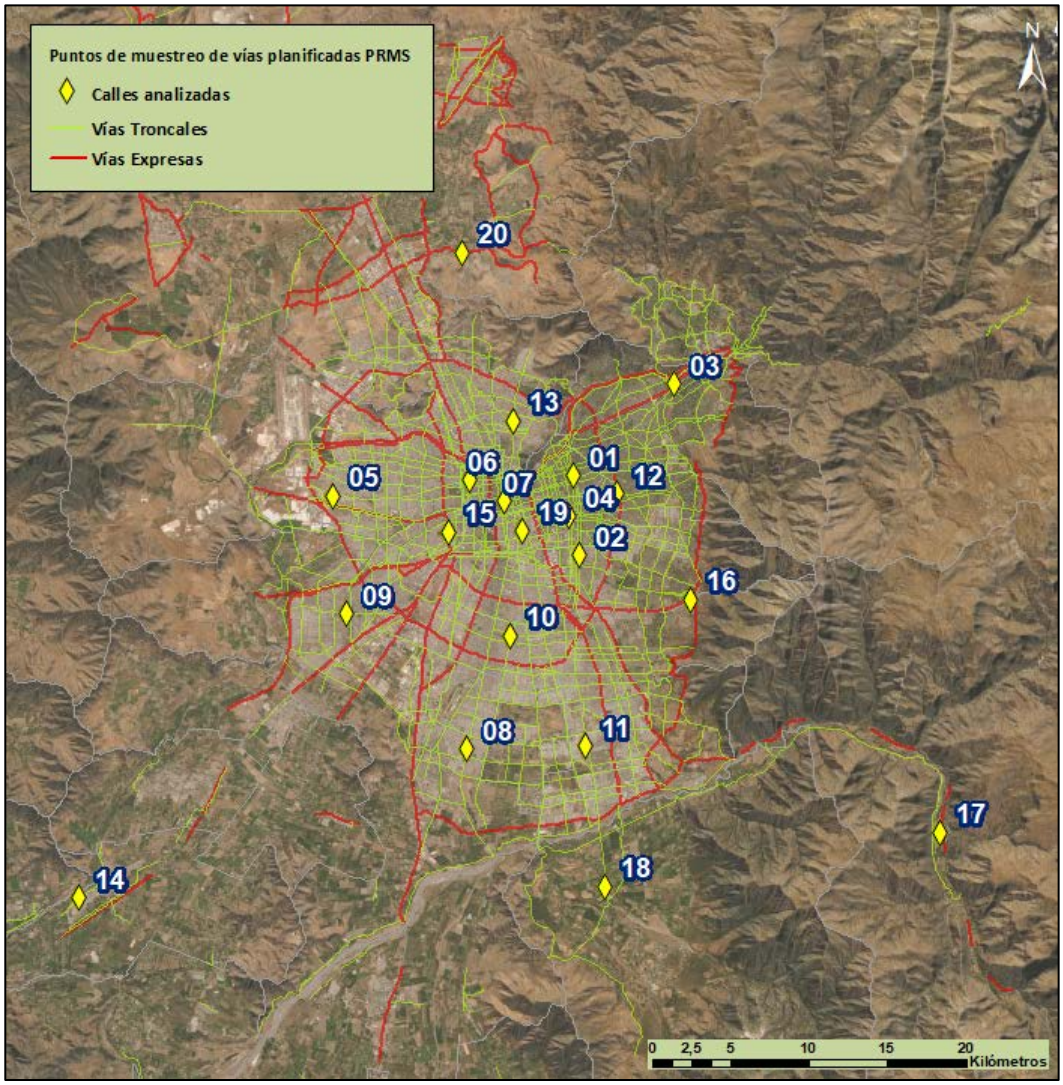
En la actualidad, en la región existe infraestructura vial planificada definida por el PRMS, que no presenta un nivel de consolidación debido al importante crecimiento de la trama urbana, sea ésta reflejada en infraestructura de bienes y servicios, residencial, industrial o de recreación.

Las vías planificadas han gravado el ancho de faja de las vías, pero la infraestructura consolidada tiene distintas condiciones de materialización en los últimos años. Sumado a esto el aumento progresivo de los vehículos motorizados privados y públicos, como de otros modos de transporte alternativos como la bicicleta, ha imposibilitado físicamente responder a la alta demanda de circulación en ellas, aumentando la congestión vehicular, la contaminación acústica como atmosférica y los conflictos entre los usuarios de distintos modos de transporte por el uso secciones de las vías.

En este contexto, se realizó una revisión de la red vial planificada actualmente, mediante el uso de la red digitalizada hasta el 16 de abril del 2020. Para ello se escogió 3 periodos de muestreos 2004, 2014 y 2021, con la finalidad de identificar el nivel de consolidación de las áreas planificadas hasta la fecha. Para ello, se utilizaron 20 puntos de muestro escogidos en el territorio, de los cuales 15 corresponden a vías troncales y 5 a vías expresas.

Para la elección de las vías se escogieron comunas que sean representativas de las modificaciones (1994, 1997 y 2006) que se han realizado en el PRMS desde 1994 con sus principales vías troncales o expresas. Por otra parte, se escogieron vías troncales que fueran extensas capaces de cruzar gran parte de la comuna y vías planificadas que crucen alguna Zona Típica.

Figura 20: Puntos de muestreos de las vías planificadas el PRMS



Fuente: Elaboración propia a partir de cobertura Seremi Minvu 2020.

Tabla 23: Muestra de las 20 vías planificadas y su estado de consolidación del PRMS , 2020.

PRMS: 1994
Comuna: Providencia
ID Mapa: 01

Nombre	**Año**	**ID tramo**	**Tipo**	**Vía Planificada Ancho Faja (m)**	**Vía Consolidada Ancho de Faja (m)**	**Observación**
Av. Los Leones (LL)	2004	LL1	Troncal	35	20	No consolidada
		LL2		35	20	
		LL3		35	20	
	2014	LL1	Troncal	35	20	No consolidada
		LL2		35	20	
		LL3		35	20	
	2021	LL1	Troncal	35	20	No consolidada
		LL2		35	20	
		LL3		35	20	

2004 2014 2020



L1



L2



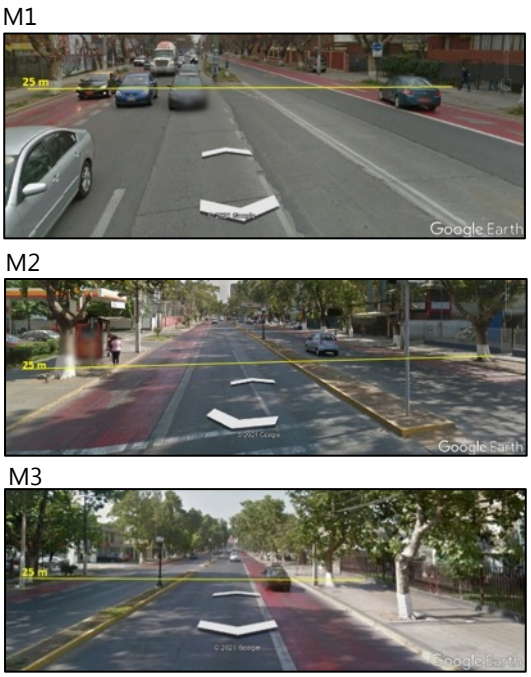
L3



PRMS: 1994	
Comuna: Macul	
ID Mapa: 02	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Av. Macul (M)	2004	M1	Troncal	30	25	No consolidada
		M2		30	25	
		M3		30	25	
	2014	M1	Troncal	30	25	No consolidada
		M2		30	25	
		M3		30	25	
	2021	M1	Troncal	30	25	No consolidada
		M2		30	25	
		M3		30	25	

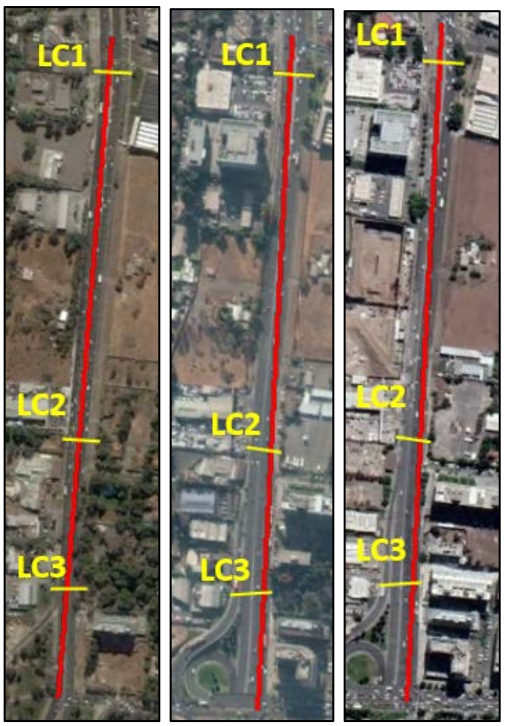




PRMS: 1994	
Comuna: Las Condes	
ID Mapa: 03	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Av. Las Condes (LC)	2004	LC1	Expresa	48	40	No consolidada
		LC2		48	40	
		LC3		48	40	
	2014	LC1	Expresa	48	45	No consolidada
		LC2		48	40	
		LC3		48	45	
	2021	LC1	Expresa	48	45	No consolidada
		LC2		48	40	
		LC3		48	45	

2004 2014 2020



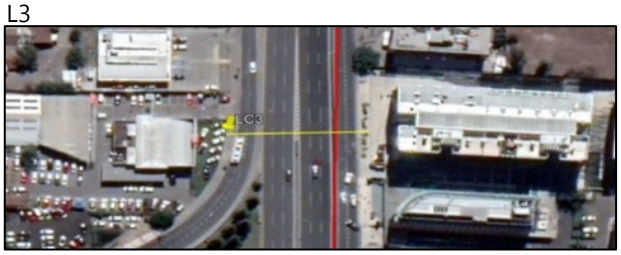
L1



L2

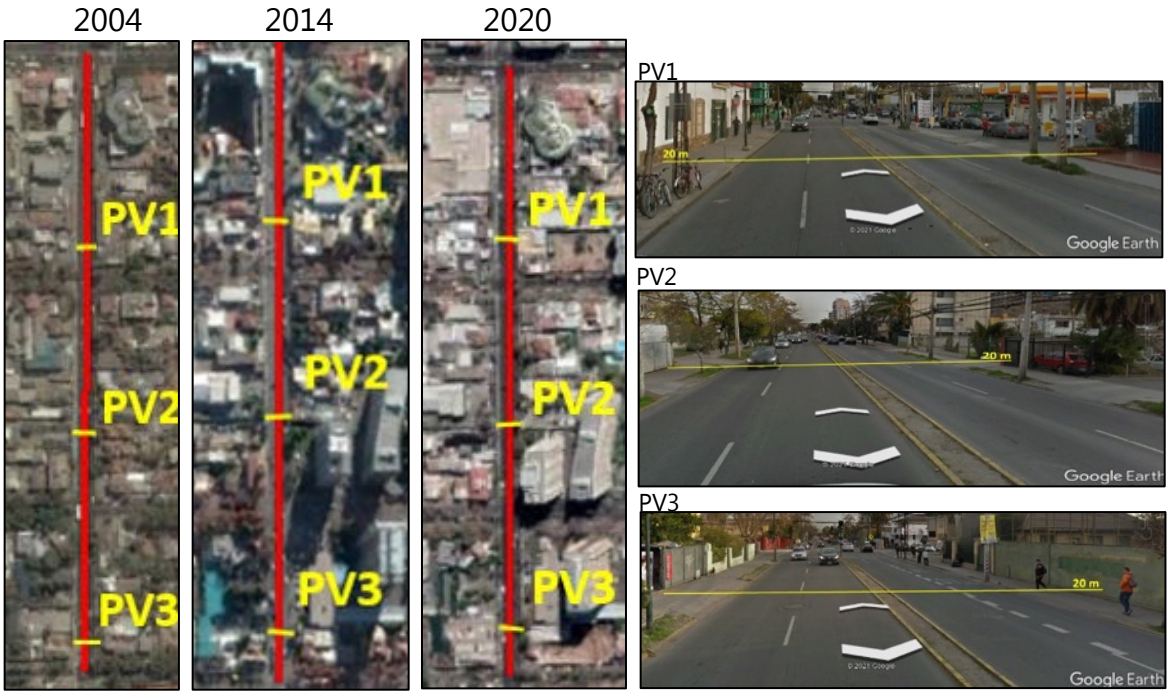


L3



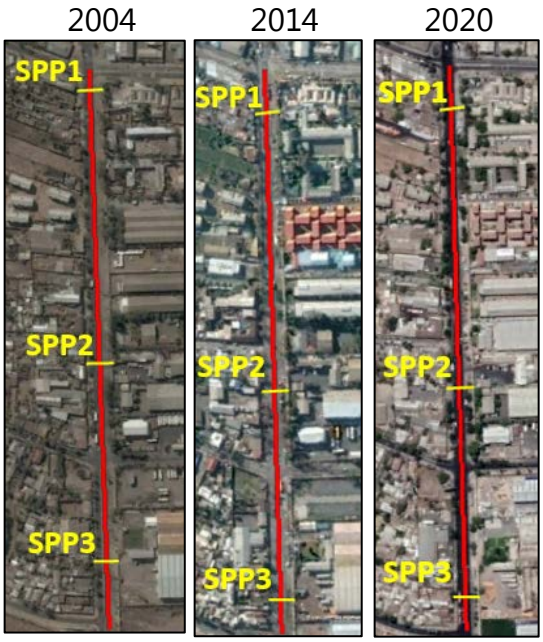
PRMS: 1994	
Comuna: Ñuñoa	
ID Mapa: 04	

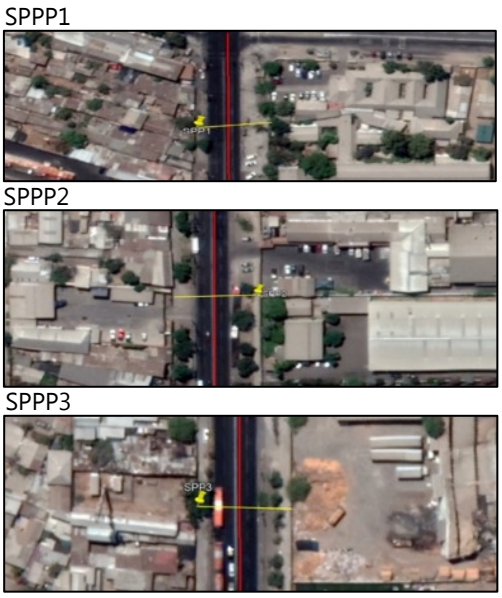
Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Pedro de Valdivia (PV)	2004	PV1	Troncal	30	20	No consolidada
		PV2		30	20	
		PV3		30	20	
	2014	PV1	Troncal	30	20	No consolidada
		PV2		30	20	
		PV3		30	20	
	2021	PV1	Troncal	30	20	No consolidada
		PV2		30	20	
		PV3		30	20	



PRMS: 1994	
Comuna: Pudahuel	
ID Mapa: 05	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
San Pablo Poniente (SPP)	2004	SPP1	Troncal	35	30	No consolidada
		SPP2		35	30	
		SPP3		35	30	
	2014	SPP1	Troncal	35	30	No consolidada
		SPP2		35	30	
		SPP3		35	30	
	2021	SPP1	Troncal	35	30	No consolidada
		SPP2		35	30	
		SPP3		35	30	

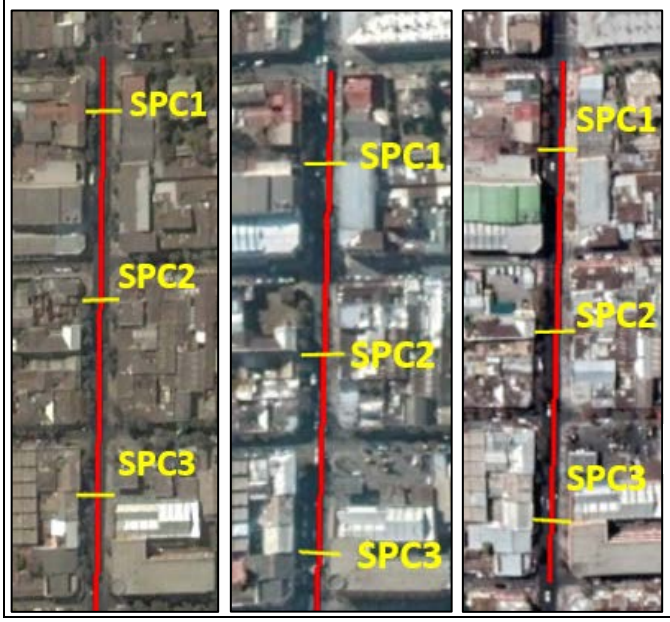




PRMS: 1994	
Comuna: Santiago	
ID Mapa: 06	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
San Pablo Centro (SPC)	2004	SPC1	Troncal	20	20	Consolidado
		SPC2		20	20	
		SPC3		20	20	
	2014	SPC1	Troncal	20	20	Consolidado
		SPC2		20	20	
		SPC3		20	20	
	2021	SPC1	Troncal	20	20	Consolidado
		SPC2		20	20	
		SPC3		20	20	

2004 2014 2020



SPC1



SPC2



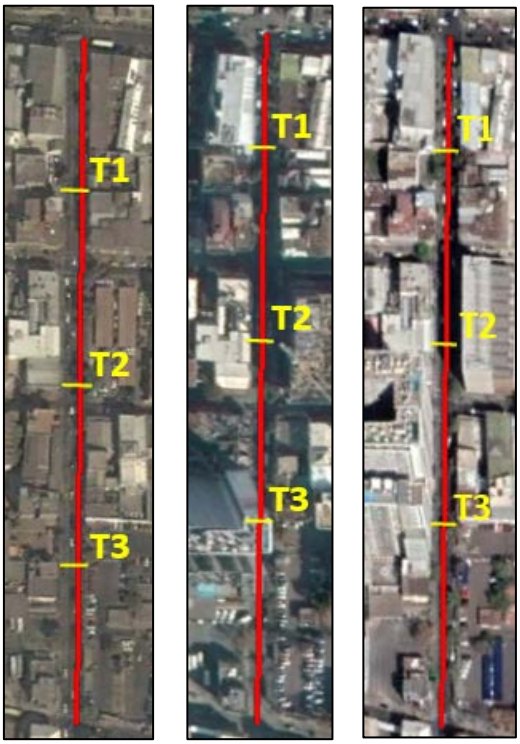
SPC3



PRMS: 1994	
Comuna: Santiago	
ID Mapa: 07	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Tarapacá (T)	2004	T1	Troncal	20	15	No consolidada
		T2		20	15	
		T3		20	15	
	2014	T1	Troncal	20	15	No consolidada
		T2		20	15	
		T3		20	15	
	2021	T1	Troncal	20	15	No consolidada
		T2		20	15	
		T3		20	15	

2004 2014 2020



PH1



PH2



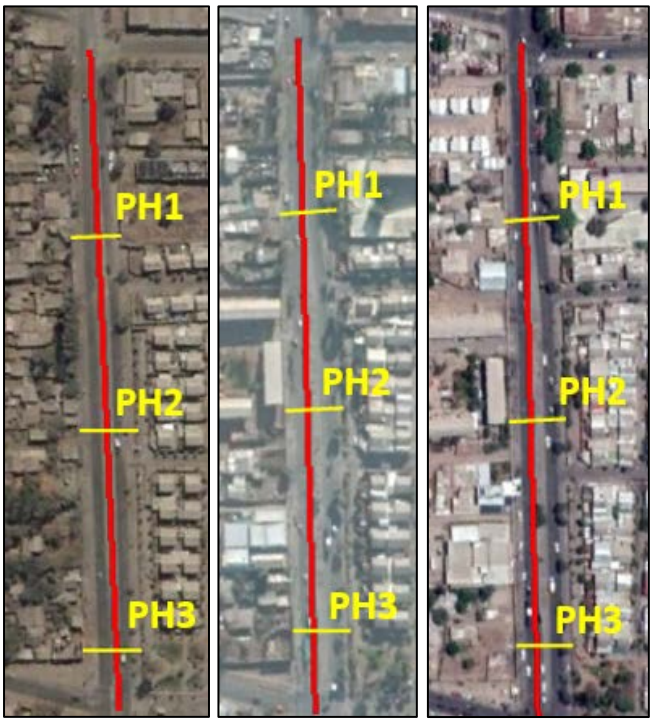
PH3



PRMS: 1994	
Comuna: San Bernardo	
ID Mapa: 08	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Av. Padre Hurtado (PH)	2004	PH1	Troncal	30	30	Consolidada
		PH2		30	30	Consolidada
		PH3		30	30	Consolidada
	2014	PH1	Troncal	30	30	Consolidada
		PH2		30	30	Consolidada
		PH3		30	30	Consolidada
	2021	PH1	Troncal	30	30	Consolidada
		PH2		30	30	Consolidada
		PH3		30	30	Consolidada

2004 2014 2020



PH1



PH2



PH3

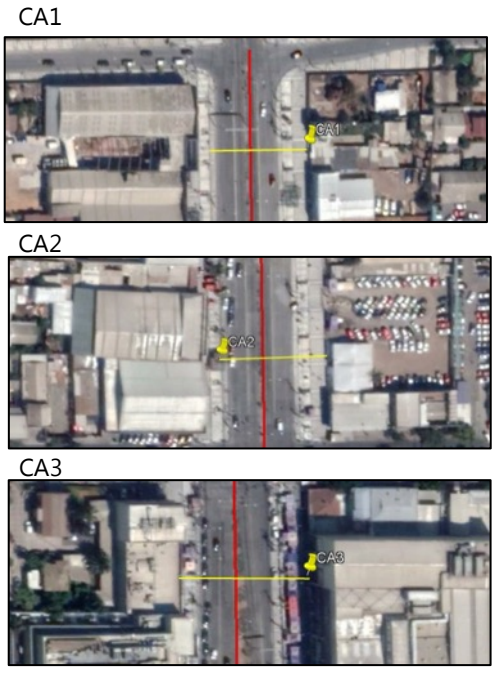


PRMS: 1994	
Comuna: Maipú	
ID Mapa: 09	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Cinco de Abril (CA)	2004	CA1	Troncal	50	40	No consolidada
		CA2		50	40	
		CA3		50	40	
	2014	CA1	Troncal	50	40	No consolidada
		CA2		50	40	
		CA3		50	40	
	2021	CA1	Troncal	50	40	No consolidada
		CA2		50	40	
		CA3		50	40	

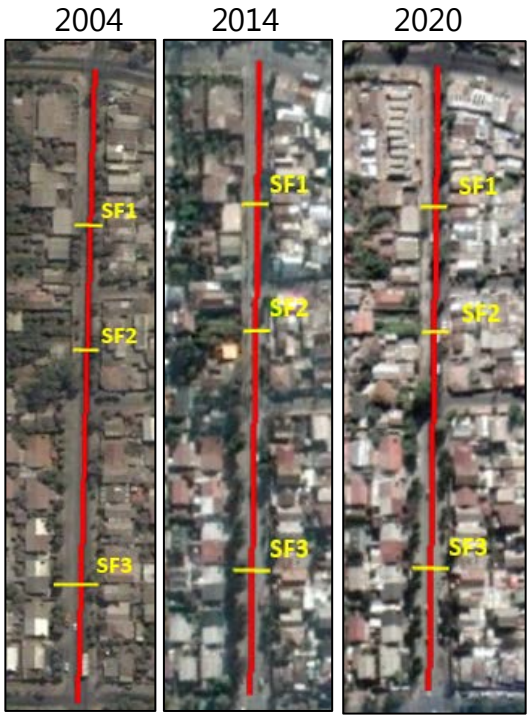
2004 2014 2020

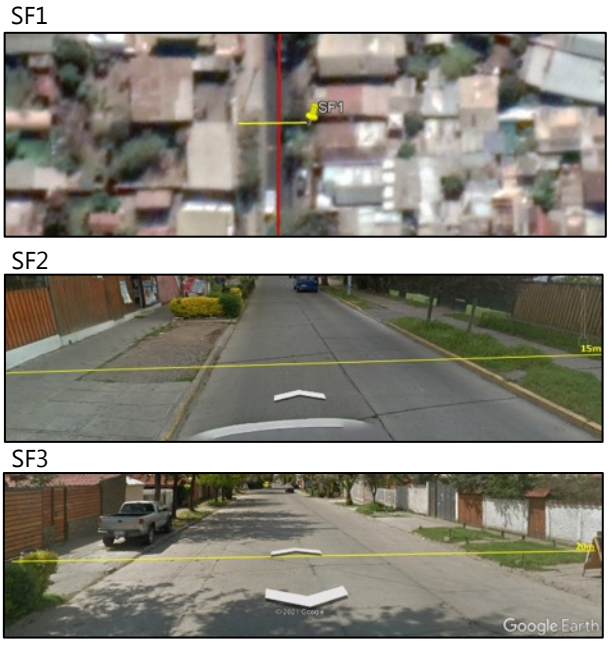




PRMS: 1994	
Comuna: La Cisterna - San Ramón	
ID Mapa: 10	

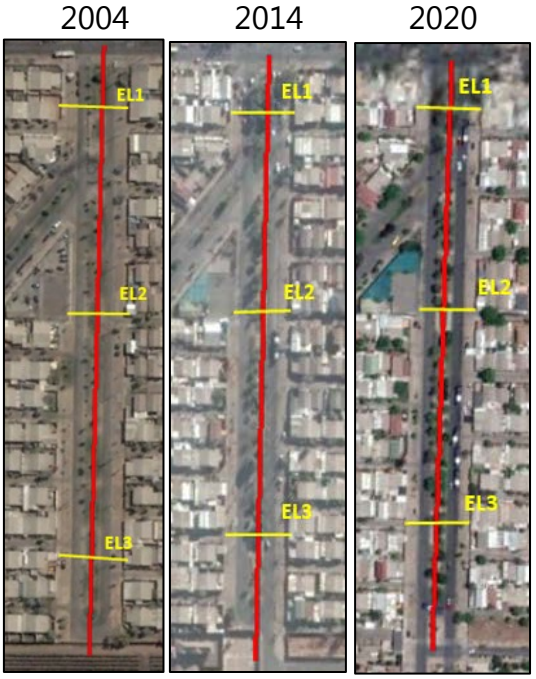
Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
San Francisco (SF)	2004	SF1	Troncal	20	15	No consolidada
		SF2		20	15	
		SF3		20	20	
	2014	SF1	Troncal	20	15	No consolidada
		SF2		20	15	
		SF3		20	20	
	2021	SF1	Troncal	20	15	No consolidada
		SF2		20	15	
		SF3		20	20	

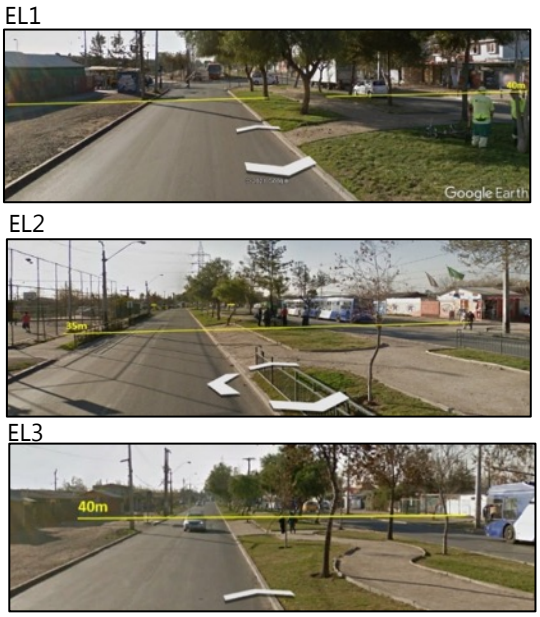




PRMS: 1994	
Comuna: Puente Alto	
ID Mapa: 11	

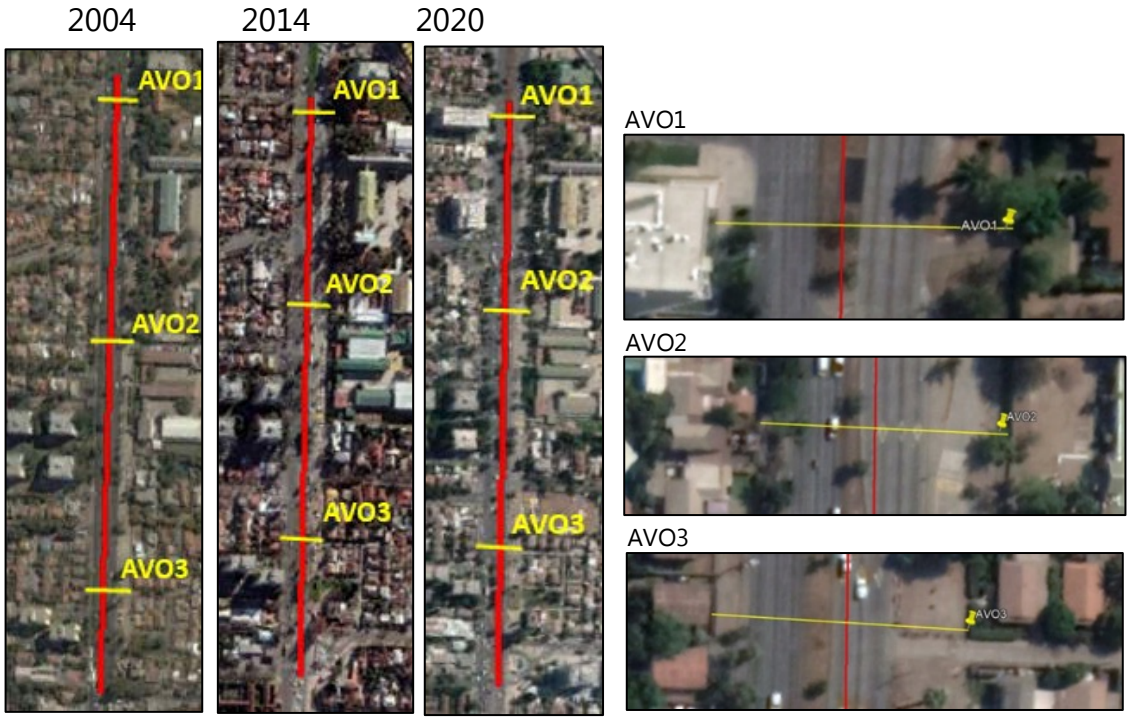
Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Ejercito Libertador (EL)	2004	EL1	Troncal	40	40	Semi Consolidada
		EL2		40	35	
		EL3		40	40	
	2014	EL1	Troncal	40	40	Semi Consolidada
		EL2		40	35	
		EL3		40	40	
	2021	EL1	Troncal	40	40	Semi Consolidada
		EL2		40	35	
		EL3		40	40	





PRMS: 1994	
Comuna: La Reina - Ñuñoa	
ID Mapa: 12	

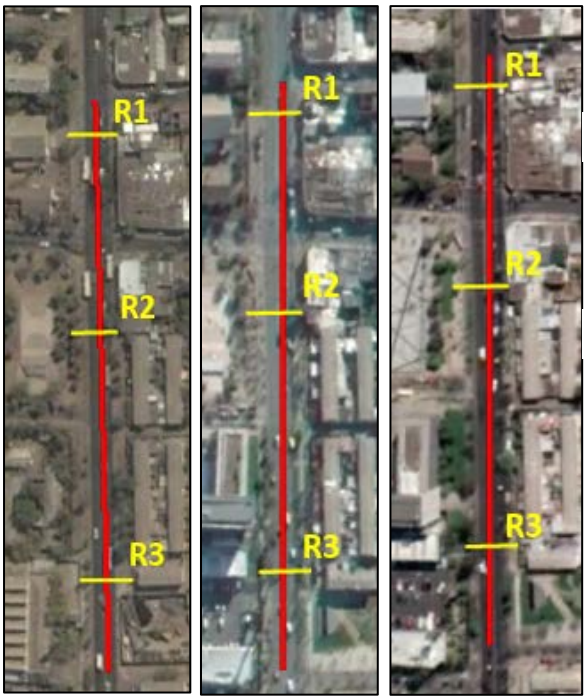
Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Av. Américo Vespucio Oriente (AVO)	2004	AVO1	Expresa	60	50	No consolidada
		AVO2		60	50	
		AVO3		60	50	
	2014	AVO1	Expresa	60	50	No consolidada
		AVO2		60	50	
		AVO3		60	50	
	2021	AVO1	Expresa	60	50	No consolidada
		AVO2		60	50	
		AVO3		60	50	



PRMS: 1994	
Comuna: Recoleta	
ID Mapa: 13	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Av. Recoleta (R)	2004	R1	Troncal	36	25	No consolidada
		R2		36	25	
		R3		36	25	
	2014	R1	Troncal	36	25	No consolidada
		R2		36	25	
		R3		36	25	
	2021	R1	Troncal	36	25	No consolidada
		R2		36	25	
		R3		36	25	

2004 2014 2020



R1



R2

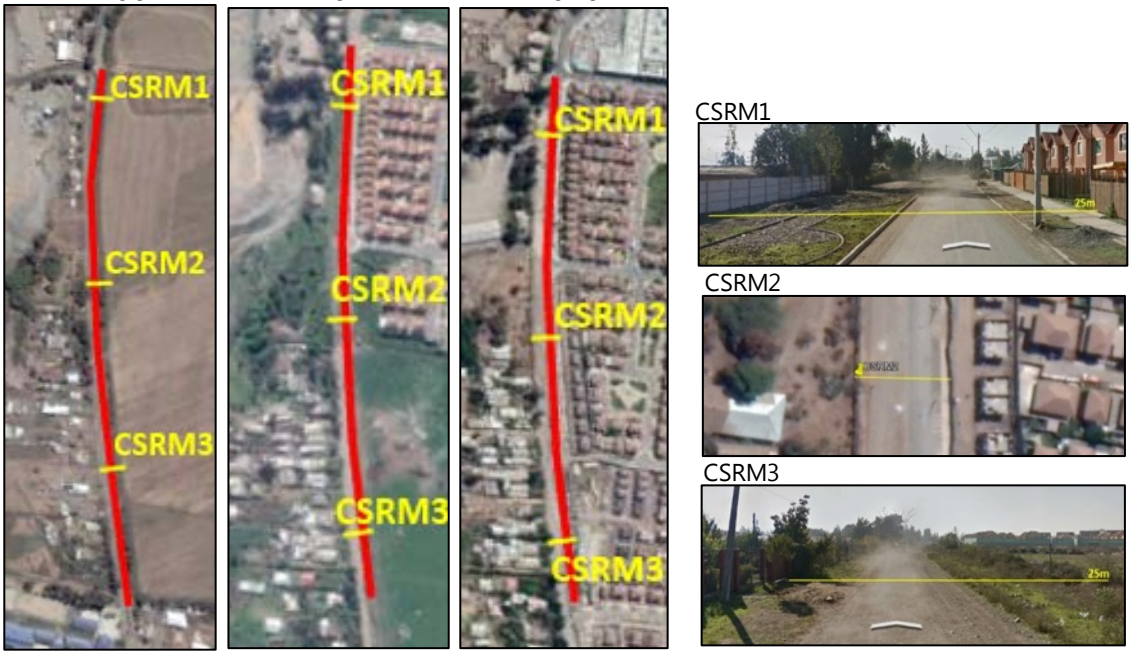


R3



PRMS: 2006	
Comuna: Talagante	
ID Mapa: 14	

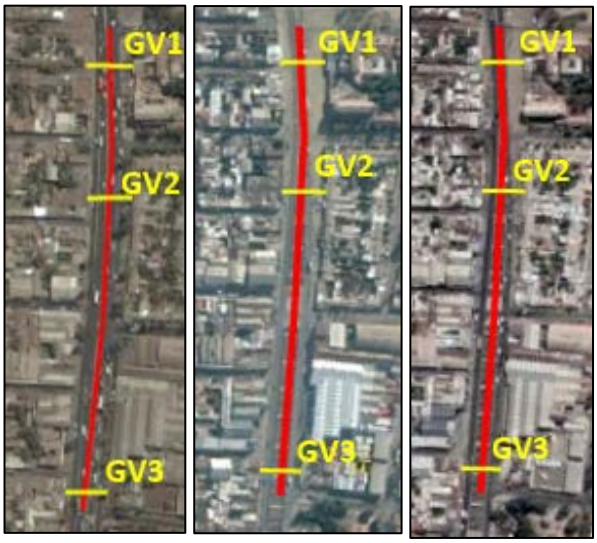
Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Costanera Sur Río Mapocho (CSRM)	2004	CSRM 1	Troncal	35	25	No consolidada
		CSRM 2		35	25	
		CSRM 3		35	25	
	2014	CSRM 1	Troncal	35	25	No consolidada
		CSRM 2		35	25	
		CSRM 3		35	25	
	2021	CSRM 1	Troncal	35	25	No consolidada
		CSRM 2		35	25	
		CSRM 3		35	25	



PRMS: 1994	
Comuna: Estación Central	
ID Mapa: 15	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Av. General Velásquez (GV)	2004	GV 1	Expresa	70	45	No consolidada
		GV 2		70	45	
		GV 3		70	40	
	2014	GV 1	Expresa	70	45	No consolidada
		GV 2		70	45	
		GV 3		70	40	
	2021	GV 1	Expresa	70	45	No consolidada
		GV 2		70	45	
		GV 3		70	40	

2004 2014 2020



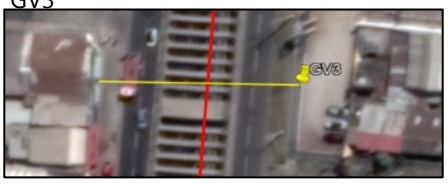
GV1



GV2

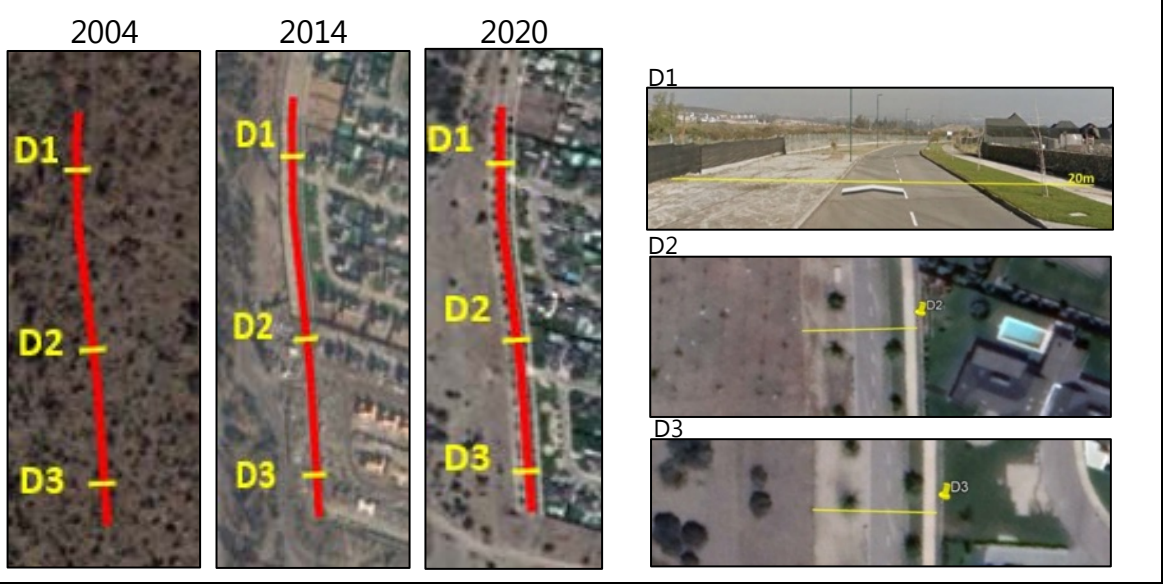


GV3



PRMS: 1994
Comuna: Peñalolén – La Florida
ID Mapa: 16

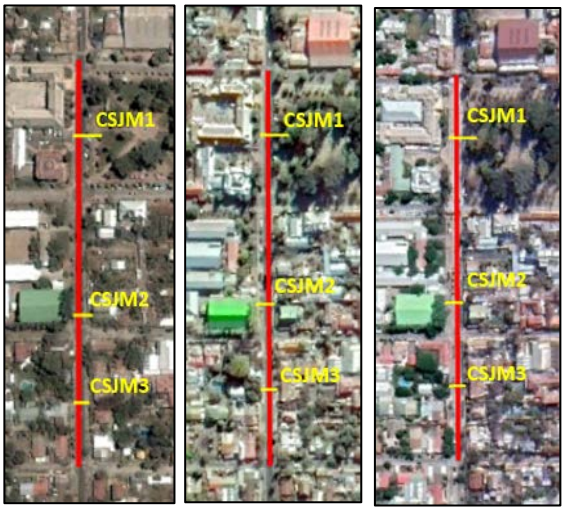
Nombre	**Año**	**ID tramo**	**Tipo**	**Vía Planificada Ancho Faja (m)**	**Vía Consolidada Ancho de Faja (m)**	**Observación**
Av. Departamental (D)	2004	D1	Expresa	80	0	Sin infraestructura
		D2		80	0	
		D3		80	0	
	2014	D1	Expresa	80	20	No consolidada
		D2		80	20	
		D3		80	20	
	2021	D1	Expresa	80	20	No consolidada
		D2		80	20	
		D3		80	20	



PRMS: 1994	
Comuna San José de Maipo	
ID Mapa: 17	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Camino San José de Maipo (CSJM)	2004	CSJM1	Expresa	52	20	No consolidada
		CSJM2		52	15	
		CSJM3		52	10	
	2014	CSJM1	Expresa	52	20	No consolidada
		CSJM2		52	15	
		CSJM3		52	10	
	2021	CSJM1	Expresa	52	20	No consolidada
		CSJM2		52	15	
		CSJM3		52	10	

2004 2014 2020



CSJM1



CSJM2



CSJM3



PRMS: 1994	
Comuna Pirque	
ID Mapa: 18	

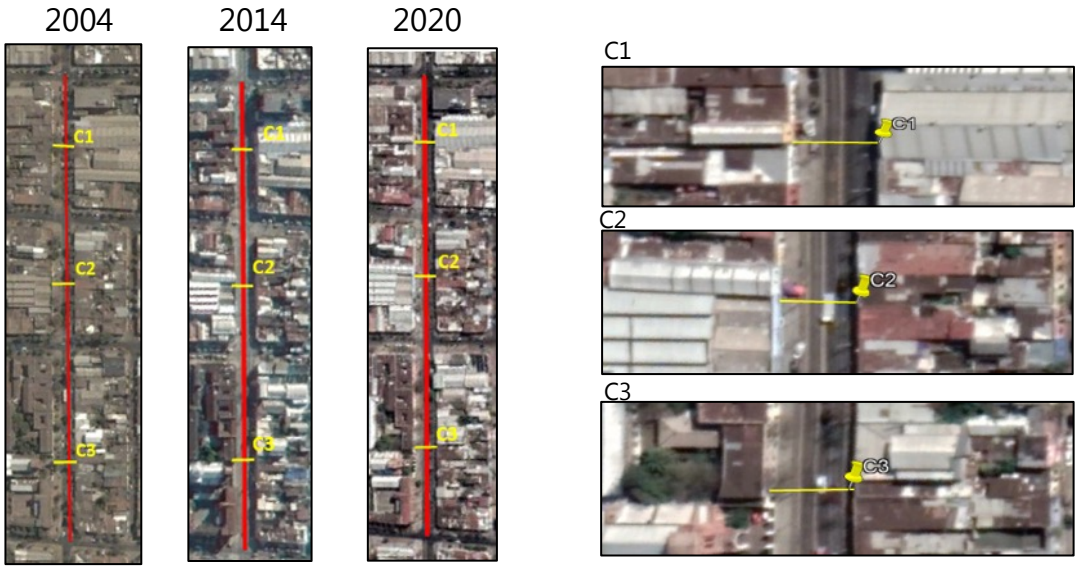
Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Av. Lo Arcaya (LA)	2004	LA1	Troncal	30	15	No consolidada
		LA2		30	20	
		LA3		30	15	
	2014	LA1	Troncal	30	15	No consolidada
		LA2		30	20	
		LA3		30	15	
	2021	LA1	Troncal	30	15	No consolidada
		LA2		30	20	
		LA3		30	15	





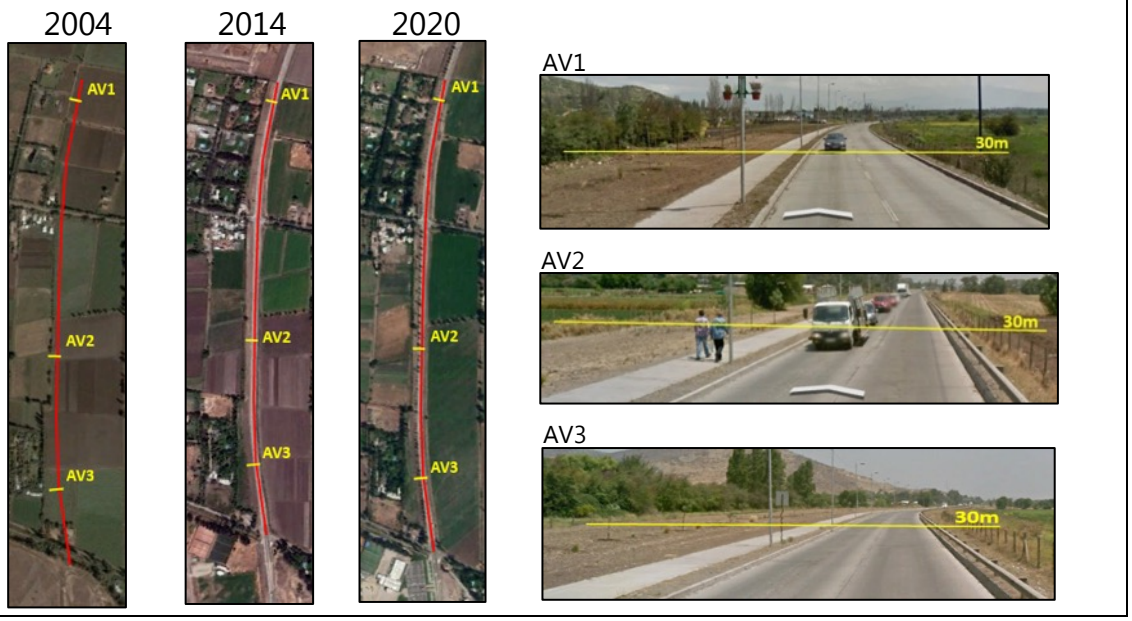
PRMS: 1994	
Comuna Santiago	
ID Mapa: 19	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Carmen (C)	2004	C1	Troncal	20	20	Consolidada
		C2		20	20	
		C3		20	20	
	2014	C1	Troncal	20	20	Consolidada
		C2		20	20	
		C3		20	20	
	2021	C1	Troncal	20	20	Consolidada
		C2		20	20	
		C3		20	20	



PRMS: 1997	
Comuna Colina	
ID Mapa: 20	

Nombre	Año	ID tramo	Tipo	Vía Planificada Ancho Faja (m)	Vía Consolidada Ancho de Faja (m)	Observación
Avenida del Valle (AV)	2004	AV1	Expresa	80	0	Sin infraestructura
		AV2		80	0	
		AV3		80	0	
	2014	AV1	Expresa	80	30	Semi Consolidada
		AV2		80	30	
		AV3		80	30	
	2021	AV1	Expresa	80	30	Semi Consolidada
		AV2		80	30	
		AV3		80	30	



Fuente: Elaboración propia.

Luego del análisis de la vialidad, se aprecia que la tendencia de planificación de las vías del PRMS 2004 hasta el 2021, corresponde a la falta de consolidación de éstas. En general, las vías no alcanzan a tener el ancho de planificación vigente, solo 3 casos equivalente al 15% de los puntos de muestreo, muestran el ancho de vía planificado: San Pablo Centro (SPC), la Av. Padre Hurtado (PH) y Carmen (C), sin embargo, dichas vías ya contaban con los anchos planificados, siendo reconocidos por el instrumento.

En general las calles localizadas en la zona central del Gran Santiago, no han logrado su consolidación, gran parte de esta situación se debe a la falta de espacio de la faja

actual por las edificaciones existentes, lo que hace muy difícil la DUP en estos sectores debido al alto nivel de densidad de edificación que presentan.

Por otra parte, las comunas más periféricas y rurales, la consolidación de las fajas viales tampoco se ha llevado a cabo o en algunos casos de manera parcial. Sumado a esto se observa un aumento de parcelas de agrado, que amenazan con situarse cerca de las vías actuales aún no consolidadas, lo que podría imposibilitar en el futuro concretarlas, afectando no solo la capacidad de movilidad que podrían ofrecer estas infraestructuras, sino que también, la planificación urbana y rural por parte de los instrumentos como el PRMS y PRC, para el desarrollo de la región para las próximas décadas.

A modo de conclusión, se puede señar que los tiempos de consolidación de las fajas viales planificadas, han demostrado ser más extensos que los horizontes de Planificación. El algunos casos puntuales, como sucede en Las Condes (LC), se observan tramos que han sido ensanchados, pasando de 40 en el año 2004 a 45 en el año 2014, sin embargo, no alcanza el ancho planificado de 48 mts. Este tipo de fenómenos se puede explicar por procesos de densificación de determinados barrios que permiten promover determinados proyectos que apunten a seciones y/o expropiaciones de terreno en pro de la consolicación de la faja vial.

2.2.1.1.2.3 Infraestructura de transporte complementaria

La red de metro de Santiago, como parte estructurante del sistema de transporte de la ciudad, desde sus inicios en 1975 con la inauguración de la línea 1 y el tramo San Pablo – Moneda, ha evolucionado hasta hoy a seis líneas y un ramal (L4A), con una extensión estimada de 141 km, 207 estaciones y 25 comunas conectadas.

En este contexto, se proyecta para el año 2027 tres nuevas líneas con una inversión de MM$6.582 USD y tres extensiones para las líneas 2, 3 y 4, lo que haría aumentar la red en 9 líneas y un ramal (75km de longitud y 55 estaciones más), convirtiéndola en la red de metro más grande de Sudamérica capaz de conectar 32 de las 52 comunas de la región (Metro, 2018).

Por otro lado, en relación a las estaciones intermodales, responsables de conectar la red de metro con otros modos de transporte, las cuales han ido evolucionando junto al metro desde 1990, alcanzando en la actualidad un total de 8 estaciones, todas pertenecientes al sistema RED.

En febrero del año 2020, el Gobierno hizo el anuncio de la creación del "Plan Estratégico de Intermodalidad" el cual tuvo su primera Mesa de Trabajo en 2013, y se enfoca en la construcción de 30 nuevos puntos de intercambio modal a mediano plazo (año 2040), localizándolos en zonas urbanas y rurales de la región (MTT, 2020), destacando la importancia de conectar a los poblados más periféricos con el centro

de la ciudad.

Figura 21: Puntos de intercambio modal del Plan Estratégico de Intermodalidad para la Región Metropolitana



Fuente: Obtenido del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2020).

Adicionalmente, el 3 de diciembre del 2020 se inauguró la décima electroterminal de la región, en la comuna de Maipú denominada El Conquistador, el cual cuenta con una autogeneración de energía por medio de paneles solares que permitirá abastecer a los buses del sistema RED y aportar a la reducción de contaminantes atmosféricos (MTT, 2020).

Otro tipo de infraestructura de transporte complementaría presente en el territorio, corresponde a las ciclovías, en 2007 se realizó el Plan Maestro de Ciclo Rutas del Bicentenario periodo 2007-2010, el cual tiene como objetivo estratégico mejorar la calidad de vida de los Santiaguinos por medio de la implementación de la bicicleta como medio alternativo de transporte, con lo que se busca reducir ciertos factores que afectan la calidad delas personas como el ruido y velocidades en las calles, mejorar la salud mental, el deporte, sociabilizar y dar una mayor sensación de seguridad en los barrios residenciales.

Según el Plan entre las peores barreras para movilizarse es la conducta de conductores de otros modos de transporte como automovilistas y buses públicos (21%), las velocidades de las calles y autopistas que son muy altas (18%) e intersecciones muy peligrosas (17%).

Por otra parte, este Plan, en su Plan de Ciclorrutas luego de encuestar a parte de la población, que un 50% de los encuestados dicen que la falta de ciclovías es el principal problema para optar por este modo de transporte, además del temor de sufrir algún accidente sería la segunda razón (PU, 2009).

Complementariamente, según datos obtenidos por la Encuesta Origen-Destino (EOD) de Santiago en 2012, reflejó que 747.000 viajes (4%) de los 18 millones que se realizan en un día en la ciudad, fue por medio de bicicletas como el modo de transporte escogido por la ciudadanía. Destacando las comunas del sector oriente de la región como las que más utilizan este modo de transporte con un 24%.

Por otra parte, cerca del 44% de los viajes en bicicletas tiene como propósito dirigirse al trabajo. En comparación con la EOD del año 2001, los viajes en bicicletas aumentaron en un 105% (347 mil viajes), lo que refleja un mayor interés por este modo de transporte para movilizarse por la ciudad y una mejor opción que otros servicios del transporte público, taxis y colectivos[14].

El Plan Maestro de Transporte 2025, en su capítulo 7.3 Transporte No Motorizado, considera el uso de la bicicleta y creación de ciclovías, por lo que destinó una inversión de un 2% del Plan a este modo de transporte, proponiendo un aumento de la red del 800 km al 2025 para viajes cortos y medios en zonas urbanas y rurales, además de incluir nuevos estacionamientos de bicicletas y bicicletas públicas al sistema de ciclovías.

2.2.1.1.3 Modos de transporte público

Desde 1975 con la inauguración del metro de Santiago, el transporte de micros amarillas en la década de los 90’ , la implementación del sistema de transporte Transantiago en 2007 y su reemplazo en 2019 por el nuevo sistema de transporte RED, ha reflejado un aumento constante no solo en la cobertura del servicio sino también en la flota de estos modos de transporte, o que en la actualidad representa una carga de vehículos motorizados significativa para vías troncales y expresas de la región.

En este sentido, entre los años 1979 y 1990 la flota de micros de Santiago tuvo un significativo aumento, pasando de 5.000 buses aproximadamente a 13.698, lo que favoreció la cobertura y disminución de los tiempos de espera de la población. En 2001 debido a las latas alzas en las tarifas y poca calidad del servicio, las licitaciones junto a diferentes medidas aplicadas en los años noventa, permitió regularizar el transporte, lo que redujo la flota a 8.179 buses en 316 recorridos, lo cual también permitió controlar las tarifas y la ocupación promedio de pasajeros, la cual aumentó

[14] Cabe destacar que la EOD del 2012 incluye un mayor número de comunas en su análisis que la del 2001.

entre 1991 y 2001 de 3.575.942 a 4.275.913 pasajeros transportados en un día hábil (Díaz, Gómez-Lobo, & Velasco, 2004).

Estas cifras continuaron en descenso alcanzando en 2007 un total de 6.165 buses, los cuales fueron la base para dar inicio a nuevo servicio de transporte conocido como TranSantiago, esto significó un cambio importante en cómo se configuraría el servicio, acabando con las "micros amarillos", e incorporando a otros modos de transporte funcionando todo como un sistema (DTPM, 2011).

Entre los años siguientes, la flota de buses tuvo un crecimiento muy bajo alcanzando en 2018 un total de 6.756 buses (DTPM, 2018). Ya en 2019 con la implementación de nuevo sistema de transporte RED, que beneficia cerca de 6,2 millones de personas entre distintos modos de transportes, la flota de buses hasta la fecha alcanza 6.700 buses a los que se proyecta alcanzar los 8.000 buses a fines del 2021, de los cuales 4.250 de ellos tendrían el estándar del sistema RED (MTT, 2020).

En este sentido, la red de metro representa una alternativa importante a la descongestión de la red vial del Gran Santiago y movilidad de la población, la cual con un solo tren es capaz de transportar a 330 mil pasajeros, equivalente a 8 buses públicos, 325 colectivos y 930 autos (Metro, Metro de Santiago, 2020).

Respecto a las zonas rurales, la oferta flota de buses registrada en estas áreas y las periféricas del Gran Santiago según los informes del GORE y la SEREMITT (2017), esta alcanza las 2.336 máquinas inscritas, considerando los itinerarios corrientes rurales[15] y periféricos[16].

De este modo, el número de itinerarios catastrados para los buses corriente rural por comuna alcanzó los 107 registros, siendo las comunas rurales de Lampa (14), Colina (12), Peñaflor (12) y Melipilla (11) las que en conjunto registran el 45% de los itinerarios.

Al otro extremo, se encuentran las comunas de Alhué y San Pedro las cuales no cuentan con ningún itinerario que permita conectar sus territorios a los de Santiago.

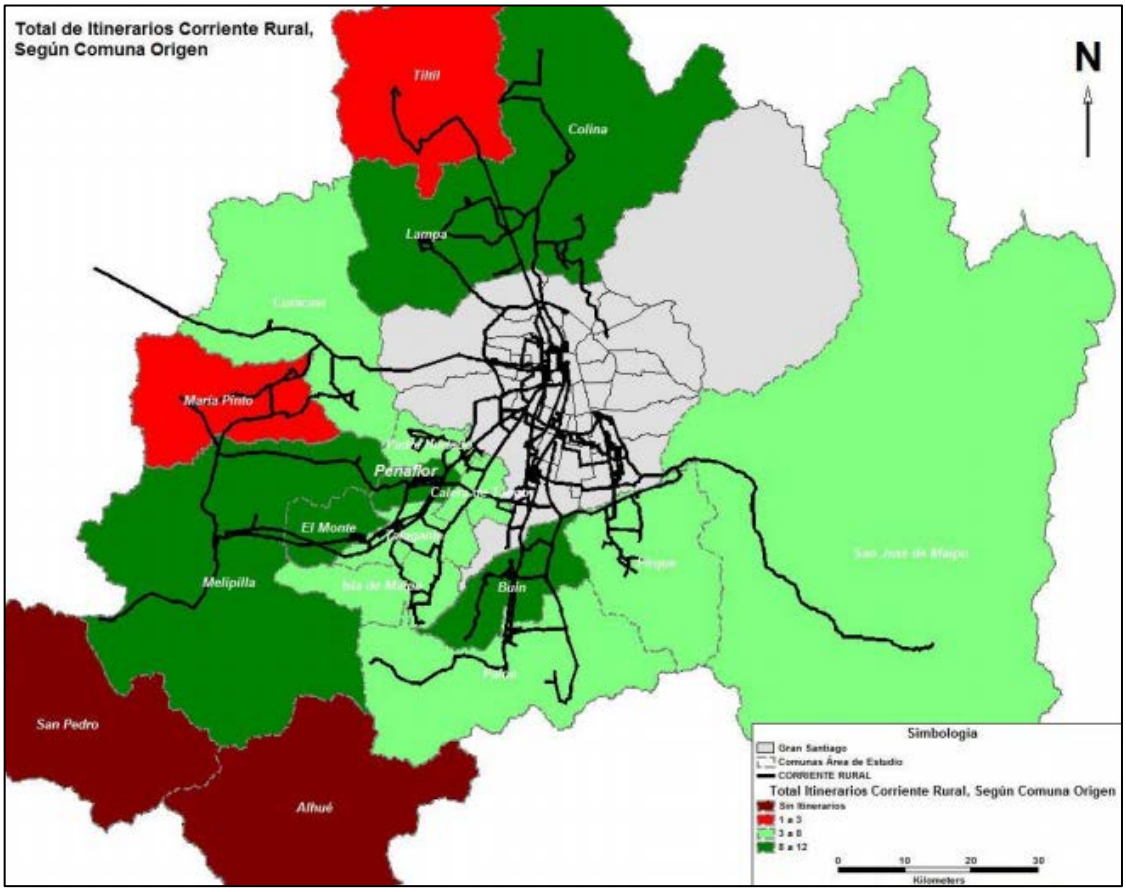
La presencia de terminales rurales y receptoras de buses rurales en la región es de 89, los cuales se dividen en 4 de tipo Estación Intermodal, 4 a Rodoviarios, 47 a recintos privados localizados fuera de la vía pública y definidos como terminales de buses, 34 a puntos de Inicio de itinerarios localizados en vía pública.

De esta manera, las comunas rurales con una mayor presencia de terminales se

[15] Servicios rurales corrientes: Servicios de buses rurales cuyo destino es la ciudad de Santiago.
[16] Servicios rurales periféricos: Servicios de buses rurales cuyo destino es una localidad al interior de la Región Metropolitana distinta de la ciudad de Santiago.

destacan a Melipilla con 19, Colina con 8, Lampa con 7, Buin, Padre Hurtado y Pique con 5 terminales respectivamente.

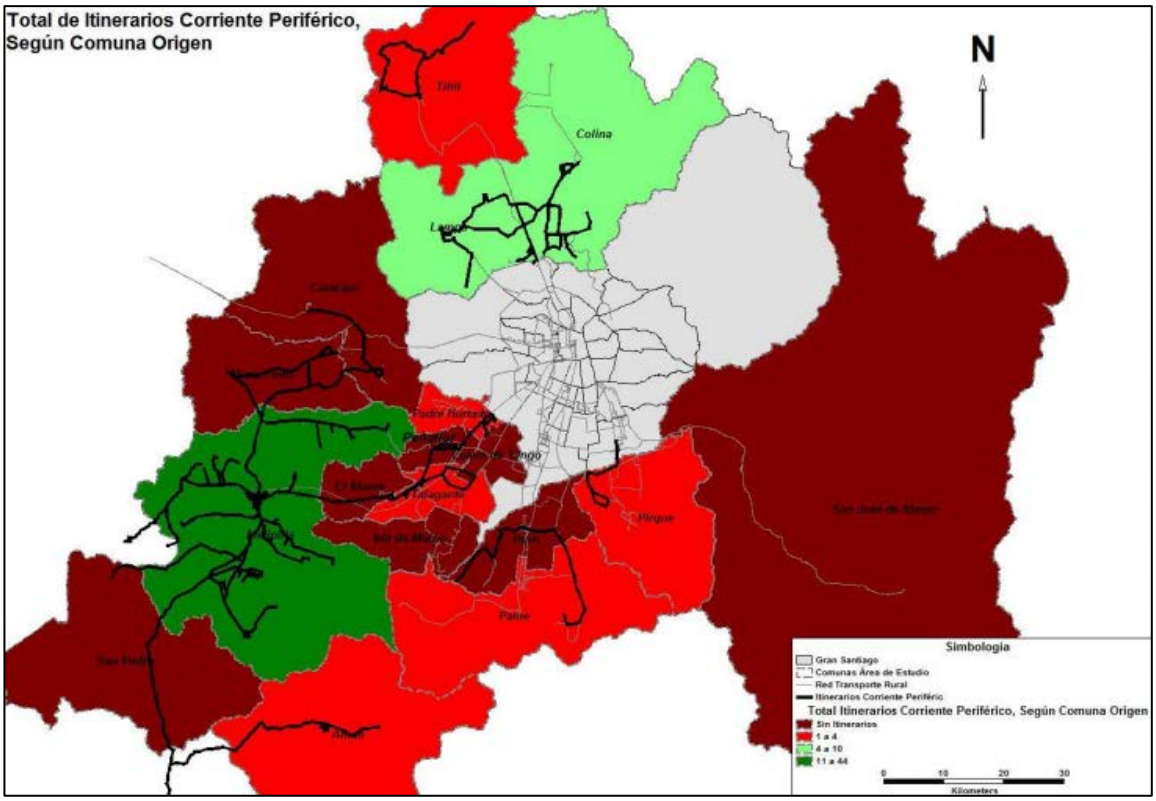
Figura 22: Número de itinerarios de bus corriente rural según comuna de origen



Fuente: Obtenido de informe del (SEREMITT & GORE, 2017).

En el caso de los itinerarios corrientes periféricos, se registró un total de 57 itinerarios según comunas rurales de origen, resaltando las comunas rurales de Melipilla (39) y Colina (8) las que abarcan el 82% de estos registros. Además de aumentar el número de comunas que carecen de estos servicios a 11 como San Pedro, Alhué, El Monte, Curacaví o San José de Maipo.

Figura 23: Número de itinerarios de bus corriente periférico, según comuna de origen



Fuente: Obtenido de informe del (SEREMITT & GORE, 2017).

Esta dualidad que experimentan los territorios urbanos y rurales a escala regional se refleja también en una desventaja competitiva importante en el desarrollo económico por parte de las comunas rurales ya que, la dificultad de accesibilidad para la llegada de turistas que puedan impulsar actividades económicas como el turismo de intereses especiales es alta.

Por otra parte, actualmente el Grupo EFE ha presentado proyectos de conectividad hacia otros sectores de la región como el proyecto Alameda-Melipilla, el cual orienta la red ferroviaria hacia el poniente de la región, involucrando a ocho comunas[17] en una extensión de 61 km de vía férrea y 11 estaciones (Grupo EFE, 2020).

Se estima que este proyecto beneficiará a 1.137.000 personas, reduciendo su tiempo de viaje en dos horas aproximadamente, y con una extensión de vía hacia la localidad de Malloco (Grupo EFE, 2020).

Adicionalmente, también se está incentivando la conectividad de las comunas del Gran Santiago hacia el norte de la región, mediante el proyecto Santiago-Batuco el

[17] Estación Central, Cerrillos, Maipú, Padre Hurtado, Peñaflor, Talagante, El Monte y Melipilla.

cual tiene una extensión de 27 km con ocho estaciones, beneficiando a la población de cinco comunas[18], y al igual que el proyecto Santiago Melipilla, busca reducir el tiempo de viaje a dos horas (Grupo EFE, 2020). Cabe indicar también que ambos proyectos se encuentran en el proceso evaluación ambiental.

2.2.1.1.3.1 Tiempo de viajes

Según los resultados presentados por la Encuesta Origen Destino (EOD) del año 2012, en general los viajes que tienen como destino u origen la Extensión Sur-Poniente[19] son los que más demoran en el traslado de personas, con un promedio de 100 minutos, siendo los viajes desde zonas norte y oriente hacia este sector los más extensos con 109 y 132,4 min en promedio respectivamente (SECTRA & UAH, 2012).

Por otro lado, el número de viajes que se realizan dentro del territorio se vincula con el número de personas de cada comuna, es por ello las comunas como Puente Alto, Maipú, Santiago, La Florida, San Bernardo, Las Condes y Peñalolén equivalente al 38% de la población del Gran Santiago, son las que realizan el mayor número de viaje, alcanzando en ocasiones 7 viajes diarios.

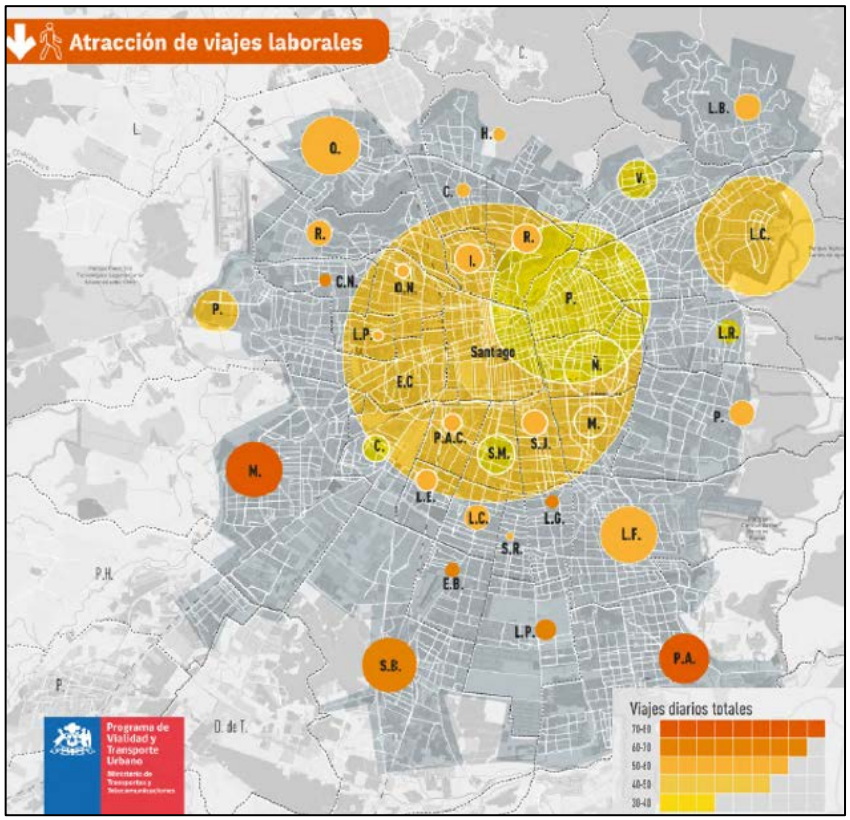
En relación a los viajes laborales, las comunas de Santiago, Providencia y Las Condes atraen el mayor número de viajes laborales, cerca de un 40%, provenientes de distintos puntos de la región, los cuales se vinculan específicamente entorno al eje centro-oriente APA (Figura 23). En este sentido, varias de las comunas de la región funcionan como comunas dormitorios al tener sus fuentes laborales en este sector.

Adicionalmente, las comunas de Ñuñoa, Maipú, San Bernardo, La Florida, Quilicura y Puente Alto concentran el 20% de los viajes totales, con un total de 3,5% a 3,9% de viajes diarios cada una.

En el año 2012, entre las 07:00 am y las 09:00 am, horario punta mañana, corresponde al momento del día en que el sistema de transporte público está en plena capacidad, realizando alrededor de 2 millones de viajes, se estima que para el 2030 esta cifra aumentará en 1,5 millón de viajes.

[18] Santiago, Quinta Normal, Renca, Quilicura y Lampa.
[19] Melipilla, El Monte, Isla de Maipo, Talagante, Peñaflor, Padre Hurtado y Buin.

Figura 24: Zonas de atracción de viajes laborales diarios



Fuente: Imagen obtenida del Diagnóstico del Plan de Movilidad (2020).

En esta línea, el metro de Santiago registró un aumento considerable en la afluencia de pasajeros entre el año 2006 y 2007, pasando de 331 millones de viajes al año a 601. Este aumento de viajes se vincula con la implementación del Transantiago en la ciudad, el cual incorporó al metro dentro del sistema de transporte incrementando su cobertura, extensión y capacidad de carga de pasajeros.

Entre 2007 a 2016 el aumento de viajes fue más equilibrado con un aumento del 11%, siendo la línea 1 la que realiza el mayor número de los viajes. En 2018 esta afluencia alcanza los 721 millones de viajes y se estima que para el año 2027 con 9 líneas de metro y extensiones, la afluencia en la red aumentara a 1.131millones de viajes en el año en toda la red (Metro, 2018).

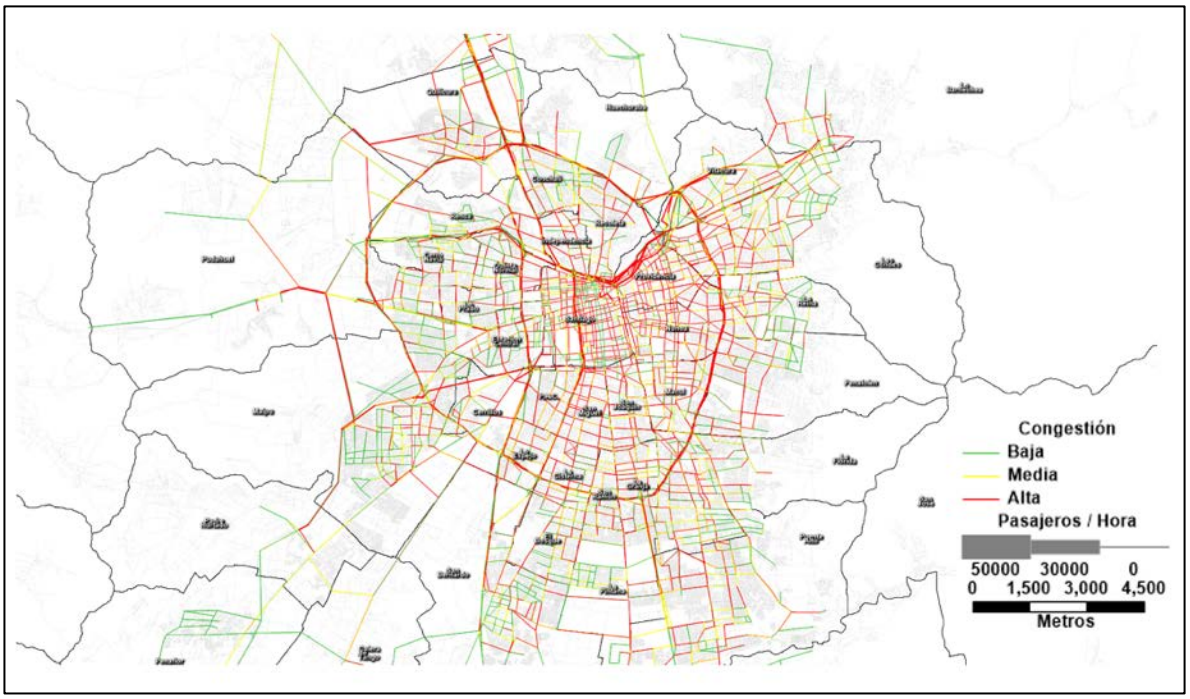
Según lo obtenido en el Diagnóstico realizado por el SECTRA y MTT del Plan de Movilidad 2030 el actual patrón de comportamiento de los viajes, sobre todo los de tipo laboral, se mantendrán en los próximos años, rectificando lo indicado por la EOD en 2012. Adicionalmente, el aumento de los viajes diarios que en 2012 alcanzaban los 17 millones, tendrá un aumento del 41% en los próximos 10 años, cercano a 24 millones de viajes al día.

2.2.1.1.3.2 Congestión vehicular

Los sectores de Extensión Sur Poniente, Norte y Oriente según la EOD del 2012, son los lugares con mayores tiempos (100 min promedio) de viajes y congestión vehicular a través de sistema de transporte público

En este sentido para el año 2030, se estima una congestión vehicular en aumento, saturando gran parte de las vías localizadas dentro del anillo de circunvalación Américo Vespucio debido a la alta densidad vial y su poca consolidación respecto a lo planificado, debido a la presencia entorno a las vías de una densa infraestructura vinculada a bienes y servicios, de tipo residencial, patrimonial, recreacional, entre otras.

Figura 25: Congestión vial por flujo de pasajeros en hora punta para año 2030



Fuente: Mapa obtenido del diagnóstico del Plan de Metropolitano de Movilidad (MTT & SECTRA, 2020).

En este contexto, se proyecta que para el año 2030, durante el horario punta mañana, entre las 7:00 am y 09:00 am, se realizarán cerca de 3.200.000 viajes diarios en el sistema de transporte del Gran Santiago, lo que extendería sus efectos en el aumento de la congestión vehicular sobre todo en torno al eje vial APA y en vías expresas como troncales desde el centro hacia la periferia (MTT & SECTRA, 2020).

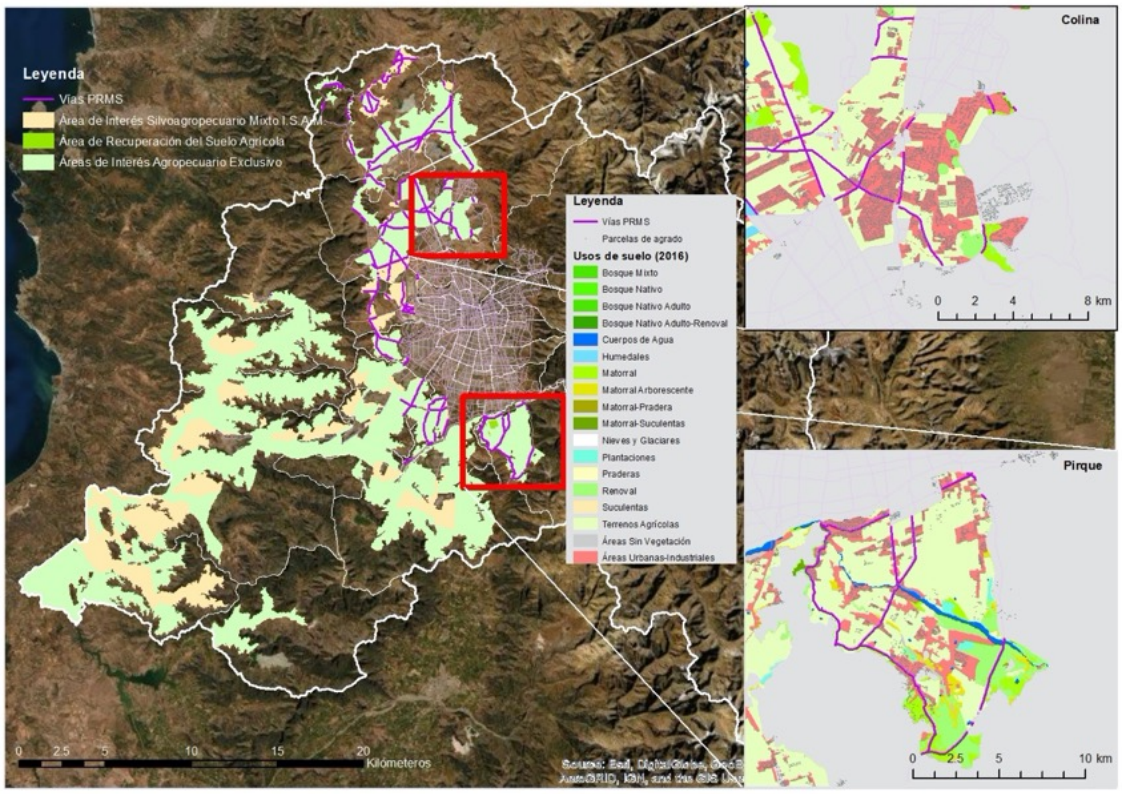
Caracterización FCD2: Resguardo de recursos naturales y áreas patrimoniales

2.2.1.1.4 Afectación de áreas rurales y de valor natural

La red vial estructurante actualmente vigente del PRMS se extiende tanto al interior del límite urbano como en el espacio rural de la Región Metropolitana. En este puede haber afectación tanto en los servicios ecosistémicos de las áreas agro productivas como en los espacios de valor natural definidos por el propio instrumento de planificación.

En el caso del espacio rural agro productivo, las vías estructurantes se emplazan en su mayoría sobre Áreas de Interés Agropecuario Exclusivo alcanzando una longitud de 1.293,3 km, le sigue las Áreas de Interés Silvoagropecuario Mixto ISAM 1, con 24,4 km y la ISAM 2 con 23,5 km. La longitud total de vías estructurante sobre potenciales suelos agrícolas de alto valor es de 37,2 km, pero si se observa la tendencia de usos de suelo se puede apreciar que en la actualidad hay usos de tipología distinta a la agrícola como uso urbano y gran cantidad de parcelas de agrado como muestran los casos de Colina y Pirque en la siguiente figura.

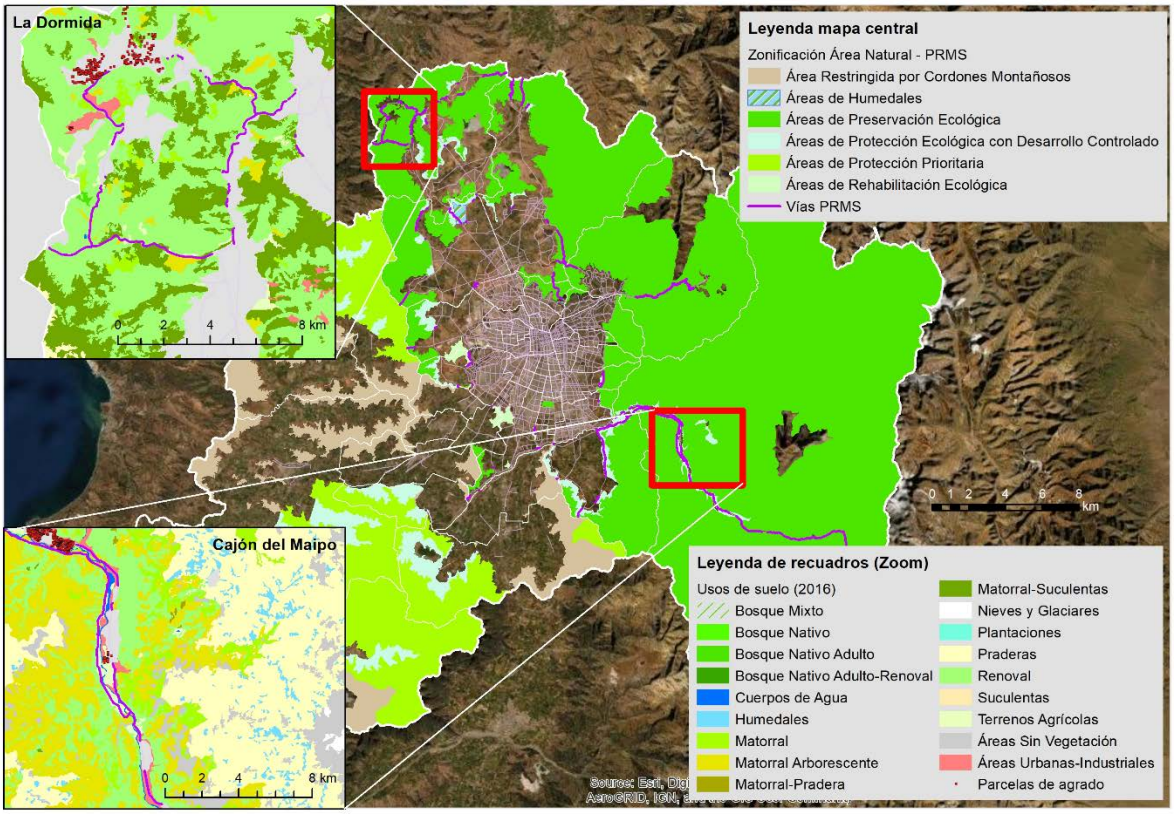
Figura 26. Vías estructurantes sobre suelos de alto valor agro productivo definidos por el PRMS



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del MINVU, INE y CONAF.

En el caso de las afectaciones de las vías estructurantes sobre áreas naturales de valor ecosistémico definidas por el PRMS, se contabiliza una longitud total de 233,8 km. Las áreas más afectadas son: Áreas de Preservación Ecológica (148,0 km), Áreas de Protección Ecológica con Desarrollo Contralado (79,8 km) y Áreas de Rehabilitación Ecológica (3,8 km), el resto tiene valores menores a 2 km. La siguiente figura el detalle de los usos de suelo en dos sectores representativos de la región: el primero muestra el cajón del Maipo, donde se puede apreciar que la vialidad estructurante del PRMS se emplaza sobre la vialidad existente en el fondo de valle donde existen usos urbanos y agrícolas. En el segundo caso se aprecia el caso de la cuesta la Dormida, donde también la vialidad estructurante se emplaza sobre vías preexistentes, ya que al igual que en el caso anterior son vías que permiten la conexión intrarregional e interregional.

Figura 27. Vías estructurantes sobre suelos de alto valor natural definidos por el PRMS



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del MINVU, INE y CONAF.

Al revisar los proyectos ingresados en el SEIA solo se identifican siete proyectos de la tipología e.7 y e.8, relacionados con autopistas y caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas, respectivamente, entre los años 2009 y 2011. De estos proyectos solo dos se ubican en el área rural de la región (Conexión Vial Melipilla Camino de la Fruta y Reposición/Construcción Puente El Cristo Comuna de San José de Maipo), el resto se emplaza al interior del área urbana consolidada, pero ambos sobre vialidad existente (Tabla 23).

Tabla 24. Proyectos de autopistas y caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas aprobados en el SEIA

Nº	Nombre	Tipo	Región	Titular	Inversión (MMU$)	Fecha Presentación Fecha de Ingreso	Estado
1	Túnel Kennedy, entre Américo Vespucio - Rotonda Pérez Zujovic	DIA	RM	Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.	150,7194	08/11/2011	Aprobado
2	Mejoramiento Enlace Lo Saldes - Rotonda Pérez Zujovic (Expo. 144/11)	DIA	RM	Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.	115,2315	21/10/2011	Aprobado
3	Conversión Estándar Urbano Del Acceso A Santiago Ruta 5 Norte (Exp,N°135/11)	DIA	RM	Sociedad Concesionaria Autopista Del Aconcagua S.A.	130,0000	30/09/2011	Aprobado
4	Extensión de la Costanera Norte entre el Puente La Dehesa y la Calle Padre Arteaga	EIA	RM	Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.	15,5000	03/06/2011	Aprobado
5	Mejoramiento Conexiones Sistema Oriente Poniente (Costanera Norte)	DIA	RM	Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A.	27,1498	28/10/2010	Aprobado
6	Conexión Vial Melipilla Camino de la Fruta. (Exp.N°125/09) (e-seia)	DIA	RM	Sociedad Concesionaria Ruta G-60 S.A.	25,7000	29/10/2009	Aprobado
7	Reposición/Construcción Puente El Cristo Comuna de San José de Maipo". (e-seia)	DIA	RM	Misterio De Obras Públicas	1,2220	11/03/2009	Aprobado

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del SEIA.

En síntesis, se puede indicar que la vialidad no ejerce afectaciones relevantes sobre los servicios ecosistémicos agro productivos y naturales de la región, no se identifica una tendencia de aumento de este tipo de proyectos viales.

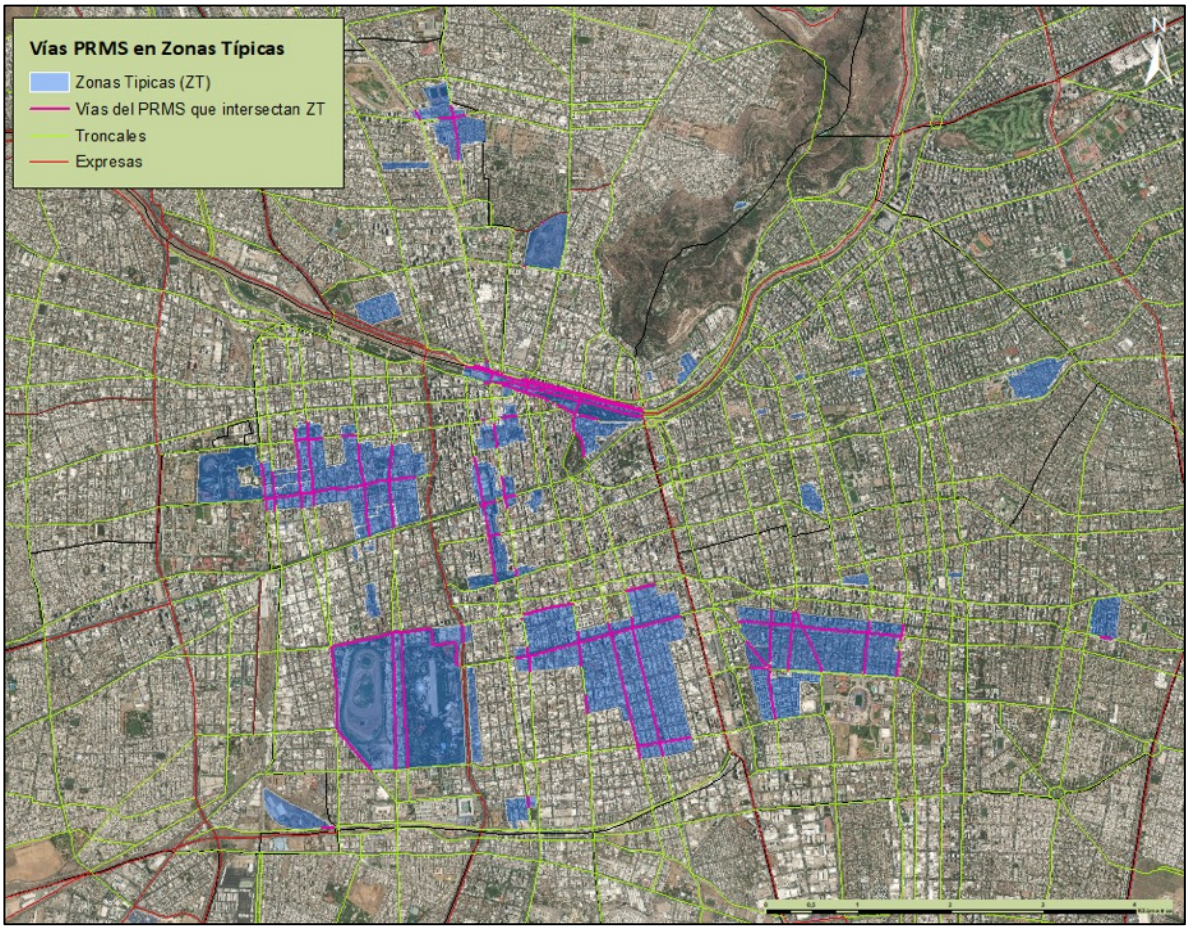
2.2.1.1.5 Zonas típicas

En la actualidad vías troncales como expresas bajo la gestión del PRMS intersectan Zonas Típicas, sobre todo en la zona central del Gran Santiago, en donde se localizan las más antiguas y de mayor tamaño.

De este modo, en sitios prioritarios como el Parque Forestal, el Barrio Yungay, Barrio

Mata Sur y Barrio Suárez Mujica tienen alrededor de 5 a 8 vías, mayoritariamente troncales que las cruzan, presentando dificultad para ensanchar las fajas viales con el fin de absorber el aumento progresivo del parque vehicular, debido a la presencia de edificaciones históricas y bandejones arbolados que presentan estos lugares de gran valor para las comunidades locales.

Figura 28: Intersección de vías del PRMS y zonas típicas del Gran Santiago, 2019

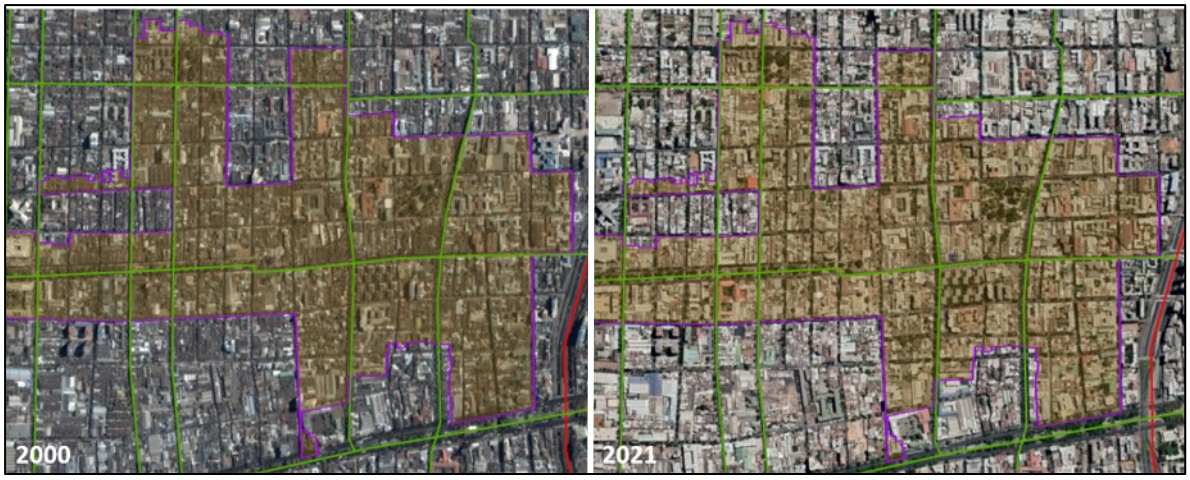


Fuente: Elaboración propia.

Entre los años 2000 y 2021 el ancho de fajas de algunas zonas típicas varía como son los casos del Barrio Yungay y Barrio Suárez Mujica, ambas con importantes diferencias entre las vías planificadas y consolidadas propuestas por el PRMS.

En el caso del Barrio Yungay se observan que alrededor de 3 de las 7 vías que intersectan la zona están consolidadas, principalmente las avenidas, en el resto de las vías troncales solo se alcanza un 50% de lo planificado en ambos periodos. Situación distinta ocurre en el Barrio Suárez Mujica, el cual tiene sobre el 80% de sus vías consolidadas con pocos niveles de intervención en ellas conservando el ancho de su faja entre ambos periodos.

Figura 29: Barrio Yungay y vías troncales, periodos 2000 y 2021



Fuente: Elaboración propia.

Figura 30: Barrio Suárez Mujica y vías troncales, periodos 2000 y 2021



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 25: Tendencia de ancho de faja de vías PRMS, Barrio Yungay y Suárez Mujica, 200-2021

	Barrio Yungay			Barrio Suárez Mujica		
Año	**Nombre Vía (Troncal)**	**Vía Planificada (m)**	**Vía Consolidada (m)**	**Nombre Vía (Troncal)**	**Vía Planificada (m)**	**Vía Consolidada (m)**
2000	Agustinas	50	15	Salvador	20	20
	Chacabuco	20	15	Eduardo Castillo Velasco	20	20[20]
	Santo Domingo	25	10	José Manuel Infante	20	20
	Esperanza	20	10	Av. República de Israel	25	20
	Libertad	20	10	Av. Campos de Deportes	40 - 70	40 - 70[21]
	Av. Ricardo Cumming	23	20			
	Av. Brasil	30	30			
2021	Agustinas	50	15	Salvador	20	20
	Chacabuco	20	15	Eduardo Castillo Velasco	20	20
	Santo Domingo	25	10	José Manuel Infante	20	20
	Esperanza	20	10	Av. República de Israel	25	25
	Libertad	20	10	Av. Campos de Deportes	40 - 70	40 - 70
	Av. Ricardo Cumming	23	23			
	Av. Brasil	30	30			

Fuente: Elaboración propia.

En este contexto, en los casos analizados se advierte un aumento de edificaciones en torno a los límites de cada Zona Típica entre ambos periodos (2000 y 2021), lo que reflejaría un interés por el desarrollo inmobiliario vertical ante la dificultad de intervenir un mayor número de superficie de valor patrimonial al interior de las zonas.

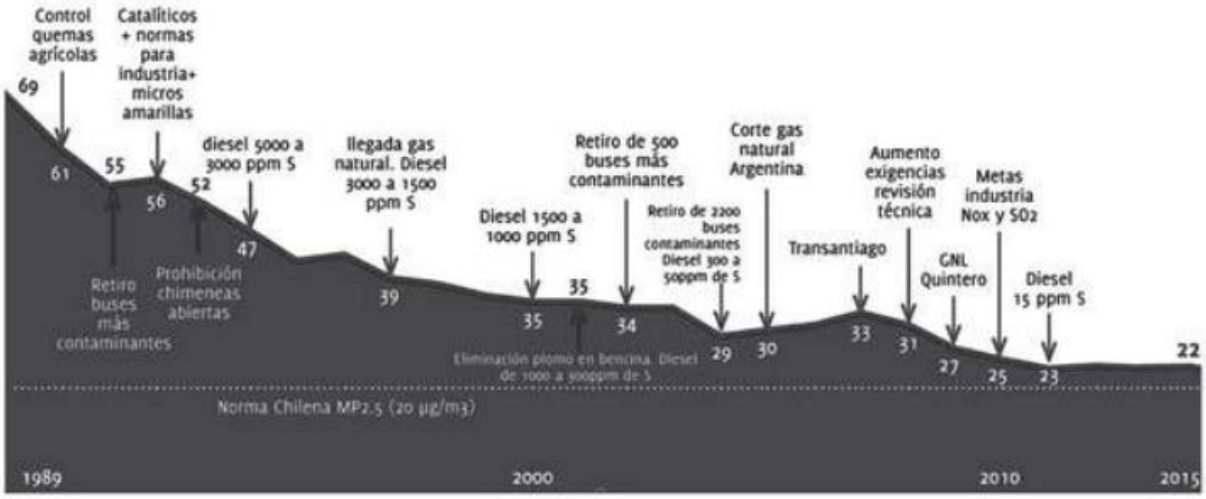
[20] Sección poniente con ancho de fajas de 15m, oriente con 20 m.
[21] Sección norte con ancho de fajas de 40m, sur con 70 m.

2.2.1.1.6 Contaminación atmosférica y acústica

La contaminación atmosférica corresponde al principal problema ambiental que presenta la Región Metropolitana, el cual tiene su mayor concentración en la zona centro de la ciudad propagándose hacia la periferia. No obstante, esta situación ha ido mejorando en los últimos 30 años, desde la implementación del Plan de Prevención y Descontaminación Ambiental (PPDA), permitiendo reducir la contaminación del Material Particulado fino ($MP_{2,5}$) y grueso (MP_{10}).

En este contexto, los efectos de las normas regulatorias de calidad del aire sobre el sector de Transporte han incidido en la reducción de los niveles de contaminación particulado (MP) entre 1989 y 2015 (Figura 24).

Figura 31: Evolución de la concentración del material particulado fino ($MP_{2,5}$) desde 1989 a 2015, en la región



Fuente: Obtenido desde el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana (2017).

Entre los principales cambios que se han ido exigiendo han sido la mejora de la calidad del combustible usados los modos de transporte, los cuales han eliminado del combustible el plomo y han ido reduciendo la concentración de azufre en el diésel.

También se valora una mayor exigencia en los niveles máximos de Nox[22] y MP, así como también, un control estricto del mercado automotriz hacia una evolución progresiva de vehículos más limpios. Por otra parte, la presencia de la red de metro ha permitido como modo de transporte alternativo aportar en la reducción los niveles de contaminación atmosférica (MMA, 2017).

[22] Óxidos de Nitrógenos, correspondiente a un gas tóxico para la salud humana.

En 2018, según datos del Cuarto Reporte del Estado del Medio Ambiente del MMA, la Región Metropolitana aporta cerca de 10.000 toneladas anual de emisión del material particulado fino ($Mp_{2,5}$) vinculado a fuentes de emisión como residencial por combustión de leña y al transporte de ruta, asociado a polvo de suspensión (MMA, 2018).

En agosto de 2020, se registraron los mejores niveles de calidad del aire de la historia de la región. Esto hecho fue producto del confinamiento que tuvo que experimentar la población regional producto de la pandemia Covid-19, reduciendo los niveles de material particulado fino y grueso en un 12% y 13%, y un 44% para los Nox, siendo la fuente de emisión Transporte, la que más redujo sus niveles de contaminación, en un 399 (SEREMI-MMA, 2020).

Por otro lado, los Episodios Críticos de contaminación para el 2020 también se redujeron significativamente, pasando de 16 Alertas Ambientales y siete Preemergencia de material particulado grueso en el año 2019 a solo dos Alertas Ambientales y 1 Preemergencia. En el caso del material particulado este patrón también se respetó reduciendo de 22 Alertas Ambientales a 15 y de 9 Preemergencias a 2.

Por otra parte, respecto a la contaminación por ruido en la región, se estima que en la actualidad este contaminante invisible afecta a casi 1.880.000 personas, las cuales se encuentran potencialmente expuestas a niveles de ruido inaceptables. Entre las principales fuentes de ruidos destacan las vinculadas al tránsito de vehículos, e infraestructura de transporte como carreteras, ferrocarriles y aeropuertos, como las más contaminantes, lo que trae un impacto directo a la salud de la población (MMA, 2020).

En 2011, entre las primeras medidas para enfrentar esta problemática ambiental y de salud, el Ministerio de Medio Ambiente (MMA) promulgó el Decreto 38, el cual establece las normas de emisión de ruidos generados por distintas fuentes en zonas urbanas y rurales, con la finalidad de cuidar la salud de la ciudadanía. De este modo, define los conceptos vinculados al ruido, niveles de contaminación, rangos y técnicas de medición, periodos de control diurno y nocturno, así como las principales fuentes emisoras del contaminante acústico, entre otros aspectos (BCN, 2011).

Tabla 26: Estándares OCDE de niveles de ruidos aceptables e inaceptables para la salud humana

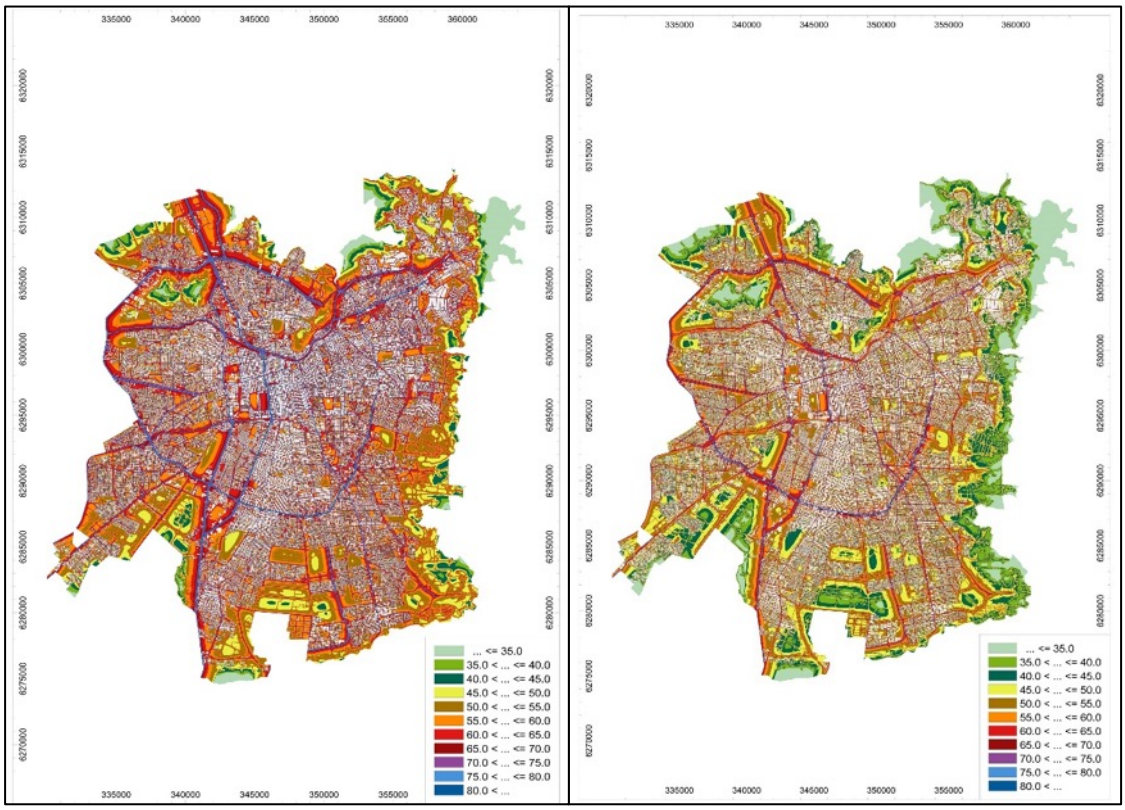
Periodo	Aceptable	Inaceptable
Diurno	Menor a 65 dB	Mayor o igual a 65 dB
Nocturno	Menor a 55 dB	Mayor o igual a 55 dB

Fuente: Tabla elaborada por MMA (2020).

Posteriormente, el MMA en 2016, publicó el primer Mapa de Ruido para el periodo diurno y nocturno, en el cual se puede observar cuales son los sectores de la región y población afectadas con los más altos niveles de contaminación acústica en la ciudad.

En este sentido, los mayores niveles de ruido se originan tanto en el día como en la noche por fuentes vinculadas a transporte en torno a las vías expresas, como el anillo de circunvalación Américo Vespucio, Av. Las Condes, las vías expresas hacia el norte, poniente y sur del territorio del Gran Santiago y el eje oriente APA.

Figura 32: Mapas de Ruido periodo diurno y nocturno del Gran Santiago, 2016



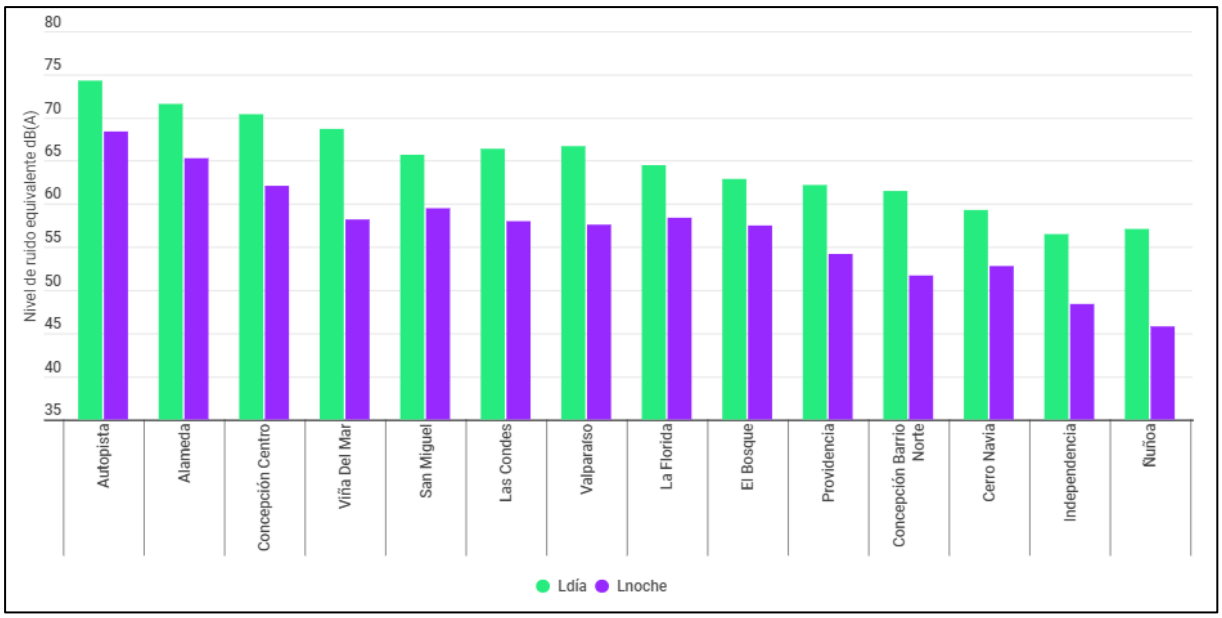
Fuente: Mapas elaborados por el Ministerio de Medio Ambiente.

Para el año 2018, más del 50% de las denuncias ambientales realizadas a la Super Intendencia de Medio Ambiente se vinculan a la contaminación acústica (MMA, 2020). Según datos de la primera Encuesta Nacional de Medio Ambiente del año 2014, el 7% de los encuestados indican que el ruido es el principal problema que los afecta, en 2018, esta tuvo un leve descenso al 5% (MMA, 2018).

Finalmente, en 2020 según datos de los 14 punto de medición de la red de monitoreo de ruido acumulado en la ciudad de Santiago, los niveles acumulados para diciembre reflejaron que los sectores de la Autopista Central y la Alameda son los más contaminantes con un 74,3 y 71,6 db(A) respectivamente. Por otro lado,

Independencia y Ñuñoa presentan los menores nivel de db(A) en 56,5 y 57,1 durante el día y la noche.

Gráfico 4: Niveles de ruido acumulado periodo diurno y nocturno estaciones de monitoreo Región Metropolitana, diciembre 2020.



Fuente: Gráfico obtenido de la Red de Monitoreo de Ruido Ambiental del MMA
Fuente especificada no válida..

Estos datos, se asemejan a los registrados en 2018 y 2019 para los periodos diurnos y nocturnos, los cuales destaca los sectores de la Autopista Central, la Alameda, San Martín y Avenida Grecia como los más contaminantes, todos sobre los 70 db(A), dado al alto tránsito vehicular y locomoción colectiva (MMA, 2020).

2.2.2 Análisis de Tendencias por FCD

Tras la caracterización de ambos factores críticos, a continuación, se presenta una síntesis de las principales tendencias identificadas.

Tabla 27: *Síntesis de Tendencias – Factor Crítico Nº 1: Movilidad Intercomunal*

<table>
<tr><th colspan="2">Factor Crítico de Decisión N°1: Movilidad intercomunal</th></tr>
<tr><td>Criterio de Evaluación Nº1:
Desarrollo urbano y patrón de viajes</td><td>Indicador:
Habitantes por comuna
Viviendas por comuna
Concentración de empresas por comuna
Tasa de motorización.
Parcelas de Agrado por comuna
Número de Permisos de Edificación</td></tr>
<tr><td colspan="2">Tendencia:
La tendencia de la población regional es al aumento, proyectando cerca de 8.700.000 habitantes para los próximos 10 años, la cual seguirá localizándose en la zona central de la región. Esto exigirá una mayor disponibilidad de servicios y equipamiento urbano incluyendo al servicio de transporte, el cual busca evolucionar en infraestructura, flota y planificación para dar respuesta a la demanda de movilidad de las personas dentro del territorio.
Las viviendas han experimentado un incremento significativo en los últimos años en correlación con el aumento de la población.
Se plantea una mayor exigencia a la red vial por el patrón de permisos de obras observado, concentración de empresas y tendencia de parcelas de agrado, la cual sea capaz de ir adaptándose a un mayor protagonismo de las comunas más alejadas del centro de la región, lo que a su vez demanda mayor conectividad intercomunal.
Para el año 2025 el sector privado duplicará su tasa de motorización representado en cerca de 2,7 millones de vehículos a nivel regional
Según los resultados preliminares del diagnóstico del Plan Metropolitano de Movilidad 2030 (MTT & SECTRA, 2020), los tiempos de viaje en promedio no mejorarán, debido en gran parte por la consolidación de sectores atractores de población trabajadora y por ende de rutas de viaje del transporte público hacia el eje vial APA, en sector centro oriente del Gran Santiago.
Se estima que, para esa fecha el número de autos seguirá en alza y superará a los viajes realizados por el transporte público, lo que continuará obstruyendo los flujos de viaje en las vías, sin ver mejoras significativas en el tiempo de desplazamiento de la población.
Se advierte una tendencia a la consolidación de proyectos agroresidenciales tipo “condominios” contiguos al límite urbano. Esta concentración es mayor</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">Factor Crítico de Decisión N°1: Movilidad intercomunal</th></tr>
<tr><td colspan="2">entorno a vías expresas, como la Ruta 5, Ruta 68 y Ruta 78, por señalar algunas, que permiten conectar las áreas periurbanas con el eje Alameda – Las Conde – Apoquindo, generando una recarga de dichas vías, particularmente en los horarios punta.
• La mayor concentración de permisos de edificación en 17 años, se localizan en la zona central de la región, con una importante influencia entorno al eje APA de permisos vinculados a comercio, servicio y edificaciones sobre los 3 pisos. En los territorios periféricos de la ciudad predominan permisos vinculados a industria y viviendas menores a 3 pisos, reflejando una configuración de la ciudad centro-periferia, en donde esta última demanda un mayor nivel de conectividad para movilizarse hacia sectores productivos, así como de bienes y de servicios.</td></tr>
<tr><td>Criterio de Evaluación Nº2:
Consolidación de infraestructura de transporte</td><td>Indicador:
• Inversión pública en infraestructura vial.
• Infraestructura planificada y consolidada
• Infraestructura de transporte complementaria</td></tr>
<tr><td colspan="2">• La tendencia de la planificación de las vías del PRMS 2004 hasta el 2021, tiene una dificultad de materialización en el horizonte del Plan, requiriendo para eso mucho más tiempo. En los casos analizados, solo 3, equivalente al 15% de los puntos de muestreo, lograron la consolidación de las vías las troncales: San Pablo Centro (SPC), la Av. Padre Hurtado (PH) y Carmen (C).
• En general los ensanches y/o aperturas de las vías planificadas que están localizadas en la zona central del Gran Santiago, no se han materializado por el alto nivel de consolidación que tiene esa área y por el alto costo que eso significaría.
• Por otra parte, las comunas más periféricas y rurales, la consolidación de las fajas viales tampoco se ha llevado a cabo. El aumento de parcelas de agrado, amenazan con situarse cerca de las vías actuales aún no consolidadas, lo que podría imposibilitar en el futuro concretarlas.
• La red de metro de Santiago, es una parte estructurante del sistema de transporte de la ciudad, desde sus inicios en 1975 con la inauguración de la línea 1 y el tramo San Pablo – Moneda, ha evolucionado hasta hoy a seis líneas y un ramal (L4A), con una extensión estimada de 141 km, 207 estaciones y 25 comunas conectadas.
• En relación a las estaciones intermodales, responsables de conectar la red de metro con otros modos de transporte, las cuales han ido evolucionando junto al metro desde 1990, alcanzando en la actualidad un total de 8 estaciones, todas pertenecientes al sistema RED.
• Los viajes en bicicletas aumentaron en un 105% (347 mil viajes), lo que refleja un</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">Factor Crítico de Decisión N°1: Movilidad intercomunal</th></tr>
<tr><td colspan="2">mayor interés por este modo de transporte para movilizarse por la ciudad y una mejor opción que otros servicios del transporte público, taxis y colectivos.</td></tr>
<tr><td>Criterio de Evaluación Nº3:
Modos de transporte</td><td>Indicador:
Flota de buses, metro, trenes, ciclovías
Tiempo de viaje
Congestión vehicular</td></tr>
<tr><td colspan="2">Tendencia:
Entre los años 1979 y 1990 la flota de micros de Santiago tuvo un significativo aumento, pasando de 5.000 buses aproximadamente a 13.698, lo que favoreció la cobertura y disminución de los tiempos de espera de la población.
El número de itinerarios catastrados para los buses corriente rural por comuna alcanzó los 107 registros, siendo las comunas rurales de Lampa (14), Colina (12), Peñaflor (12) y Melipilla (11) las que en conjunto registran el 45% de los itinerarios.
Según los resultados presentados por la Encuesta Origen Destino (EOD) del año 2012, en general los viajes que tienen como destino u origen la Extensión Sur-Poniente son los que más demoran en el traslado de personas, con un promedio de 100 minutos, siendo los viajes desde zonas norte y oriente hacia este sector los más extensos con 109 y 132,4 min en promedio respectivamente.
Hay un aumento de los viajes diarios, considerando que el año 2012 alcanzaban los 17 millones, a un 41% en los próximos 10 años, cercano a 24 millones de viajes al día.
Se proyecta que para el año 2030, durante el horario punta mañana, entre las 7:00 am y 09:00 am, se realizarán cerca de 3.200.000 viajes diarios en el sistema de transporte del Gran Santiago, lo que extendería sus efectos en el aumento de la congestión vehicular sobre todo en torno al eje vial APA y en vías expresas como troncales desde el centro hacia la periferia (MTT & SECTRA, 2020).</td></tr>
</table>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 28: *Síntesis de Tendencias – Factor Crítico Nº 2: resguardo de Recursos Naturales y Áreas Patrimoniales*

<table>
<tr><th colspan="2">Factor Crítico de Decisión N°2: Resguardo de recursos naturales y áreas patrimoniales</th></tr>
<tr><td>Criterio de Evaluación Nº1:
Presión antrópica sobre recursos naturales</td><td>Indicador:
Tipos de servicios ecosistémicos rurales
Tipos de servicios ecosistémicos de valor natural</td></tr>
<tr><td colspan="2">Tendencia:
Se puede indicar que la vialidad estructurante no ejerce afectaciones relevantes sobre los servicios ecosistémicos agro productivos y naturales de la región.
No se identifica una tendencia de aumento de proyectos viales sometidos al SEIA en la región.</td></tr>
<tr><td>Criterio de Evaluación Nº2:
Afectación de Zonas Patrimoniales (ZT)</td><td>Indicador:
Grado de consolidación de vías planificadas en Zonas Típicas</td></tr>
<tr><td colspan="2">Tendencia:
En la actualidad tanto las vías troncales como expresas bajo la tuición del PRMS intersectan con Zonas Típicas, sobre todo en la zona central del Gran Santiago, en donde se localizan las más antiguas y de mayor tamaño.
En los casos analizados se advierte un aumento de edificaciones en torno a los límites de cada Zona Típica entre ambos periodos (2000 y 2021), lo que reflejaría un interés por el desarrollo inmobiliario vertical ante la dificultad de intervenir un mayor número de superficie de valor patrimonial.</td></tr>
<tr><td>Criterio de Evaluación Nº3:
Contaminación atmosférica y acústica en zonas urbanas vinculado a transporte</td><td>Indicador:
Evolución de los niveles contaminantes atmosféricos
Niveles de contaminación acústica</td></tr>
<tr><td colspan="2">Tendencia:
Los efectos de las normas regulatorias de calidad del aire sobre el sector de Transporte han incidido en la reducción de los niveles de contaminación particulado (MP) entre 1989 y 2015.
Los mayores niveles de ruido se originan tanto en el día como en la noche por fuentes vinculadas a transporte en torno a las vías expresas, como el anillo de circunvalación Américo Vespucio, Av. Las Condes, las vías expresas hacia el norte, poniente y sur del territorio del Gran Santiago y el eje oriente APA.</td></tr>
</table>

Fuente: Elaboración propia.

2.3 FASE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

2.3.1 Descripción de la Alternativa de Planificación (Opción de Desarrollo)

Considerando que el alcance de la Modificación MPRMS 104 es respecto de las declaratorias de utilidad pública destinadas a las áreas de circulación, y el alto grado de consolidación de la red vial en la Región Metropolitana, es que la alternativa desarrollada se basa en un conjunto de criterios o decisiones de planificación, que permitieron su expresión espacial.

Dentro de estos criterios, se observan distintos niveles de decisiones, en primer lugar, hay criterios generales que son orientadores respecto de cómo se concibe la red a nivel regional; luego, se identifican criterios para la definición de la red vial expresa y lo propio se hace con la red de vías troncales, en ambos casos los criterios tienen relación con la decisión que hace alusión a los anchos de faja propuesto. Por último, se identifican 6 criterios que se han denominan de diseño, ya que son aquellos que tienen relación con el trazado que toma la vía.

A continuación, se describe cada uno de los criterios de planificación empleados.

Criterios de Planificación – Estructuración General

La estructuración general tiene relación con la proyección de una red vial metropolitana con una visión regional que es capaz de extenderse y conectar el área urbana con las rurales. Para ello, se definen ejes, los cuales pueden tener distintos anchos en función de las singularidades de los territorios que atraviesa y tienden a consolidar una red, vale decir que todos los ejes se conectan entre sí:

Figura 33: Vías Expresas de Accesibilidad Regional



Fuente: Elaboración propia en base a Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Complementario a esta visión general, se incorpora como criterio general, los avances obtenidos con los distintos municipios en las consultas realizadas durante los años 2012 y 2018, así como también, el trabajo efectuado con el Consejo de Monumentos Nacionales, en lo referido al efecto que se genera sobre las Zonas Típicas, cuando se encuentra afectas a declaratorias de utilidad pública.

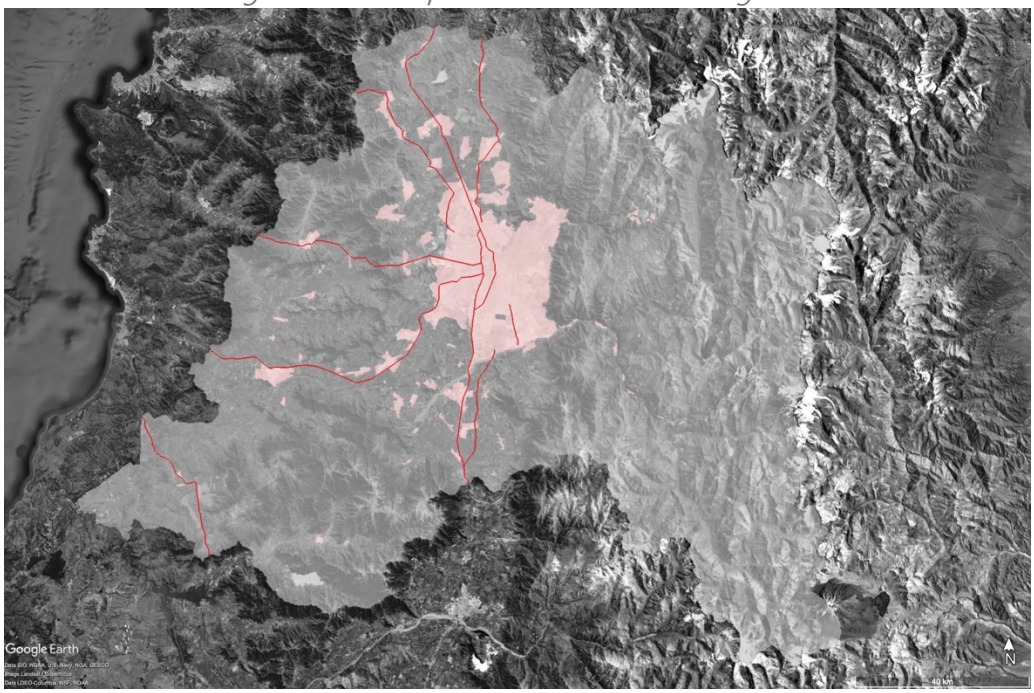
Criterios de Planificación – Anchos de Vías

Respecto de los criterios referidos a las vías expresas, estos dan cuenta del ancho de faja que queda declarado de utilidad pública, en función del rol o función que cumple la vía, esto es:

- **Vías expresas de Acceso a la Región:** Corresponden a aquellas vías que permiten una conectividad interregional. En este caso, se propone ancho de 100 m. salvo en aquellos sectores donde se presentan altos niveles de consolidación.
- **Vías expresas – Anillo Circunvalación Américo Vespucio:** Se propone la consolidación del anillo de circunvalación Américo Vespucio, planificado en el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) de los años 60. Esta vía se propone con anchos sobre 50 m.
- **Vías expresas Anillo de Circunvalación (Orbital):** Se propone un nuevo anillo de circunvalación denominado orbital de estándar expreso que conecte y contenga gran parte del futuro crecimiento urbano de la Región. Para este anillo se proponen anchos sobre 50 m.
- **Vías expresas de Conectividad Regional:** Se proponen distintas vías expresas, de relevancia regional que van uniendo las vías de acceso a la región con los dos anillos propuestos generando una red de conectividad regional que da cuenta del concepto de red que se plantean en los criterios de planificación generales. Estas vías se proponen anchos sobre 50 m.

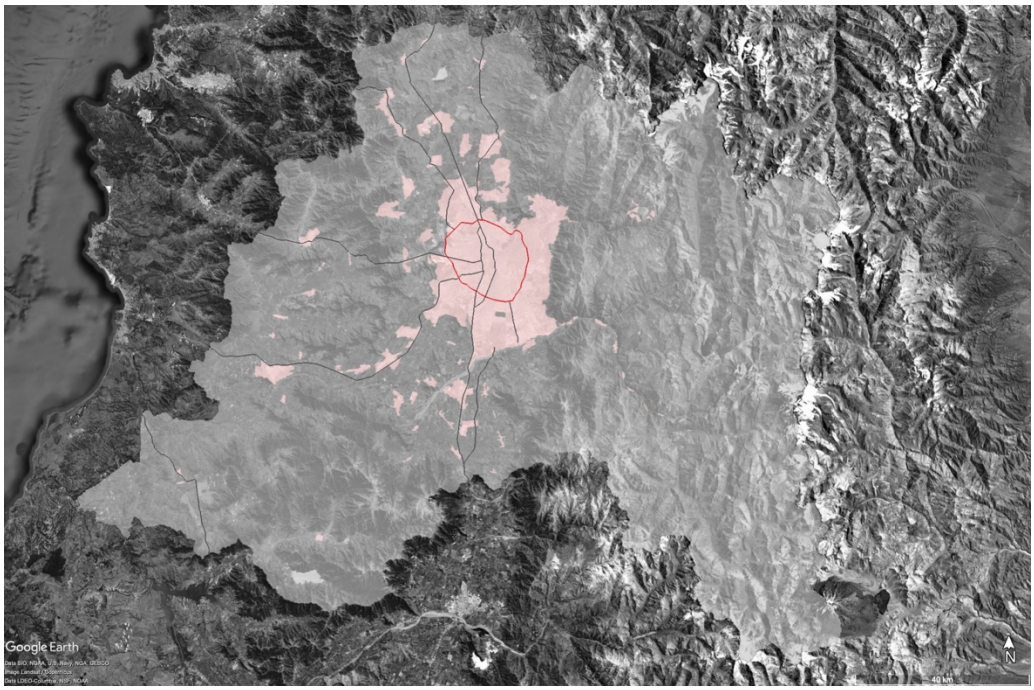
A continuación, se muestra las vías expresas propuestas según su rol o función:

Figura 34: Vías Expresas de Accesibilidad Regional



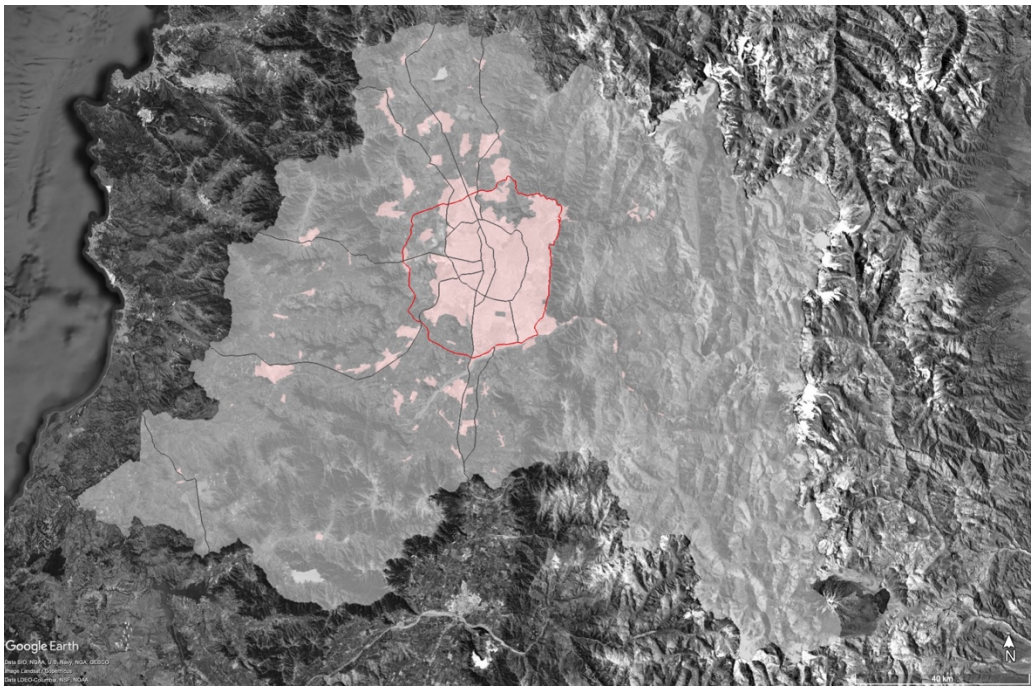
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 35: Vías Expresas Anillo Circunvalación Américo Vespucio



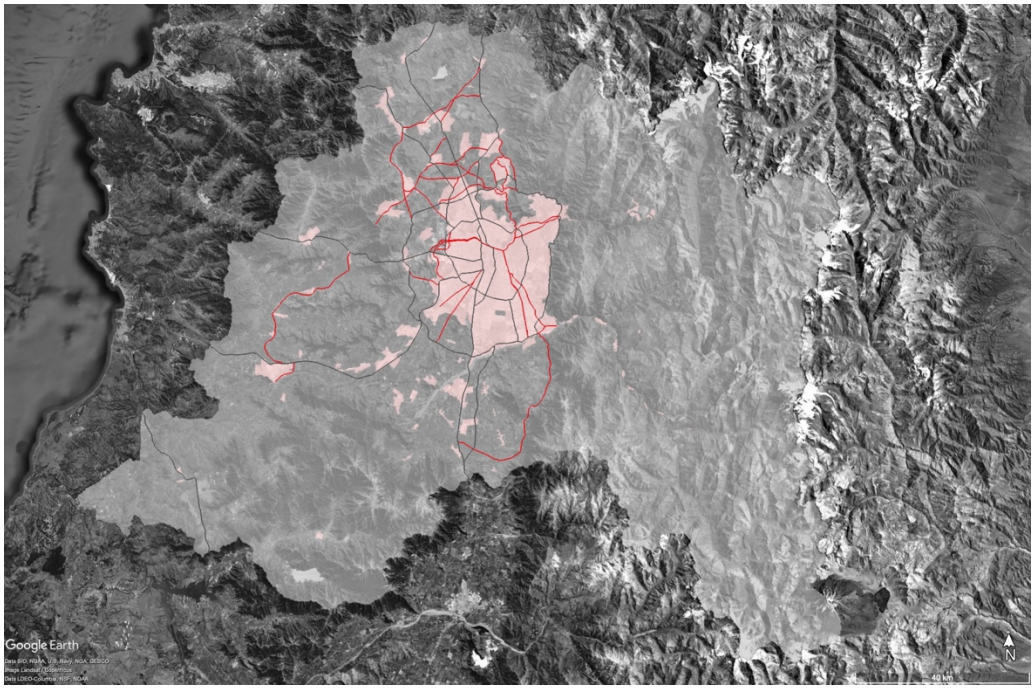
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 36: Vías Expresas Anillo Circunvalación Orbital



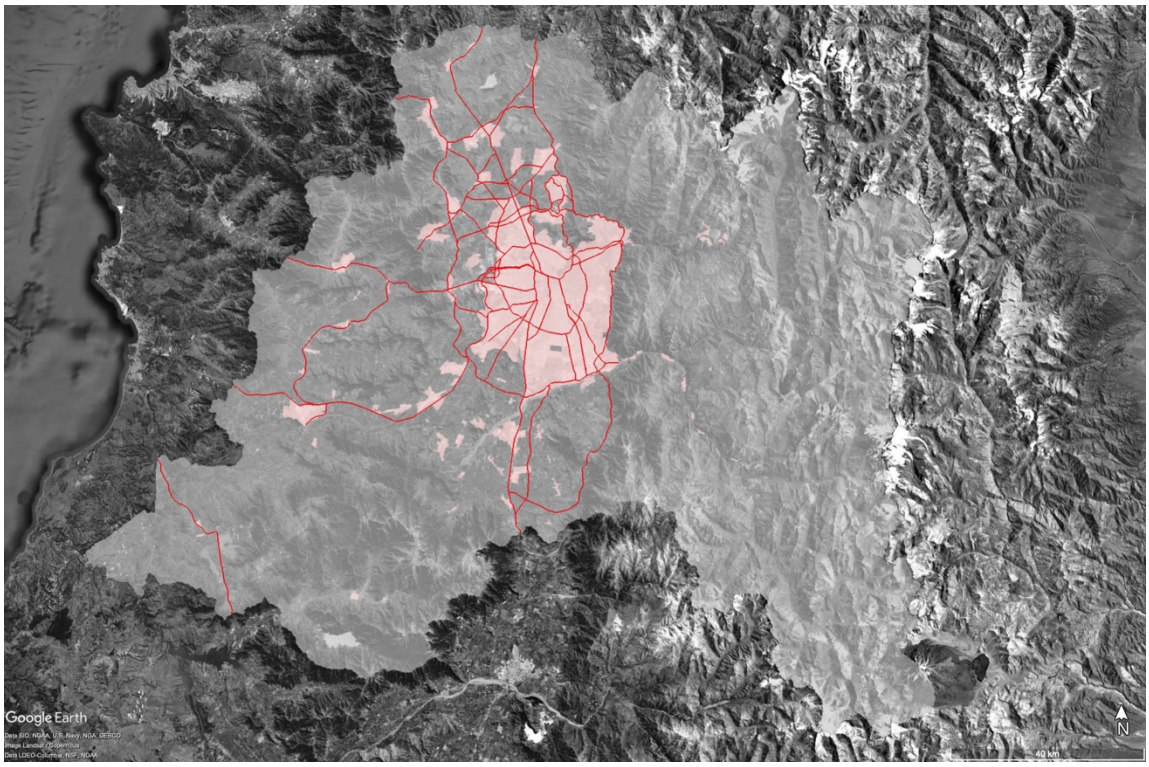
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 37: Vías Expresas Conectividad Regional



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

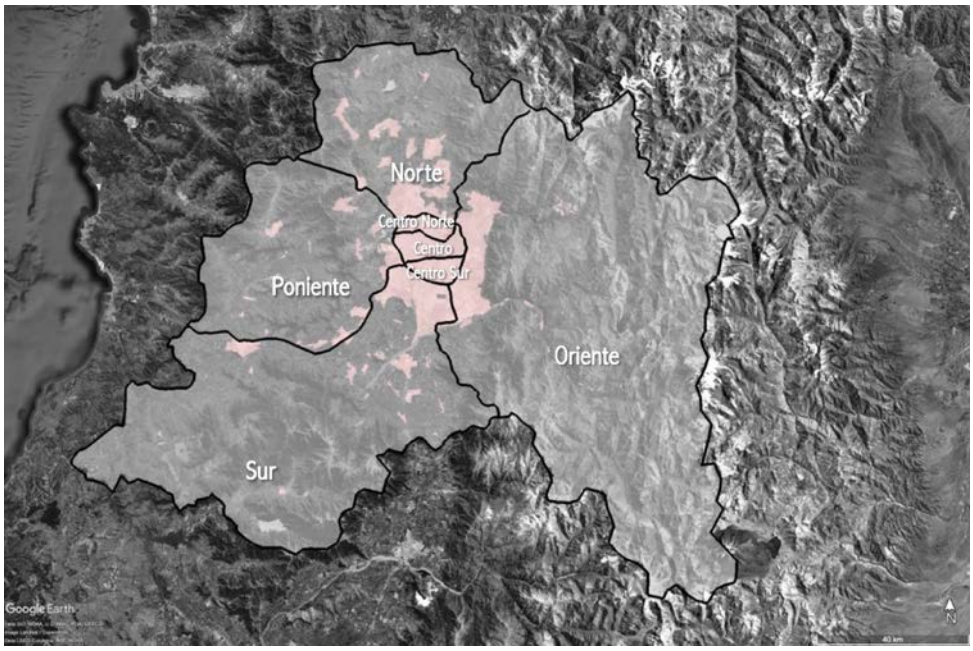
Figura 38: Síntesis Vialidad Expresa



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Para la definición de los criterios que afectan a las vías troncales, se optó en primer lugar por una sectorización regional que permitiera organizar las vías troncales que abastecen territorios intercomunales con vocaciones similares. Es así como se divide la región en siete sectores:

Figura 39: Sectorización propuesta Vial

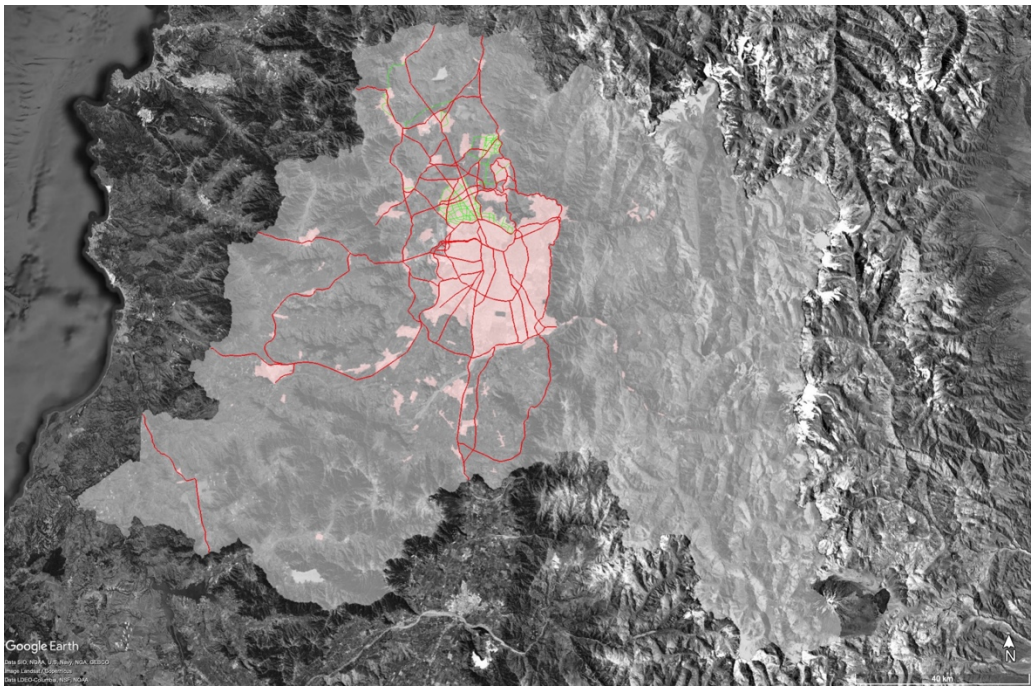


Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Apatir de esta sectorización, se genera una propuesta de ejes viales de 30 m. de ancho, salvo las siguientes excepciones:

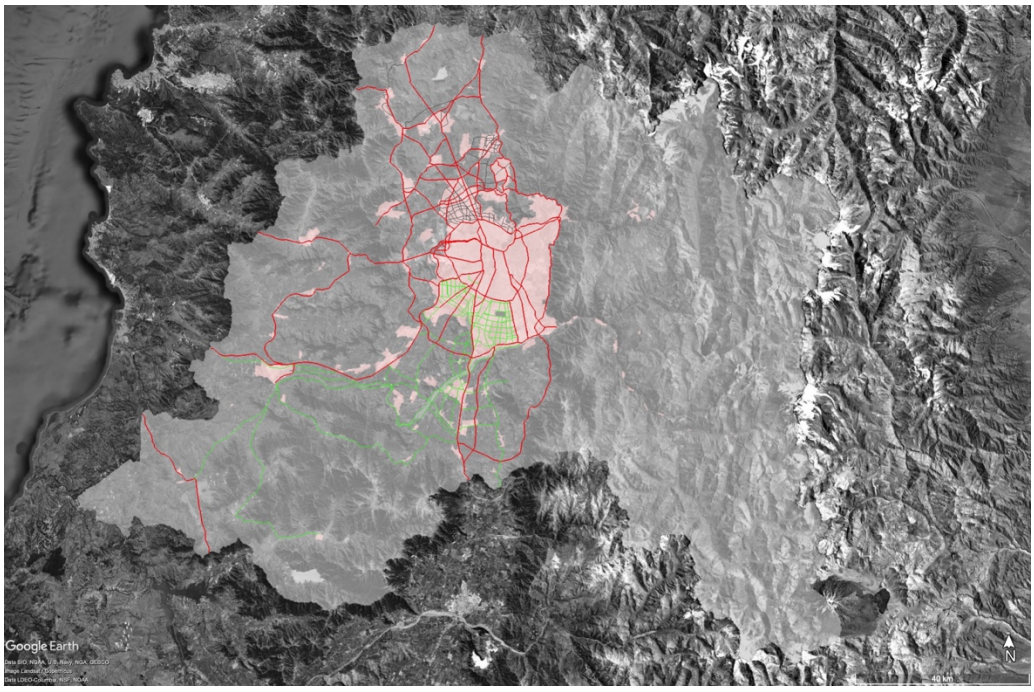
- **Vías Troncales con Anchos Mayores a 30 m**: Se definieron ejes o tramos de ejes con anchos mayores cuando el nivel de consolidación urbana permite su materialización.
- **Vías Troncales con Anchos Menores a 30 m**: Se definieron ejes o tramos de ejes con anchos menores cuando su materialización es posible, 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. En el caso de las comunas de las provincias de Melipilla y Talagante y las comunas de Buin y Paine, es nueva.
- **Anillo troncal intermedio**: Se propone mantener el anillo intermedio, vigente actualmente, disminuyendo su estándar de expreso a troncal.

Figura 40: Vías Troncales – Sector Norte



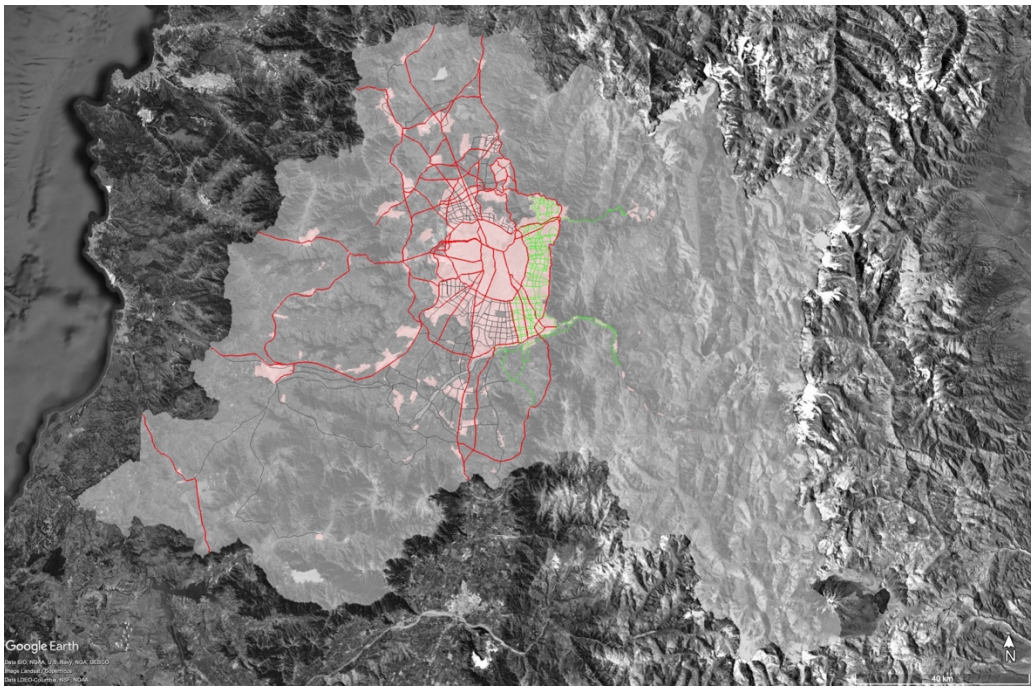
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 41: Vías Troncales – Sector Sur



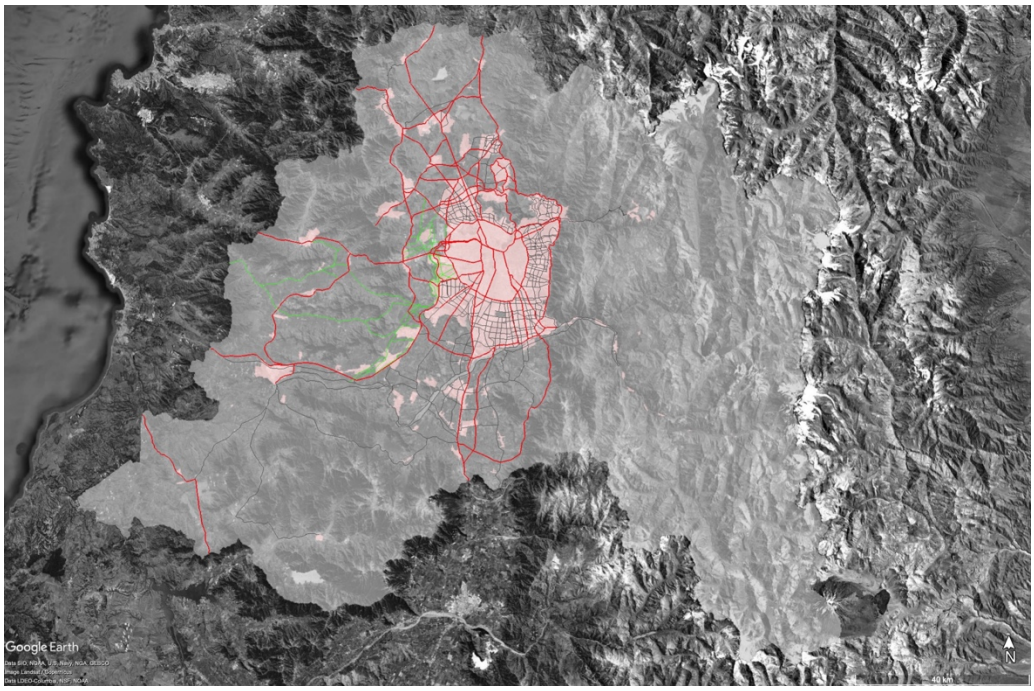
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 42: Vías Troncales – Sector Oriente



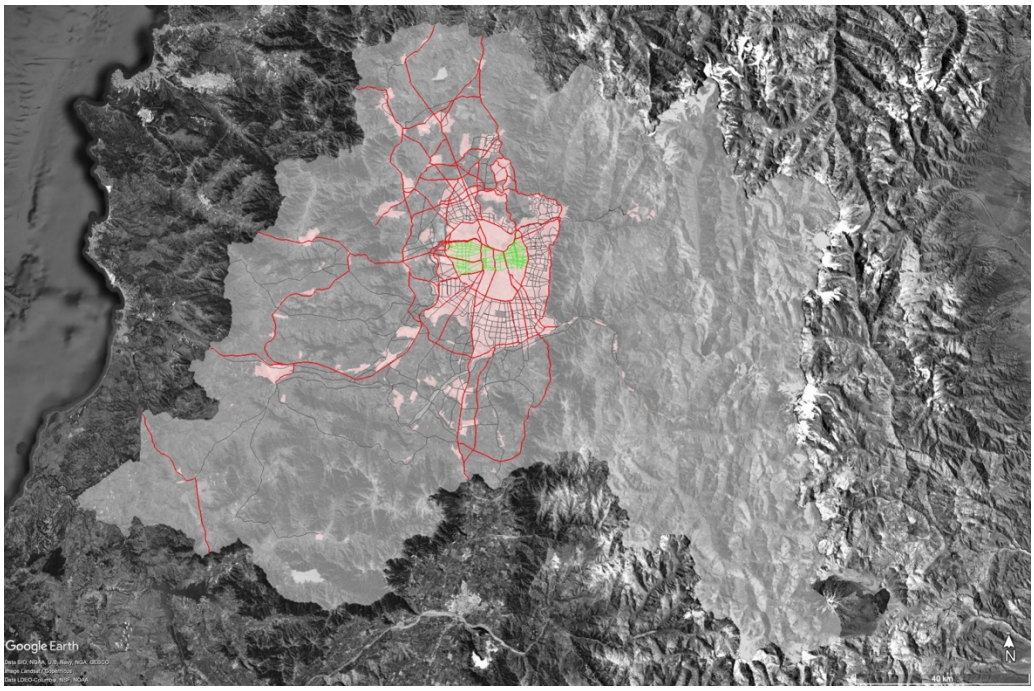
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 43: Vías Troncales – Sector Poniente



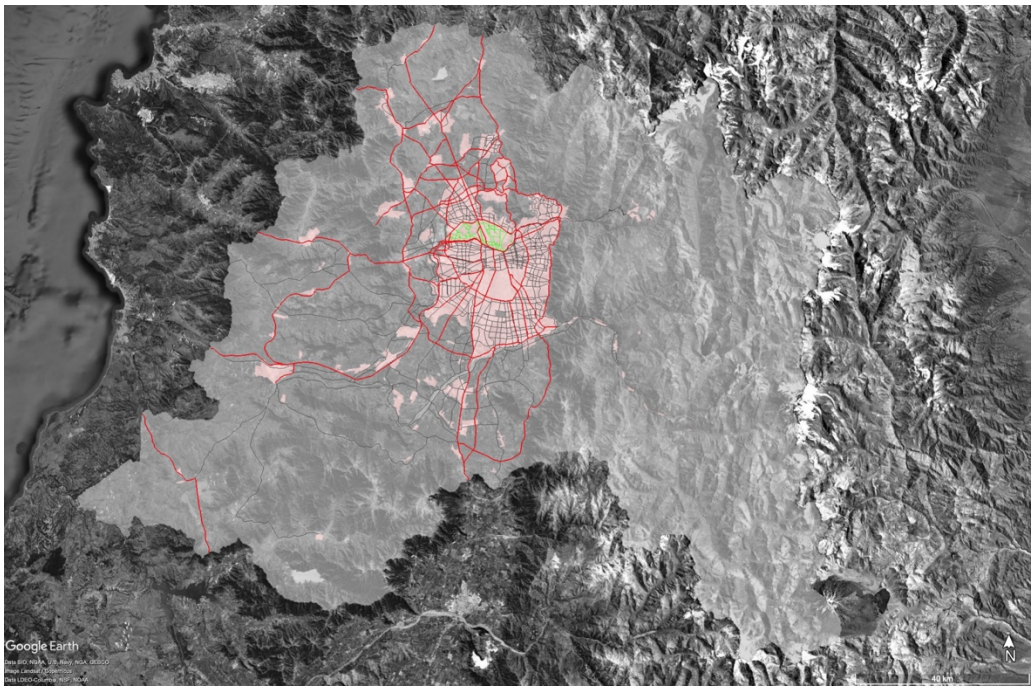
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 44: Vías Troncales – Sector Central



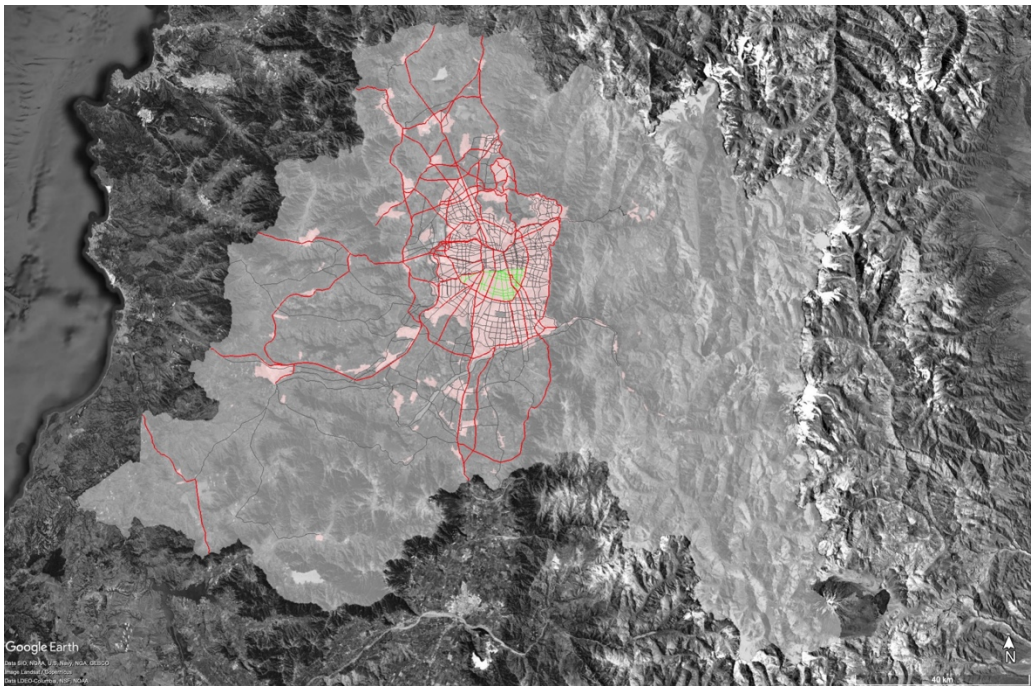
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 45: Vías Troncales – Sector Centro Norte



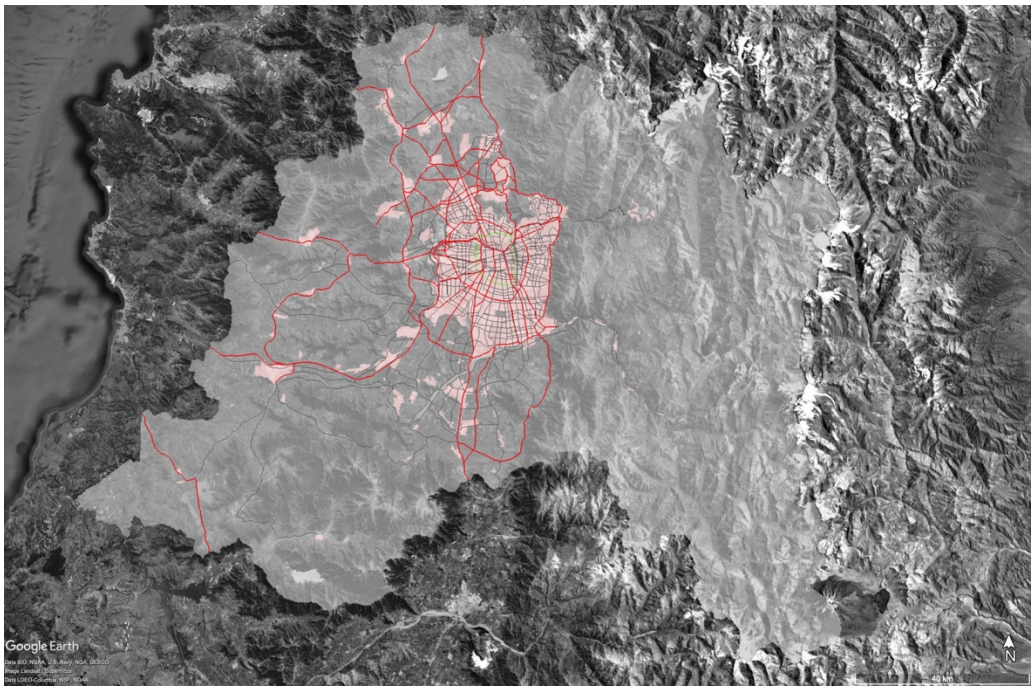
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 46: Vías Troncales – Sector Centro Sur



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Figura 47: Vías Troncales – Anillo Intermedio

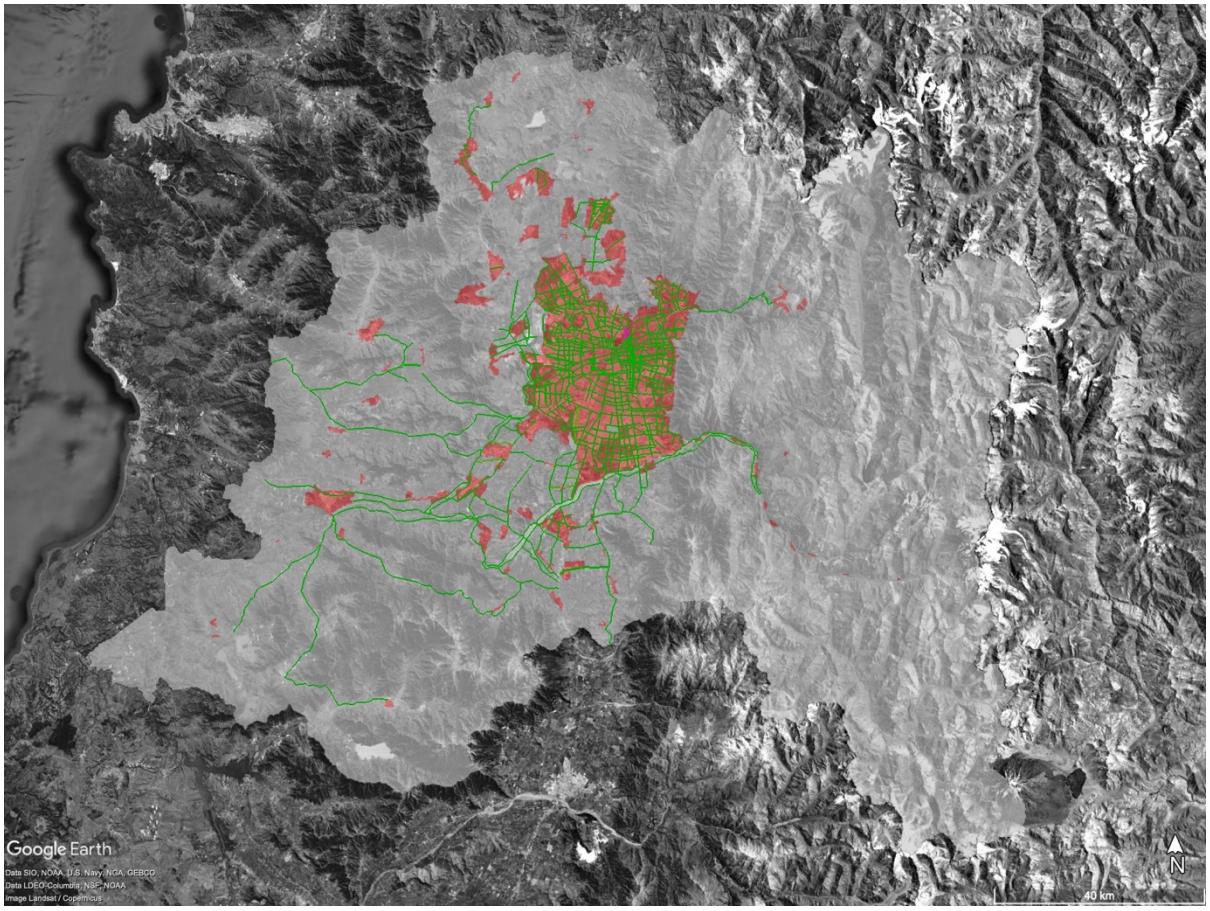


Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

Las figuras precedentes, dan cuenta del criterio de organización espacial que se ha seguido. Tal como se observa, la sumatoria de sectores permite generar una red complementaria a la definida por las vías expresas, representando por completo el concepto de red al cual se alude.

Esta situación es aún más evidente al observar la red que se ha propuesta en la zona sur de la región, donde se plantea una mayor densidad de vías troncales, permitiendo, por ejemplo, conectar la Ruta de la Fruta (comuna de San Pedro) con la Ruta 78.

Figura 48: Vías Troncales



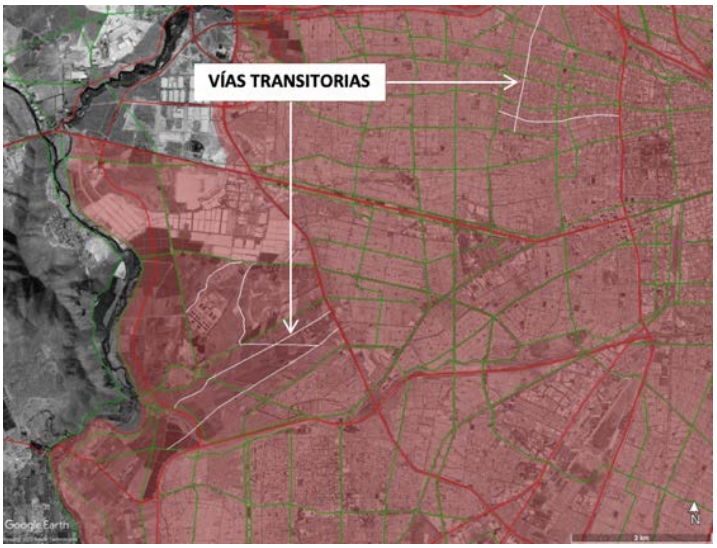
Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana, SEREMI de Vivienda y Urbanismo, diciembre 2020

Criterios de Planificación – Diseño vial

Por último, los criterios de diseño, son aquellos que tienen relación con las decisiones de trazado, que permiten generar conectividad metropolitana al conformar la red vial. A continuación, se describen los seis criterios:

1. **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).

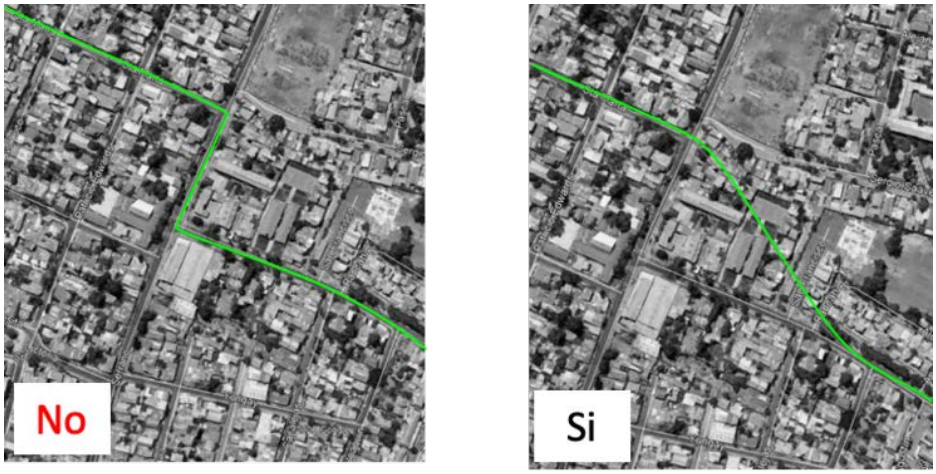
Figura 49: Criterio de Planificación - Supletoriedad



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

2. **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).

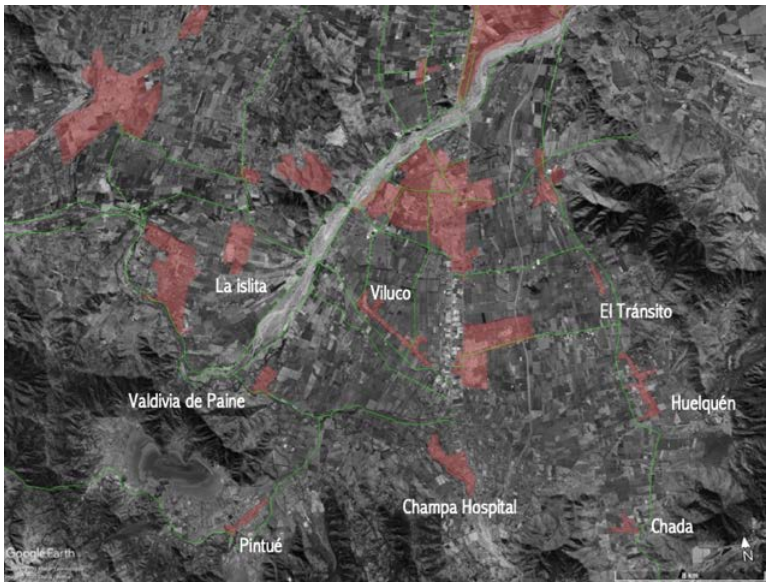
Figura 50: Criterio de Planificación – Velocidad de Diseño



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

3. **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.

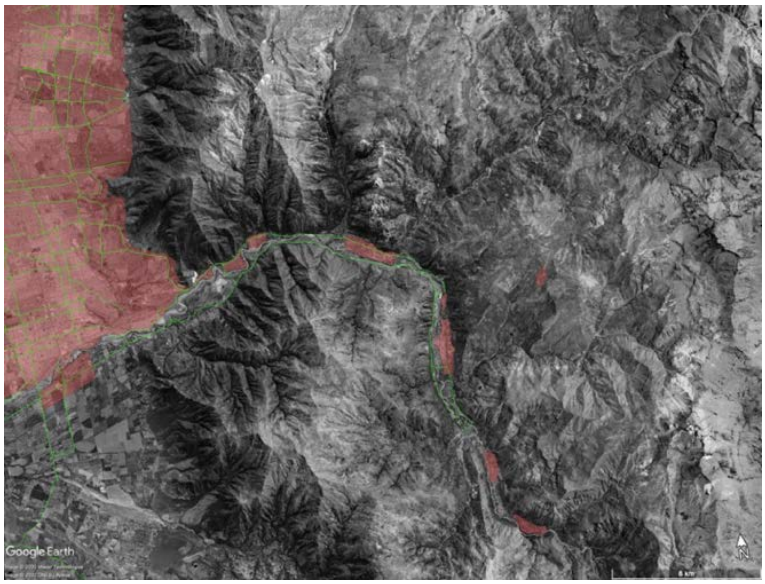
Figura 51: Criterio de Planificación – Protección de Áreas Urbanas en Zonas Rurales



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

4. **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).

Figura 52: Criterio de Planificación – Par Vial



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

5. **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

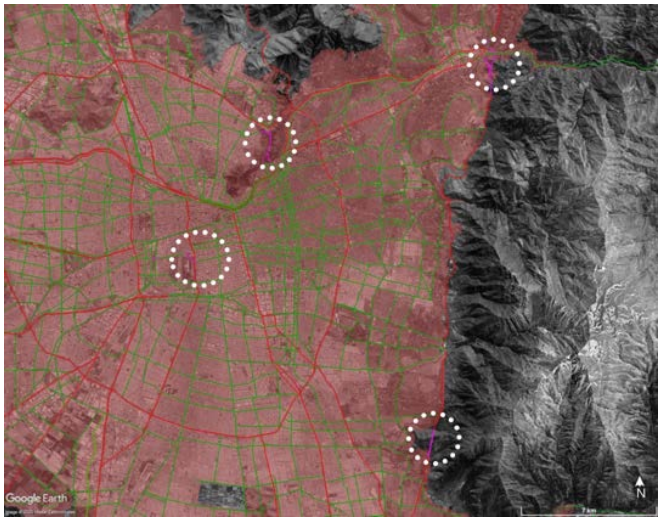
Figura 53: Criterio de Planificación – Protección de Patrimonio Protegido



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

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

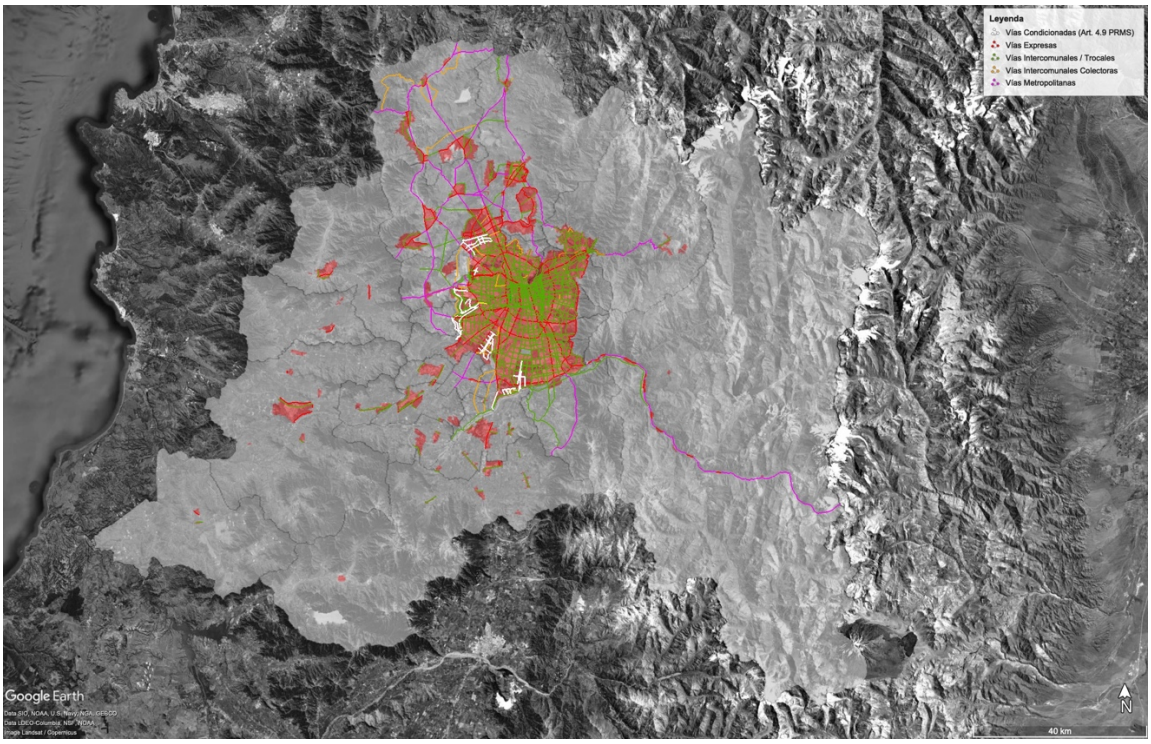
Figura 54: Criterio de Planificación - Supletoriedad



Fuente: Alternativa de Planificación MPRMS 104, SEREMI MINVU, dic. 2020

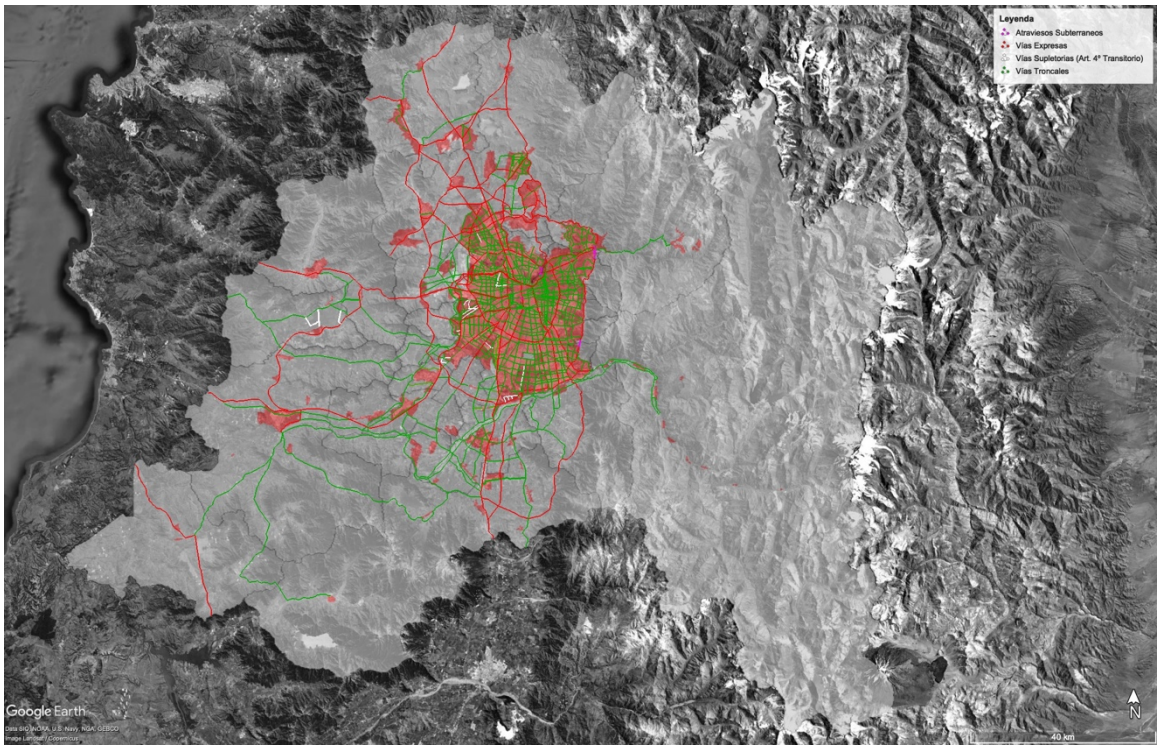
A continuación, se muestra el PRMS Vigente y la alternativa de planificación resultante:

Figura 55: PRMS Vigente



Fuente: Archivo SEREMI MINVU, Abril 2020

Figura 56: Alternativa de Planificación



Fuente: Archivo SEREMI MINVU, Abril 2020

2.3.2 Evaluación Ambientales de la Alternativa de Estructuración Territorial

Tras la descripción de los criterios de planificación y la configuración espacial de éstos, es posible señalar que la alternativa de planificación a evaluar, organiza las vías planificadas, bajo criterios similares, dando cuenta de una red regional, que integra las áreas urbanas y rurales.

En esta misma línea se observa que el área sur poniente de la región, logra estructurar una propuesta de red vial, conectando las distintas áreas urbanas que se encuentran dispersas en el territorio y disminuyendo las declaratorias de utilidad pública que ingresaban al interior de las áreas urbanas, con un alto impacto en materia de desarrollo urbano por los gravámenes que eso significa.

De igual modo, se advierte que hay una disminución significativa del número de vías (disminuye la densidad vial), particularmente al interior del área urbana consolidada, así como una disminución de anchos de faja, lo que ha permitido desafectar terrenos públicos y privados que se encontraban gravados como declaratorias de utilidad pública, lo que conlleva un efecto directo sobre las dinámicas de desarrollo urbano de nivel local.

Es importante señalar que en su mayoría los trazados definidos por la alternativa descrita, corresponde a vías planificadas desde el año 1994 a la fecha, o bien corresponden a caminos públicos de tuición MOP. Sin perjuicio de ello, en algunos sectores rurales interiores, al aplicar los criterios de protección a las áreas urbanas en zonas rurales a través de desvíos, se generarían nuevas declaratorias de utilidad pública, ya que los trazados propuestos no se basarían en vías existentes o servidumbres de ningún tipo.

A continuación, se describen los riesgos y oportunidades que se advierten ante el supuesto de que la alternativa se implementa haciendo uso de los criterios descritos. Desde un punto de vista metodológico, se evalúan los criterios de planificación descritos en función de los factores críticos y los criterios de evaluación, descritos en el Marco de Evaluación Estratégica.

Figura 57: Evaluación Ambiental Criterio de Planificación – Estructura General

Criterio de Planificación – Estructura General	
FCD 1: Movilidad Intercomunal	**Riesgos** ● El criterio referido a eje vial, prioriza la conectividad por sobre el ancho de la vía. Se considera un riesgo para la movilidad urbana, ante la posibilidad de que se genere congestión vial, asociada a la diminución de las vías. Del mismo modo, esta diferencia en los anchos de faja, puede presentarse como un riesgo para consolidar al interior del perfil ciclovías o vías exclusivas para la locomoción colectiva, reduciendo los medios de transporte y con ello la movilidad.
	Oportunidades: ● La alternativa integra el área urbana y los sectores rurales, lo que se entiende como una oportunidad para la movilidad urbano rural. ● La integración del área rural del sector sur poniente a las vías de carácter metropolitano permite poner mayor atención en los proyectos que se desarrollan en sectores de transición como lo son los accesos al área urbana consolidada. ● El concepto de eje vial – independiente del ancho de faja – supone una oportunidad para mejorar y potenciar la conectividad intercomunal y con ello la movilidad urbana; urbana – rural; y, rural. ● La propuesta permite articular una red vial compuesta de vías expresas y troncales, interconectadas unas con otras, mejorando la movilidad regional. ● A escala regional, el concepto de red permite planificar sistemas de transporte público más eficiente.
FCD 2: Resguardo de Recursos Naturales y Áreas Patrimoniales	**Riesgos** ● El criterio referido a eje vial, prioriza la conectividad por sobre el ancho de la vía. Se considera un riesgo que dicha variación, puesto que al materializarse los perfiles se genera fricción en el territorio, favoreciendo la congestión y con ello el incremento de emisiones de CO_2 y de los niveles de ruido. ● El criterio de red genera conectividades en sectores de alto valor natural, como lo es la vía que se proyecta por la "Cuesta El Cepillo" en Altos de Cantilla, que comunica la comuna de Paine con Melipilla.

	Oportunidades ● El concepto de eje vial, que privilegia la conectividad por sobre el ancho de faja, se visualiza como una oportunidad para disminuir las afectación sobre patrimonio protegido (natural y cultural).

Fuente: Elaboración propia basada en Plantilla 18 de la Guía de Orientación para el uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile, Ministerio del Medio Ambiente, diciembre 2015

Figura 58: Evaluación Ambiental Criterio de Planificación – Ancho de Vías

Criterio de Planificación – Anchos de Vías	
FCD 1: Movilidad Intercomunal	**Riesgos** ● Los anchos de vías variables, definido tanto para vías expresas como para troncales, se consideran un riesgo para la movilidad urbana, ante la posibilidad de que se genere congestión vial, asociada a la variación del ancho de la vía. Del mismo modo, esta diferencia en los anchos de faja, puede presentarse como un riesgo para consolidar, al interior del perfil, ciclovías o vías exclusivas para la locomoción colectiva, reduciendo el tipo de medios de transporte y con ello la movilidad.
	Oportunidades: ● Se jerarquizan las vías expresas en función de su rol, lo que permite mantener reservas de suelos destinados a circulación en aquellas vías que conectan los mercados internos de la región con los principales puertos del país, siendo una oportunidad para mantener el acceso a bienes y servicios que dependen de los mercados extranjeros. ● Las vías expresas, con anchos de 50 m. o más, conectan las principales áreas industriales de la región, lo que favorece la circulación de camiones. ● Por su parte, la red que conforman las vías troncales, cuyo ancho está definido en torno a los 30 m, conecta la región con las principales áreas productivas (empresas) ubicadas en las comunas de Santiago – Providencia - Las Condes (eje APA). ● La definición de un sistema vial con anchos superiores a los 20 m, favorece la consolidación de un sistema vial que integre distintos medios de transporte.
FCD 2: Resguardo de	**Riesgos** ● Los anchos de vías variables, definido tanto para vías expresas como para troncales, se consideran un riesgo para el resguardo del recurso natural aire ya

Recursos Naturales y Áreas Patrimoniales	que aumenta la posibilidad de que se genere congestión vial, asociada a la variación del ancho de la vía. Dicha congestión aumenta los niveles de emisión de CO_2. Del mismo modo, esta diferencia en los anchos de faja, puede presentarse como un riesgo para consolidar al interior del perfil ciclovías o vías exclusivas para la locomoción colectiva, considerados como medios de transportes sustentables que ayudan a disminuir las emisiones de ruido y CO_2.
	Oportunidades ● Tanto para Expresas como para Troncales se plantean excepciones a los anchos definidos por la OGUC (mínimo 50 m y mínimo 30 m respectivamente) lo que se visualiza como una oportunidad para disminuir las afectaciones sobre patrimonio protegido (natural y cultural). ● El criterio de red genera conectividades en sectores de alto valor natural, como lo es la vía que se proyecta por la "Cuesta El Cepillo" en Altos de Cantilla, que comunica la comuna de Paine con Melipilla. Ahora bien, aun cuando esta situación es advertida como un riesgo al analizar el criterio de estructuración general, el que dicha red se defina un ancho que la califica como troncal, se advierte como una oportunidad en cuanto a que minimizaría los impactos cuando es necesario mantener determinadas conectividades a escala regional. ● La definición de un sistema vial con anchos superiores a los 20 m, favorece la utilización de sistemas de transporte colectivos y/o no contaminantes como la bicicleta, lo que es una oportunidad para disminuir las emisiones acústicas y de CO_2.

Fuente: Elaboración propia basada en Plantilla 18 de la Guía de Orientación para el uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile, Ministerio del Medio Ambiente, diciembre 2015

Figura 59: Evaluación Ambiental Criterio de Planificación – Diseño Vial

Criterio de Planificación – Anchos de Vías	
FCD 1: Movilidad Intercomunal	**Riesgos** ● El criterio de velocidad de diseño, supone un riesgo en la materialización de la vía. Si bien es una oportunidad para mantener el flujo constante, genera nuevas declaratorias de utilidad pública y con ello: o Afectación al patrimonio público y privado o Aumento en el costo del proyecto asociado a expropiaciones. o Efectos sobre el paisaje urbano Lo anterior afecta directamente sobre la decisión de ejecutar proyectos y por ende disminuye la posibilidad de ejecución del mismo. Hay un efecto sobre la red a no implementarse determinados segmentos. • Las conexiones subterráneas suponen un riesgo y una oportunidad. Respecto de los riesgos, se advierte que su alto costo de implementación puede incidir en la decisión de no ejecutar el proyecto y con ello, el eje que esta conexión resguarda no podría implementarse, lo que tiene una repercusión directa en la red planificada.
	Oportunidades: ● La supletoriedad se advierte como una oportunidad, toda vez que favorece la continuidad vial de ejes que no califican (por sus anchos) como vías troncales. ● El criterio de par vial se advierte como una oportunidad para favorecer la movilidad intercomunal, dado que permite solucionar problemas de conectividad frente a limitaciones geográficas, propias de los territorios o bien, ante sectores donde el nivel de consolidación sea muy alto y la declaratoria de utilidad pública es de difícil ejecución.
FCD 2: Resguardo de Recursos Naturales y Áreas Patrimoniales	**Riesgos** ● El criterio de velocidad de diseño se advierte como un riesgo para las emisiones de ruido. A mayor velocidad mayor es el nivel de emisión de ruido de la vía. ● El criterio de protección de áreas urbanas en zonas rurales, si bien se advierte como una oportunidad para el adecuado desarrollo de dichas áreas, en tanto se desafectan las actuales declaratorias de utilidad pública, se advierten como un riesgo para los servicios ecosistémicos de

	provisión, en sectores donde el desvío proyecta las vías por terrenos con vocación y/o uso agrícola. En general, se advierte que cuando se generan nuevas vías en el territorio rural, con el tiempo comienzan a llegar viviendas que aprovechan los atributos de conectividad que generan las nuevas vías. Así mismo la vía, al materializarse, genera fragmentación de los servicios ecosistémicos que se dan en los terrenos con buena capacidad agrícola. ● Se advierte como un riesgo que dentro de los criterios de diseño vial, no se consigne el valor natural, pues afecta los servicios ecosistémicos de las áreas rurales y de aquellas que cuentan con protección oficial.
	Oportunidades ● El criterio de velocidad de diseño se advierte como una oportunidad para las emisiones atmosférica de CO_2, ya que mientras menos cortes y ángulos tenga el sistema vial, hay menos probabilidades de que se genere congestión. ● El criterio de par vial se advierte como una oportunidad para proteger áreas de valor patrimonial, como es el caso de la zona típica de San Alfonso. Dicho criterio podría ser utilizado en otras zonas típicas, donde no ha sido posible disminuir la declaratoria de utilidad pública con el objetivo de mantener la conectividad de un eje. ● El criterio de protección al patrimonio protegido se visualiza como una oportunidad para disminuir las afectaciones sobre patrimonio protegido (Zonas Típicas).

Fuente: Elaboración propia basada en Plantilla 18 de la Guía de Orientación para el uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile, Ministerio del Medio Ambiente, diciembre 2015

En función del análisis realizado, se puede señalar que aquellos criterios generales suponen un mayor número de oportunidades, mientras que los criterios de diseño vial, generan un mayor número de riesgo.

Ello se podría explicar porque los criterios de diseño vial tienen implicancias territoriales específicas, ya que apunta a resolver singularidades de la red. Al respecto, se advierte la necesidad de incorporar otro tipo de singularidades en la decisión o criterio de diseño vial, ligado al territorio, considerando específicamente criterios de excepción para la protección de determinados elementos.

Tal es el caso de los humedales, lo cuales según se ha visto en el marco de referencia estratégico y en otros puntos del diagnóstico, cuentan con un marco normativo

reciente que identifica el valor de los Humedales Urbanos. Esto supone que, en un mediano plazo, estos ecosistemas singulares y de gran valor ambiental, comenzarán a ser reconocidos por los distintos Municipios y/o la autoridad sectorial (Medio Ambiente), entrando en conflicto con la propuesta de anteproyecto, particularmente en sectores de borde río, cuando se planifican costaneras (ej. Río Maipo) o en sectores como Quilicura y Batuco, donde existen ecosistemas de humedal, de gran importancia para la región.

También es importante señalar que se advierte como un efecto positivo para la implementación de la red y el futuro desarrollo urbano, la disminución sustancial de DUP al interior del área urbana, sin embargo, esta oportunidad queda marginada de la evaluación puesto que no se advierte ningún criterio que aborde la disminución de las DUP (densidad vial).

En esta línea, según se advierte en el diagnóstico, si bien el uso del automóvil aumenta, la diversificación de medios de transporte también lo hace. En efecto, el año 94, cuando se planifica la red vial del "Gran Santiago" la cobertura del metro se remitía a la Línea 1 y no existía el concepto de ciclovía, tal como concebido hoy.

Ante ello, se hace necesario explicitar, desde el punto de vista de la propuesta de planificación, si esta disminución en la densidad vial tiene relación con la aparición de nuevos medios de transporte, o simplemente se vincula con la consolidación de la ciudad.

Respecto de los riesgos y las oportunidades asociadas a la afectación de recurso natural aire por incremento de emisiones, se advierte un efecto indirecto de la propuesta de planificación. Esto se debe a que, por un lado, el Plan anticipa las reservas de faja, pero no garantiza su materialización, y por otro, la definición de vías se realiza sobre una red existente, por lo que en su mayoría ambos efectos ya se encuentran presentes al interior de la ciudad.

En el caso del ruido, se advierte que éste incrementa al aumentar la velocidad de circulación, mientras que, en el caso de las emisiones atmosféricas, la relación tiende a ser inversa, ya que se generan mayor concentración de partículas ante el aumento de la congestión y menor velocidad de desplazamiento. Por ejemplo, al normar los anchos (DUP) no se garantiza que la vía se convierta en una autopista urbana, por lo que no es lineal la identificación del efecto (aumento de ruido). Se puede suponer que a mayor ancho, mayor velocidad y mayor ruido y menor emisión de CO_2, sin embargo, ello dependerá del diseño de vía y del proyecto que finalmente se ejecute.

Al respecto, se precisa que ante un proyecto vial que genere impactos ambientales o sea susceptible de generarlos, éste deberá cumplir con la normativa ambiental vigente e ingresar al sistema de evaluación de impacto ambiental y demostrar, a

través de una Declaración de Impacto Ambiental que no son significativos (no generan) o bien, realizar un Estudio de Impacto Ambiental, identificarlos y mitigarlos.

Por último, es importante señalar que uno de los principales riesgos de la red vial que se ha propuesto es su dificultad de materialización en el horizonte del PRMS, requiriendo plazos más extensos. Ello, porque desde el punto de vista social y económico, afecta directamente el patrimonio de muchas familias o empresas que ven mermada la posibilidad de realizar transacciones y/o proyectos en sus propiedades por estar sujetos a DUP; desde el punto de vista ambiental, afecta directamente sobre la movilidad urbana y con ello se generan nuevas emisiones atmosféricas y de ruido.

A continuación, se presentan los insumos de la evaluación ambiental, para la elaboración del anteproyecto:

2.4 ELABORACIÓN ANTEPROYECTO

Considerando el resultado de la evaluación ambiental, a continuación, se proponen las siguientes recomendaciones, consideradas como insumos para la elaboración del anteproyecto:

2.4.1 Insumo Nº1: Recomendaciones Criterios de Planificación – Estructura General:

- Se recomienda explicitar si existió o no un criterio referido a disminuir la densidad vial o bien señalar explícitamente que esto se debió a la aplicación del conjunto de criterios. Ello, porque no es posible advertir si la disminución del número de vías planificadas se debe a la consecuencia de la aplicación de la suma de criterios, o bien, hay una decisión explicita.
- Se recomienda definir rangos en torno a los cuales los ejes ven modificados sus anchos.

2.4.2 Insumo Nº2: Recomendaciones Criterios de Planificación – Ancho de Vía:

- Se recomienda definir un criterio explicito respecto de cuando una vía se considera "Expresa de Conectividad Regional" . Según se observa, el sector norte de la región presenta una mayor densidad de estas vías, respecto del sector sur, que presenta un mayor número de vías troncales.
- Se recomienda evaluar la pertinencia de normar como expresa o troncal, la totalidad del eje norte sur compuesto por la vía expresa E25P Valle Poniente y la vía troncal T2S Camino Rapel, que conectan de norte a sur la Ruta 68 – Ruta 78 – Ruta 66.
- Se recomienda evaluar la pertinencia de justificar la variación de anchos ante la vocación productiva de los territorios, ej. Zonas industriales; concentración de equipamientos; o, áreas planificadas con alta densidades.

- Se recomienda justificar en la Memoria Explicativa, el porqué de la diferencia de anchos ante un mismo eje. Ello ante la evidencia que la mera consolidación pudiese obviarse en sectores donde, la vocación productiva del territorio, requieran anchos de vías mayores para el traslado de camiones, por ejemplo.

2.4.3 Insumo Nº3: Recomendaciones Criterios de Planificación – Diseño Vial:

- Respecto del criterio referido a la protección de las áreas urbanas en zonas rurales, se recomienda evaluar la pertinencia de definir el trazado por vías existentes, disminuyendo la DUP al interior de las áreas urbanas cuando se requieran ensanches. Ej de áreas a estudiar: San José de Molino – Bollenar, donde el by pass genera una DUP nueva que confina a la localidad y aumenta el número de expropiaciones y el costo del proyecto, lo que podría tener efectos sobre su factibilidad.
- Se recomienda analizar la pertinencia de incorporar criterios que reconozcan las singularidades de los territorios, como su valor natural, su vocación agro productiva, la presencia de riesgos naturales (sector precordillerano), por señalar algunas.
- Se recomienda analizar la pertinencia de minimizar la aplicación de criterios viales que tienda a encarecer la posible ejecución de los proyectos viales, para minimizar el impacto sobre la materialización de la red.
- Se recomienda analizar la pertinencia de utilizar el criterio de par vial en sectores consolidadas de la ciudad que concentren patrimonio inmueble protegido, ampliando la protección sobre los elementos de valor cultural de la región.

2.4.4 Insumo Nº4: Recomendaciones Memoria Explicativa:

Se recomienda que la Memoria Explicativa del Plan, además de explicitar los objetivos urbanos y criterios de planificación, de cuenta de los siguientes aspectos:

- Señalar claramente cuáles son las vías nuevas y las que aumentan sus ensanches, ya que ellas son las que generarían nuevos efectos en el territorio.
- Respecto de las vías que se eliminan o disminuyen estas ven disminuido o variado su efecto en el territorio. Sin embargo, el hecho de que disminuyan o eliminen sus declaratorias no siempre trae un efecto positivo, puesto que puede disminuirse la conectividad a futuro en determinados sectores que cuentan con mayores densidades, desde el punto de vista de la planificación.

3 INFORME DE PARTICIPACIÓN

3.1 IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES DE PARTICIPACIÓN

Tras la construcción del marco del problema, surge la necesidad de convocar a participar del proceso de la EAE a aquellos actores clave que *se estima son relevantes para el adecuado desarrollo del Plan, considerando como criterio de selección ser representativos de la comunidad o parte de ella, cuya opinión es validada y técnicamente informada, cuentan con antecedentes significativos, son gestores o tomadores de decisión respecto de temas o áreas sensibles del territorio a planificar, o representan un segmento significativo de la población habitante o que ocupa de alguna manera particular el territorio, entre otros criterios* (Manual de Contenidos y Procedimientos para la Aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica en los Instrumentos de Planificación Territorial. División de Desarrollo Urbano MINVU, 2020).

En el caso específico de esta modificación del PRMS, debido a la macroescala territorial que involucra, se considera que los criterios para la priorización de los actores clave debiese centrarse en:

- Aquellos actores de administración y gestión del territorio afecto a la modificación, con poder de decisión respecto del desarrollo urbano - representados por Órganos de Administración del Estado (OAE) y otras instituciones públicas;
- Aquellas entidades responsables de la administración de los territorios en la escala comunal, y que representan a los intereses de sus comunidades habitantes, referidas a los municipios de cada comuna.

3.1.1 Actores del Ámbito Público

Los actores del ámbito público convocados al proceso de EAE corresponden, en primer lugar, a los Órganos de la Administración de Estado que integran el Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales (SEREMI), conforme señala el Artículo 9 y el Artículo 10 del Reglamento para la Evaluación Ambiental Estratégica, a saber:

- Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Órgano responsable de la modificación)
- Ministerio del Medio Ambiente
- Ministerio de Agricultura
- Ministerio de Hacienda
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo
- Ministerio de Energía

- Ministerio de Obras Públicas
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- Ministerio de Minería
- Ministerio de Desarrollo Social

Dentro de estos ministerios, se reconocen como relevantes además de las respectivas Secretarías Regionales Ministeriales, las siguientes unidades:

- Servicio Agrícola y Ganadero SAG
- Dirección de Vialidad MOP
- Dirección de Planeamiento MOP
- Dirección General de Concesiones MOP
- Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT MOP
- Servicio de Vivienda y Urbanización SERVIU
- Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA
- Servicio Nacional de Minería y Geología SERNAGEOMIN

Además, se convoca a participar del proceso a los siguientes organismos públicos, vinculados con las temáticas ambientales y/o con el territorio a intervenir por la modificación. Dichas instituciones corresponden a:

- Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales
- Consejo de Monumentos Nacionales

3.1.2 Otros actores claves y del ámbito ciudadano

En relación a otros **actores claves de la Sociedad Civil e instituciones,** dada la escala de planificación de esta modificación se aplicó el criterio de tener una representación de los intereses de la comunidad habitante a través de los municipios, en el entendido de su rol de administradores de los territorios comunales que componen la región. Esta representación se enfocó a través de la convocatoria a los secretarios de planificación comunal y a los asesores urbanistas, o en su ausencia, a los directores de obras.

En concordancia los municipios considerados en el proceso de EAE fueron los siguientes:

- Municipalidad de Til Til
- Municipalidad de Colina
- Municipalidad de Lampa
- Municipalidad de Quilicura
- Municipalidad de Pudahuel
- Municipalidad de Maipú
- Municipalidad de Calera de Tango
- Municipalidad de San Bernardo

- Municipalidad de Curacaví
- Municipalidad de María Pinto
- Municipalidad de Padre Hurtado
- Municipalidad de Peñaflor
- Municipalidad de El Monte
- Municipalidad de Talagante
- Municipalidad de Melipilla
- Municipalidad de Isla de Maipo
- Municipalidad de Buin
- Municipalidad de San Pedro
- Municipalidad de Alhué
- Municipalidad de San J. de Maipo
- Municipalidad de Pirque
- Municipalidad de Puente Alto
- Municipalidad de La Florida
- Municipalidad de Peñalolén
- Municipalidad de La Reina
- Municipalidad de Las Condes
- Municipalidad de Lo Barnechea
- Municipalidad de Vitacura
- Municipalidad de Santiago
- Municipalidad de Providencia
- Municipalidad de Ñuñoa
- Municipalidad de Macul
- Municipalidad de San Joaquín
- Municipalidad de San Miguel
- Municipalidad de P. Aguirre Cerda
- Municipalidad de Estación Central
- Municipalidad de Lo Prado
- Municipalidad de Quinta Normal
- Municipalidad de Cerro Navia
- Municipalidad de Renca
- Municipalidad de Conchalí
- Municipalidad de Independencia
- Municipalidad de Recoleta
- Municipalidad de Huechuraba
- Municipalidad de La Granja
- Municipalidad de San Ramón
- Municipalidad de La Cisterna
- Municipalidad de Lo Espejo
- Municipalidad de Cerrillos
- Municipalidad de El Bosque
- Municipalidad de La Pintana

3.2 1° ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN OAE Y ACTORES CLAVE

La primera actividad de participación está enfocada a validar elementos de la Evaluación Ambiental reiniciada el 2019, junto con recabar antecedentes para el diagnóstico de la evaluación.

Para ello, se diseñó un cuestionario que fue aplicado a los actores descritos en el acápite anterior. A continuación, se da cuenta, tanto de las actividades de preparación, como de los resultados obtenidos tras su aplicación.

3.2.1 Propuesta Oficio que informa a los OAE y Actores Claves del inicio de la EAE

Propuesta de Oficio que informa a los OAE del inicio de la EAE

Con el propósito de informar a los OAE respecto de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación MPRMS 104, y solicitarles: la designación de un profesional para la colaboración durante el proceso; dar respuesta a un cuestionario de diagnóstico; y, proporcionar antecedentes que pudiesen aportar al proceso, se

elaboró una propuesta de oficio para la SEREMI MINVU.

Figura 60: Propuesta de Oficio de Convocatoria a OAE al Proceso de EAE

ORD.: N°_____/

ANT.: _____

MAT.: Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana.

SANTIAGO, _____ DE 2020

DE: MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ
SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL DE VIVIENDA Y URBANISMO REGIÓN METROPOLITANA

A: SEGÚN DISTRIBUCIÓN

1. Junto con saludarle, le informo que en conformidad con el artículo 7 Bis de la Ley 19.300 y el artículo 14 del Reglamento de Evaluación Ambiental Estratégica se ha reanudado el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del proyecto *"Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago para la revisión de la Vialidad Metropolitana – MPRMS 104" , cuyo objetivo es Modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas, además de otras vías incluidas en sus artículos transitorios; agregando y/o eliminando vías; modificando trazados; disminuyendo y/o aumentando los anchos de fajas; modificando estándares; y, cambiando denominaciones de códigos y/o nombres"* .

2. El proceso de evaluación ambiental de esta modificación se inicia el 21 de diciembre del año 2012, a través del Oficio Ord. Nº 5642, del Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (S) RM al Subsecretario de Medio Ambiente, reiniciándose el 09 de mayo de 2019, a través de la Resolución Exenta Nº 1283, del Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo RM al Secretario Regional Ministerial de Medio Ambiente. Según su alcance, corresponde a una modificación sustancial ya que generará nuevas declaratorias de utilidad pública, por lo que debe ser sometida a una Evaluación Ambiental Estratégica, la que contempla tanto la participación de los Órganos de la Administración del Estado integrantes del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, como la de otras instituciones del ámbito público que se consideren importantes dentro del proceso de planificación y de evaluación.

3. En función de lo descrito, y en el marco del desarrollo de dicha evaluación, es que le solicitamos designar a uno o más profesionales de su Servicio con el cual podamos establecer un diálogo durante el proceso de evaluación, y convocar a las actividades

que se organicen en el marco de este proceso de Evaluación Ambiental. Agradeceremos enviar su respuesta vía oficio a la Oficina de Partes Virtual de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana: ofparteseremirm@minvu.cl habilitada producto de la contingencia nacional derivada de la enfermedad COVID-19, con copia al correo fonetto@minvu.cl del Sr. Flavio Onetto profesional a cargo de la modificación MPRMS 104 – Vialidad Metropolitana, por parte de esta Secretaría Ministerial Regional, y también a la representante de la Consultora contratada para realizar el proceso de EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico participacion104@geoaccion.cl.

4. Del mismo modo, le solicitamos tenga a bien contestar un cuestionario digital de respuesta en línea, con acceso mediante el enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-oae/, en un **plazo de 15 días**, ya que a través de él será posible levantar información relevante que permita contextualizar y enfocar el proceso de la EAE.

5. Por último, le solicitamos poner a disposición del diseño del Plan toda aquella información referida a estudios, planes, políticas, programas u otros antecedentes relevantes generados por vuestro Servicio, que considere deba ser incorporado en la presente modificación al PRMS y/o en su evaluación ambiental.

6. En caso de consultas, diríjase a la profesional Sr. Flavio Onetto a cargo de la modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana, por parte de esta Secretaría Ministerial Regional, al correo electrónico fonetto@minvu.cl con copia a la representante de la consultora contratada para realizar el proceso de EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo participacion104@geoaccion.cl. Además, el Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de esta Secretaría ha habilitado los siguientes teléfonos de contacto 22901 4957 – 22901 4900.

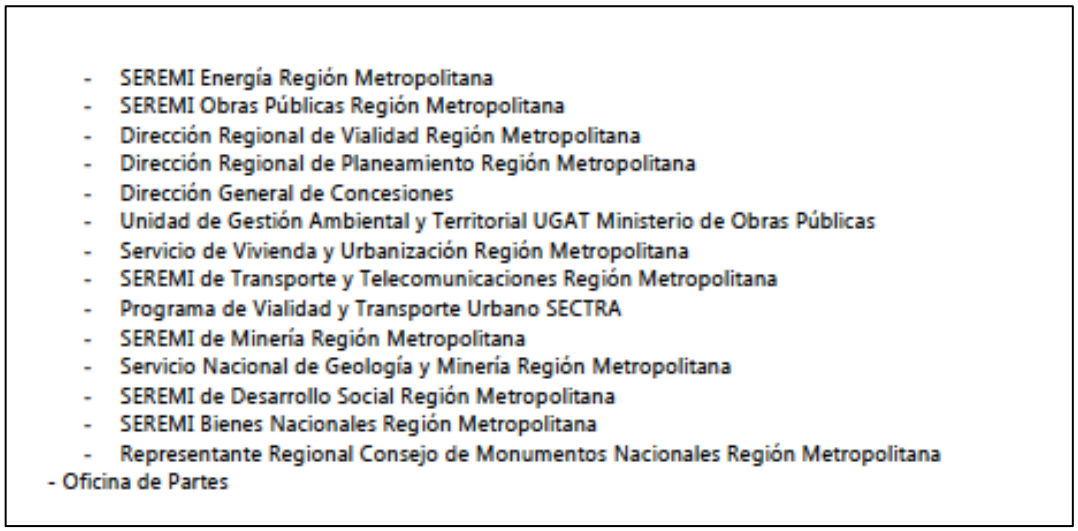
Saluda atentamente a usted,

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

DISTRIBUCIÓN:

- Destinatarios:

- SEREMI de Medio Ambiente Región Metropolitana
- SEREMI de Agricultura Región Metropolitana
- Servicio Agrícola Ganadero Región Metropolitana
- SEREMI de Hacienda Región Metropolitana
- SEREMI de Salud Región Metropolitana
- SEREMI Economía, Fomento y Turismo Región Metropolitana

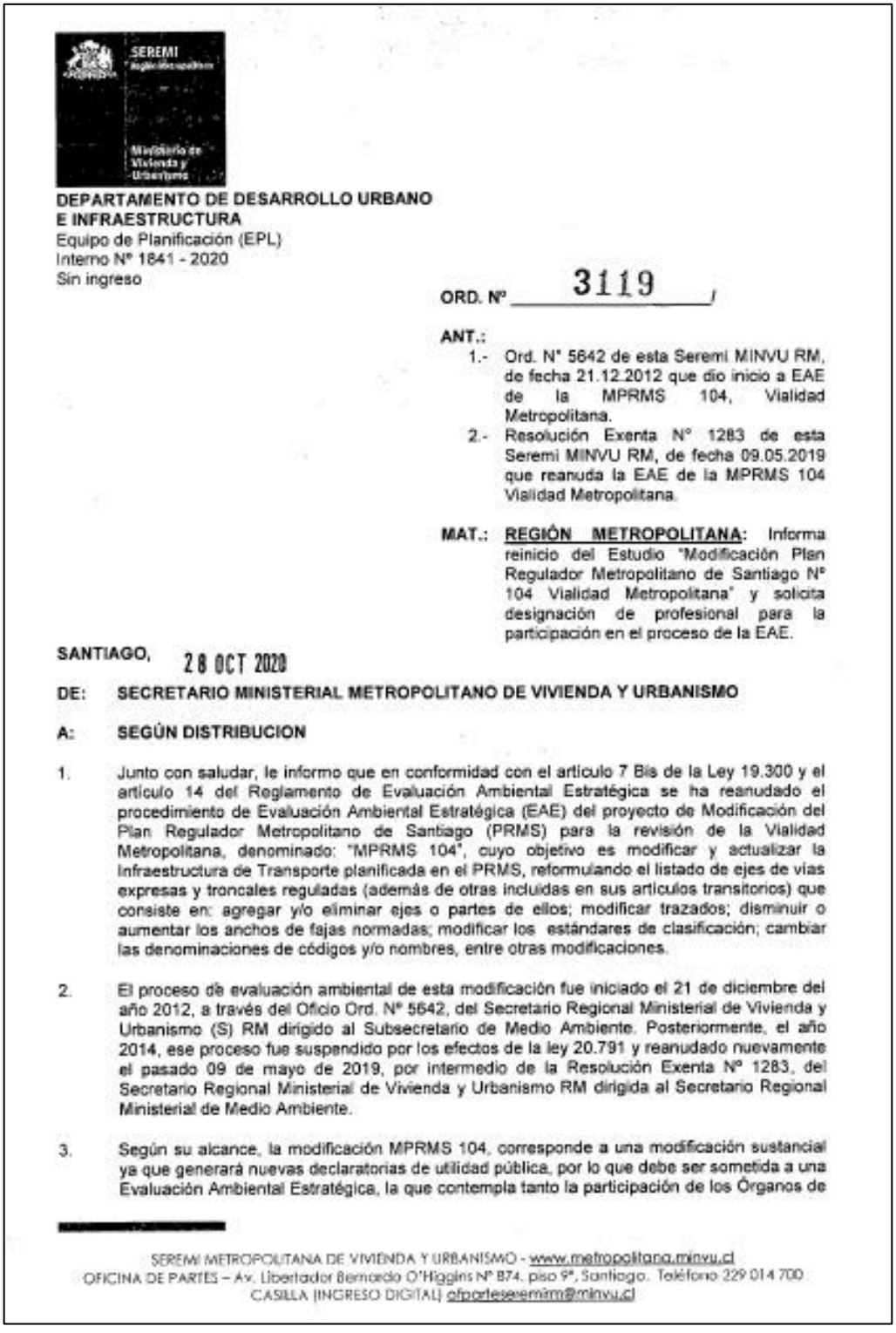


Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Mediante el Ord. 3119 del 28 de octubre de 2020 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana remitido a través de un correo electrónico de la oficina de partes digital, se convocó a participar a los siguientes actores:

1. SEREMI de Medio Ambiente, Región Metropolitana
2. SEREMI de Agricultura, Región Metropolitana
3. Servicio Agrícola Ganadero Región Metropolitana
4. SEREMI de Hacienda, Región Metropolitana
5. SEREMI de Salud, Región Metropolitana
6. SEREMI de Economía, Fomento y Turismo, Región Metropolitana
7. SEREMI de Energía, Región Metropolitana
8. SEREMI de Obras Públicas, Región Metropolitana
9. Dirección Regional de Vialidad Región Metropolitana
10. Dirección Regional de Planeamiento, Región Metropolitana
11. Dirección General de Concesiones
12. Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT MOP
13. Servicio de Vivienda y Urbanización Región Metropolitana
14. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, Región Metropolitana
15. Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA
16. SEREMI de Minería, Región Metropolitana
17. Servicio Nacional de Geología y Minería Región Metropolitana
18. SEREMI de Desarrollo Social, Región Metropolitana
19. SEREMI de Bienes Nacionales, Región Metropolitana
20. Consejo de Monumentos Nacionales Región Metropolitana

Figura 61: Oficio de Convocatoria a OAE al Proceso de EAE



SEREMI
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 1841 - 2020
Sin ingreso

ORD. N° 3119

ANT.:
1.- Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N° 104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

SANTIAGO, 28 OCT 2020

DE: **SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO**

A: **SEGÚN DISTRIBUCION**

1. Junto con saludar, le informo que en conformidad con el artículo 7 Bis de la Ley 19.300 y el artículo 14 del Reglamento de Evaluación Ambiental Estratégica se ha reanudado el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del proyecto de Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) para la revisión de la Vialidad Metropolitana, denominado: "MPRMS 104", cuyo objetivo es modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas (además de otras incluidas en sus artículos transitorios) que consiste en: agregar y/o eliminar ejes o partes de ellos; modificar trazados; disminuir o aumentar los anchos de fajas normadas; modificar los estándares de clasificación; cambiar las denominaciones de códigos y/o nombres, entre otras modificaciones.

2. El proceso de evaluación ambiental de esta modificación fue iniciado el 21 de diciembre del año 2012, a través del Oficio Ord. N° 5642, del Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (S) RM dirigido al Subsecretario de Medio Ambiente. Posteriormente, el año 2014, ese proceso fue suspendido por los efectos de la ley 20.791 y reanudado nuevamente el pasado 09 de mayo de 2019, por intermedio de la Resolución Exenta N° 1283, del Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo RM dirigida al Secretario Regional Ministerial de Medio Ambiente.

3. Según su alcance, la modificación MPRMS 104, corresponde a una modificación sustancial ya que generará nuevas declaratorias de utilidad pública, por lo que debe ser sometida a una Evaluación Ambiental Estratégica, la que contempla tanto la participación de los Órganos de

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofpartesseremim@minvu.cl

la Administración del Estado integrantes del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, como la de otras instituciones del ámbito público que se consideren importantes dentro del proceso de planificación y de evaluación.

4. En función de lo expuesto y en el marco del desarrollo de dicha evaluación, es que le solicitamos designar a uno o más profesionales de su Servicio con el cual podamos establecer un diálogo durante el proceso de evaluación y convocar a las actividades que se organicen en el marco de este proceso. Agradeceremos enviar su respuesta vía oficio a la Oficina de Partes Virtual de la Secretaria Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana: ofparteseremimm@minvu.cl habilitada producto de la contingencia nacional derivada de la Pandemia COVID-19, con copia al Sr. Flavio Oneto Andía, Arquitecto, al correo fonetto@minvu.cl, profesional de esta SEREMI a cargo de la modificación MPRMS 104 y a la representante de la Consultora a cargo del proceso de EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico participacion104@geoaccion.cl.

5. Del mismo modo, le solicitamos tenga a bien contestar un cuestionario digital de respuesta en línea, con acceso mediante el enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-oae/, en un **plazo de 15 días** (a contar la fecha de recepción del presente oficio) ya que a través de él será posible levantar información relevante que permita contextualizar y enfocar el proceso de la EAE.

6. Por último, le solicitamos poner a disposición del diseño del Plan toda aquella información referida a estudios, planes, políticas, programas u otros antecedentes relevantes generados por vuestro Servicio, que consideren deba ser incorporado en la presente modificación al PRMS y/o en su evaluación ambiental.

7. En caso de consultas, diríjase al profesional Sr. Flavio Onetto Andía, Arquitecto de esta SEREMI Metropolitana, a cargo de la modificación MPRMS 104, al correo electrónico: fonetto@minvu.cl con copia a la representante de la consultora a cargo de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo participacion104@geoaccion.cl. Además, el Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de esta Secretaría ha habilitado los siguientes teléfonos de contacto: 22901 4957 y 22901 4900.

Saluda atentamente a usted,

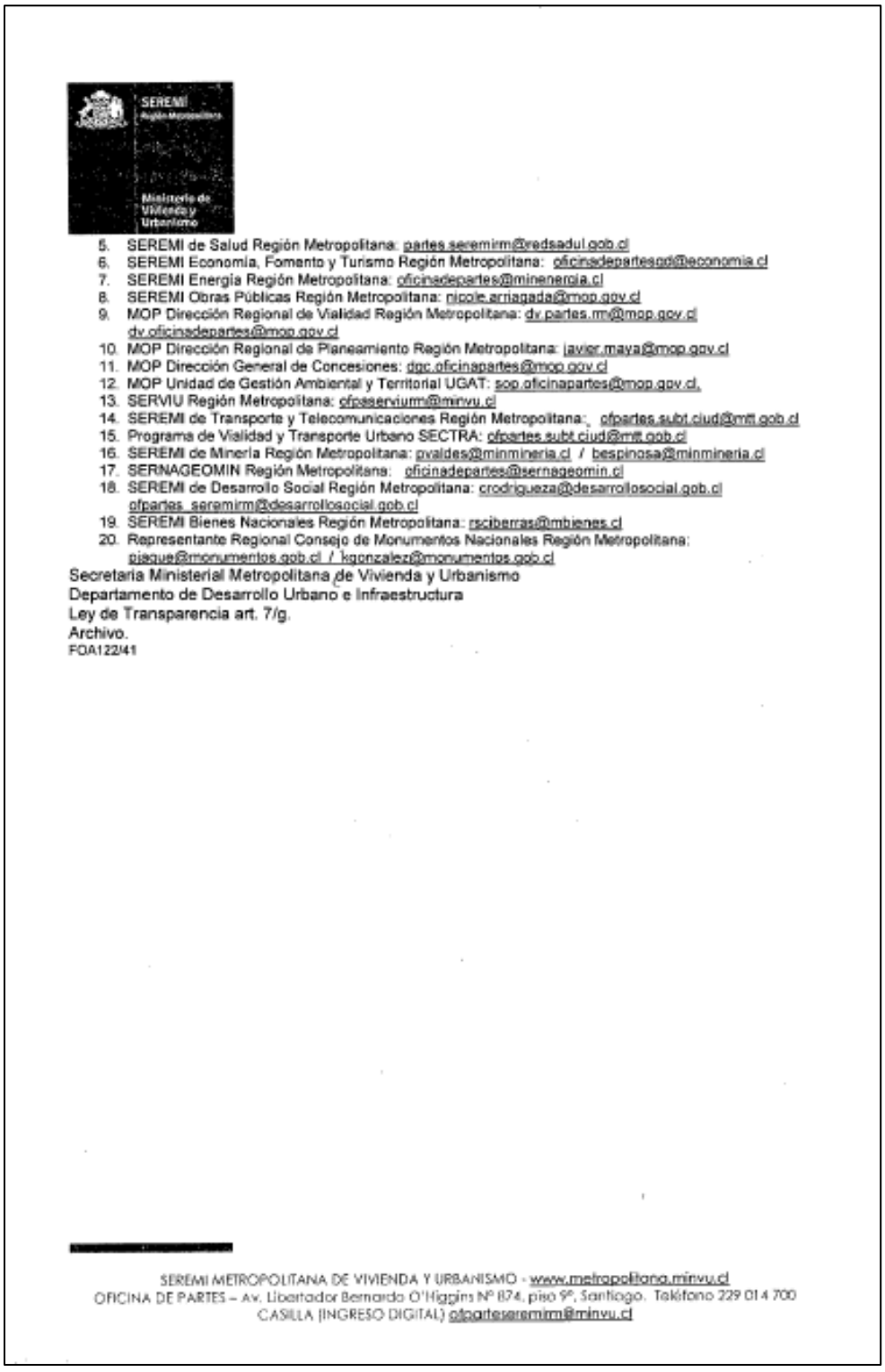
MANUEL JOSE ERRAZURIZ TAGLE
Firmado digitalmente por MANUEL JOSE ERRAZURIZ TAGLE
Fecha: 2020.10.27 19:16:31 -03'00'

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:
Destinatario:
1. SEREMI de Medio Ambiente Región Metropolitana: oficinadepartesmma@mma.gob.cl
2. SEREMI de Agricultura Región Metropolitana: claudia.pobletec@sag.gob.cl
3. SAG Región Metropolitana: claudia.pobletec@sag.gob.cl
4. SEREMI de Hacienda Región Metropolitana: oficinapartes@hacienda.cl

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofparteseremimm@minvu.cl



SEREMI
Región Metropolitana
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

5. SEREMI de Salud Región Metropolitana: partes.seremirm@redsalud.gob.cl
6. SEREMI Economía, Fomento y Turismo Región Metropolitana: oficinadepartesgd@economia.cl
7. SEREMI Energía Región Metropolitana: oficinadepartes@minenergia.cl
8. SEREMI Obras Públicas Región Metropolitana: nicole.arriagada@mop.gov.cl
9. MOP Dirección Regional de Vialidad Región Metropolitana: dv.partes.rm@mop.gov.cl dv.oficinadepartes@mop.gov.cl
10. MOP Dirección Regional de Planeamiento Región Metropolitana: javier.maya@mop.gov.cl
11. MOP Dirección General de Concesiones: dgc.oficinapartes@mop.gov.cl
12. MOP Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT: sop.oficinapartes@mop.gov.cl,
13. SERVIU Región Metropolitana: ofpasserviurm@minvu.cl
14. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones Región Metropolitana: ofpartes.subt.ciud@mtt.gob.cl
15. Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA: ofpartes.subt.ciud@mtt.gob.cl
16. SEREMI de Minería Región Metropolitana: pvaldes@minmineria.cl / bespinosa@minmineria.cl
17. SERNAGEOMIN Región Metropolitana: oficinadepartes@sernageomin.cl
18. SEREMI de Desarrollo Social Región Metropolitana: crodriguezq@desarrollosocial.gob.cl ofpartes_seremirm@desarrollosocial.gob.cl
19. SEREMI Bienes Nacionales Región Metropolitana: rsciberras@mbienes.cl
20. Representante Regional Consejo de Monumentos Nacionales Región Metropolitana: pisque@monumentos.gob.cl / kgonzalez@monumentos.gob.cl

Secretaria Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.
FOA122/41

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 9º, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofpartesseremirm@minvu.cl

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

Propuesta de Oficio que informa a los actores claves del ámbito ciudadano del inicio de la EAE

Con el objeto de convocar a los municipios como representantes del ámbito ciudadano a participar del proceso de EAE, se elaboró la siguiente propuesta de oficio:

Figura 62: Propuesta de Oficio que convoca a participar en la EAE a los actores claves de la ciudadanía

ORD.: N°_____/

ANT.: _____

MAT.: Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana" y solicita información.

SANTIAGO, _____ DE 2020

DE: **MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ**
SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL DE VIVIENDA Y URBANISMO REGIÓN METROPOLITANA

A: **SEGÚN DISTRIBUCIÓN**

1. Junto con saludarle, le informo que en conformidad con el artículo 7 Bis de la Ley 19.300 y el artículo 14 del Reglamento de Evaluación Ambiental Estratégica se ha reanudado el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del proyecto *"Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago para la revisión de la Vialidad Metropolitana – MPRMS 104" , cuyo objetivo de Modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas, además de otras vías incluidas en sus artículos transitorios; agregando y/o eliminando vías; modificando trazados; disminuyendo y/o aumentando los anchos de fajas; modificando estándares; y, cambiando denominaciones de códigos y/o nombres"* .

2. El proceso de evaluación ambiental de esta modificación se inicia el 21 de diciembre del año 2012, a través del Oficio Ord. N° 5642, del Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (S) RM al Subsecretario de Medio Ambiente, reiniciándose el 09 de mayo de 2019, a través de la Resolución Exenta N° 1283, del Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo RM al Secretario Regional Ministerial de Medio Ambiente. Según su alcance, corresponde a una modificación sustancial ya que generará nuevas declaratorias de utilidad pública, por lo que debe ser sometida a una Evaluación Ambiental Estratégica, la que contempla tanto la participación de los Órganos de la Administración del Estado integrantes del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, como la de otras instituciones del ámbito público que se consideren importantes dentro del proceso de planificación y de evaluación.

3. En función de lo descrito, le invitamos a participar del proceso de evaluación ambiental de la modificación del instrumento y tenga a bien contestar un

cuestionario digital de respuesta en línea, con acceso mediante el enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/, en un **plazo de 15 días**. A través de él, será posible conocer de manera oportuna sus visiones y aportes acerca de la modificación y del territorio que comprende.

4. Asimismo, le invitamos a contribuir al proceso de diseño del Plan a través del aporte de toda aquella información referida a estudios, proyectos, iniciativas u otros antecedentes relevantes disponibles en su institución, que considere deban ser incorporados en la presente modificación al PRMS y/o en su evaluación ambiental.

5. Estos antecedentes podrán ser ingresados en formato digital mediante correo electrónico de la Oficina de Partes Virtual de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana ofparteseremirm@minvu.cl habilitada producto de la contingencia nacional derivada de la enfermedad COVID-19, con copia al correo fonetto@minvu.cl del Sr. Flavio Onetto profesional a cargo de la modificación MPRMS 104 – Vialidad Metropolitana, por parte de esta Secretaría Ministerial Regional, y también a la representante de la Consultora contratada para realizar el proceso de EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico participacion104@geoaccion.cl

Saluda atentamente a usted,

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

DISTRIBUCIÓN:

- Destinatarios:

- Municipalidad de Til Til
- Municipalidad de Colina
- Municipalidad de Lampa
- Municipalidad de Quilicura
- Municipalidad de Pudahuel
- Municipalidad de Maipú
- Municipalidad de Calera de Tango
- Municipalidad de San Bernardo
- Municipalidad de Curacaví
- Municipalidad de María Pinto
- Municipalidad de Padre Hurtado
- Municipalidad de Peñaflor



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Mediante el Ord. 3120 del 28 de octubre de 2020 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana remitido a través de un correo electrónico de la oficina de partes digital, se convocó a participar a los siguientes actores:

- Municipalidad de Til Til
- Municipalidad de Colina
- Municipalidad de Lampa
- Municipalidad de Quilicura
- Municipalidad de Pudahuel
- Municipalidad de Maipú
- Municipalidad de Calera de Tango
- Municipalidad de San Bernardo

- Municipalidad de Curacaví
- Municipalidad de María Pinto
- Municipalidad de Padre Hurtado
- Municipalidad de Peñaflor
- Municipalidad de El Monte
- Municipalidad de Talagante
- Municipalidad de Melipilla
- Municipalidad de Isla de Maipo
- Municipalidad de Buin
- Municipalidad de San Pedro
- Municipalidad de Alhué
- Municipalidad de San J. de Maipo
- Municipalidad de Pirque
- Municipalidad de Puente Alto
- Municipalidad de La Florida
- Municipalidad de Peñalolén
- Municipalidad de La Reina
- Municipalidad de Las Condes
- Municipalidad de Lo Barnechea
- Municipalidad de Vitacura
- Municipalidad de Santiago
- Municipalidad de Providencia
- Municipalidad de Ñuñoa
- Municipalidad de Macul
- Municipalidad de San Joaquín
- Municipalidad de San Miguel
- Municipalidad de P. Aguirre Cerda
- Municipalidad de Estación Central
- Municipalidad de Lo Prado
- Municipalidad de Quinta Normal
- Municipalidad de Cerro Navia
- Municipalidad de Renca
- Municipalidad de Conchalí
- Municipalidad de Independencia
- Municipalidad de Recoleta
- Municipalidad de Huechuraba
- Municipalidad de La Granja
- Municipalidad de San Ramón
- Municipalidad de La Cisterna
- Municipalidad de Lo Espejo
- Municipalidad de Cerrillos
- Municipalidad de El Bosque
- Municipalidad de La Pintana

Figura 63: Oficio que convoca a participar en la EAE a los actores claves de la ciudadanía



SEREMI
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno Nº 1840 - 2020
Sin ingreso

ORD. N° 3120 /

ANT.:
1.- Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

SANTIAGO, 28 OCT 2020

DE: **SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO**

A: **SEGÚN DISTRIBUCION**

1. Junto con saludar, le informo que en conformidad con el artículo 7 Bis de la Ley N° 19.300 y el artículo 14 del Reglamento de Evaluación Ambiental Estratégica se ha reanudado el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del proyecto de Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) para la revisión de la Vialidad Metropolitana, denominado: "MPRMS 104", cuyo objetivo es modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas (además de otras incluidas en sus artículos transitorios) que consiste en: agregar y/o eliminar ejes o partes de ellos; modificar trazados; disminuir o aumentar los anchos de fajas normadas; modificar los estándares de clasificación; cambiar las denominaciones de códigos y/o nombres, entre otras modificaciones.

2. El proceso de evaluación ambiental de esta modificación fue iniciado el 21 de diciembre del año 2012, a través del Oficio Ord. Nº 5642, del Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo (S) RM dirigido al Subsecretario de Medio Ambiente. Posteriormente, el año 2014, ese proceso fue suspendido por los efectos de la Ley N° 20.791 y reanudado nuevamente el pasado 09 de mayo de 2019, por intermedio de la Resolución Exenta Nº 1283, del Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo RM dirigida al Secretario Regional Ministerial de Medio Ambiente.

3. Según su alcance, la modificación MPRMS 104, corresponde a una modificación sustancial ya que generará nuevas declaratorias de utilidad pública, por lo que debe ser sometida a una Evaluación Ambiental Estratégica, la que contempla tanto la participación de los Órganos de

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) otparteseremirm@minvu.cl

la Administración del Estado integrantes del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, como la de otras instituciones del ámbito público que se consideren importantes dentro del proceso de planificación y de evaluación.

4. En función de lo expuesto, le invitamos a participar del proceso de evaluación ambiental de la modificación del instrumento y tenga a bien contestar un cuestionario digital de respuesta en línea, con acceso mediante el enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/ en un **plazo de 15 días**, a contar de la fecha de recepción del presente Oficio. A través de él, será posible conocer de manera oportuna sus visiones y aportes acerca de la modificación y del territorio que comprende.

5. Asimismo, le invitamos a contribuir al proceso de diseño del Plan a través del aporte de toda aquella información referida a estudios, proyectos, iniciativas u otros antecedentes relevantes disponibles en su institución, que considere deban ser incorporados en la presente modificación al PRMS y/o en su evaluación ambiental.

6. Estos antecedentes podrán ser ingresados en formato digital mediante correo electrónico de la Oficina de Partes Virtual de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana: ofparteseremirm@minvu.cl habilitada producto de la contingencia nacional derivada de la Pandemia COVID-19, con copia al Sr. Flavio Oneto Andía, Arquitecto Correo Electrónico: foneto@minvu.cl profesional de esta SEREMI Metropolitana a cargo de la modificación MPRMS 104 y también a la representante de la Consultora a cargo del proceso de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a usted,

MANUEL JOSE ERRAZURIZ TAGLE
Firmado digitalmente por MANUEL JOSE ERRAZURIZ TAGLE
Fecha: 2020.10.27 19:18:08 -03'00'

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:
Destinatarios:
- Alcalde de Alhúe – Correo Electrónico: alcaldia@comunaalhue.cl
- Alcalde de Buin – Correo Electrónico: gmartini@buin.cl / maraya@buin.cl / jzurita@buin.cl
- Alcalde de Calera de Tango
  Correo Electrónico: mcatoni@caleradetango.net / ofernandez@caleradetango.net
- Alcalde de Cerrillos – Correo Electrónico: alcaldeaguirre@mcerrillos.cl
- Alcaldesa de Cerro Navia –
  Correo Electrónico: oficina.partes@cerronavia.cl / gladys.frede@cerronavia.cl
- Alcaldesa de Colina – Correo Electrónico: oficina.parte@colina.cl / alcaldia@colina.cl
- Alcalde de Conchalí – Correo Electrónico: alcalde@conchali.cl
-Alcalde de Curacaví –
Correo Electrónico: alcalde@municipalidadcuracavi.cl

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 9º, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofparteseremirm@minvu.cl

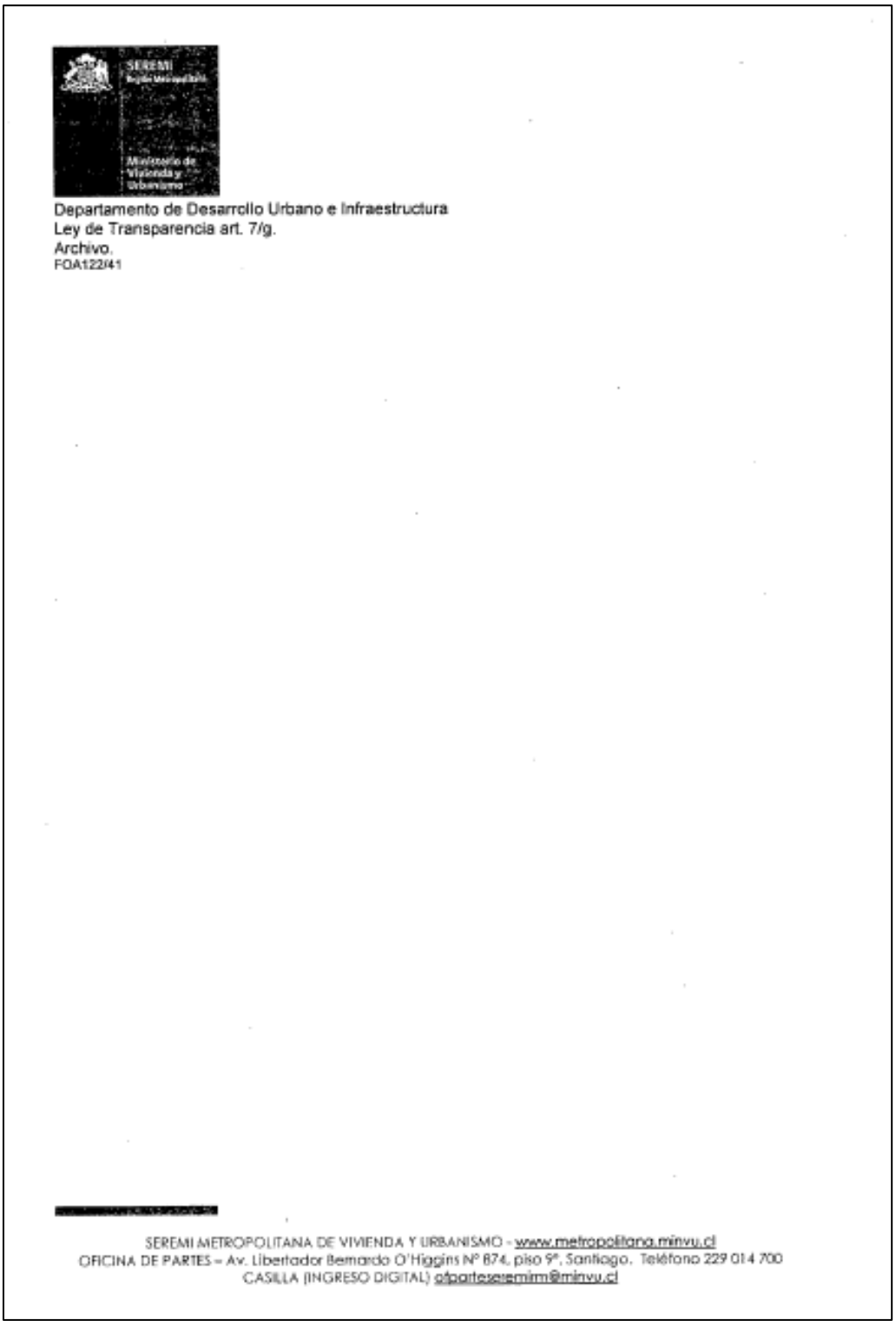


- Alcalde de El Bosque – Correo Electrónico: oficinadepartes@municipaldiadelbosque.cl
- Alcalde de El Monte – Correo Electrónico: partes@munidelmonte.cl / alcalde@munielmonte.cl
- Alcalde de Estación Central – Correo Electrónico: oficinapartesmunicipal@estacióncentral.cl
- Alcalde de Huechuraba – Correo Electrónico: oficinadepartes@huechuraba.cl
- Alcalde Independencia – Correo Electrónico: gduran@independencia.cl
- Alcalde de Isla de Maipo – Correo Electrónico: ralvarez@islademaipo.cl
- Alcalde de La Cisterna – Correo Electrónico: ofparte@cisterna.cl / srebolledoalcalde@cisterna.cl
- Alcalde de La Florida – Correo Electrónico: oficinadepartes@laflorida.cl
- Alcalde de La Granja – Correo Electrónico: alcalde@mlagranja.cl / alcaldia@mlagranja.cl
- Alcalde de Lampa – Correo Electrónico: alcaldia@lampa.cl / constanza.jara@lampa.cl
- Alcalde de La Pintana – Correo Electrónico: oficinadepartes@pintana.cl
- Alcalde de La Reina – Correo Electrónico: jpalacios@mlareina.cl / mmoreno@mlareina.cl
- Alcalde de Las Condes – Correo Electrónico: ofpa@lascondes.cl
- Alcalde de Lo Barnechea
- Correo Electrónico: oficinadepartes@lobarnechea.cl / alcaldia@lobarnechea.cl
- Alcalde de Lo Espejo – Correo Electrónico: alcaldia@loespejo.cl
- Alcalde de Lo Prado – Correo Electrónico: alcaldia@loprado.cl
- Alcalde de Macul – Correo Electrónico: gmontoya@munimacul.cl
- Alcaldesa de Maipú – Correo Electrónico: oficinadepartes@maipu.cl
- Alcalde de María Pinto – Correo Electrónico: partes@mpinto.cl / alcaldiampinto@gmail.com
- Alcalde de Melipilla – Correo Electrónico: oficinapartes@munimelipilla.cl
- Alcalde de Ñuñoa – Correo Electrónico: alcalde@nunoa.cl / bolave@nunoa.cl
- Alcalde de Padre Hurtado – Correo Electrónico: partes@mph.cl / alcaldia@mph.cl
- Alcalde de Paine – Correo Electrónico: oficinadepartes@paine.cl
- Alcalde de Pedro Aguirre Cerda – Correo Electrónico: alcalderozas@pedroaguirrecerda.cl
- Alcalde de Peñaflor – Correo Electrónico: oficinadepartes@peñaflor.cl / alcaldia@penaflor.cl
- Alcalde de Peñalolén – Correo Electrónico: cleitao@penalolen.cl / atencionvivienda@penalolen.cl
- Alcalde de Pirque – Correo Electrónico: oficinadepartes@mpirque.cl / alcalde@pirque.cl
- Alcaldesa de Providencia:
  Correo Electrónico: evelyn.matthei@providencia.cl / municipalidad@providencia.cl
- Alcalde de Pudahuel – Correo Electrónico: oficinadepartes@mpudahuel.cl
- Alcalde de Puente Alto
  Correo Electrónico: alcalde@mpuentealto.cl / manueljose.undurraga@mpuentealto.cl
- Alcalde de Quilicura – Correo Electrónico: Oficinadepartes@quilicura.cl
  Alcaldesa de Quinta Normal
  Correo Electrónico: alcaldesa@quintanormal.cl / oficinadepartes@quintanormal.cl
-Alcalde de Recoleta– Correo Electrónico: alcaldia@recoleta.cl
- Alcalde de Renca – Correo Electrónico: alcaldia@renca.cl / oficinadepartes@renca.cl
- Alcalde de San Bernardo – Correo Electrónico: oficinadepartes@sanbernardo.cl
- Alcalde de San Joaquin – Correo Electrónico: alcalde@sanjoaquin.cl
- Alcalde de San José de Maipo
  Correo Electrónico: oficinaparte@sanjosedemaipo.cll / alcaldia@sanjosedemaipo.cl
- Alcalde de San Miguel – Correo Electrónico: alcaldia@sanmiguel.cl / ofpartes@sanmiguel.cl
- Alcalde de San Pedro – Correo Electrónico: oficinapartes@munisanpedro.cl
- Alcalde de San Ramón – Correo Electrónico: aguilerasanhueza@yahoo.es
- Alcalde de Santiago – Correo Electrónico: alcalde@munistgo.cl / gcastillo@munistgo.cl
  seretariadommunistgo.cl
- Alcalde de Talagante – Correo Electrónico: alcalde@talagante.cl
- Alcaldesa de Til Til – Correo Electrónico: alcaldia@tiltil.cl / alara@tiltil.cl
- Alcalde de Vitacura – Correo Electrónico: alcaldia@vitacura.cl / ofpa@vitacura.cl

Secretaria Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofpartesseremirm@minvu.cl



SEREMI
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.
FOA122/41

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) oficinadepartes@minvu.cl

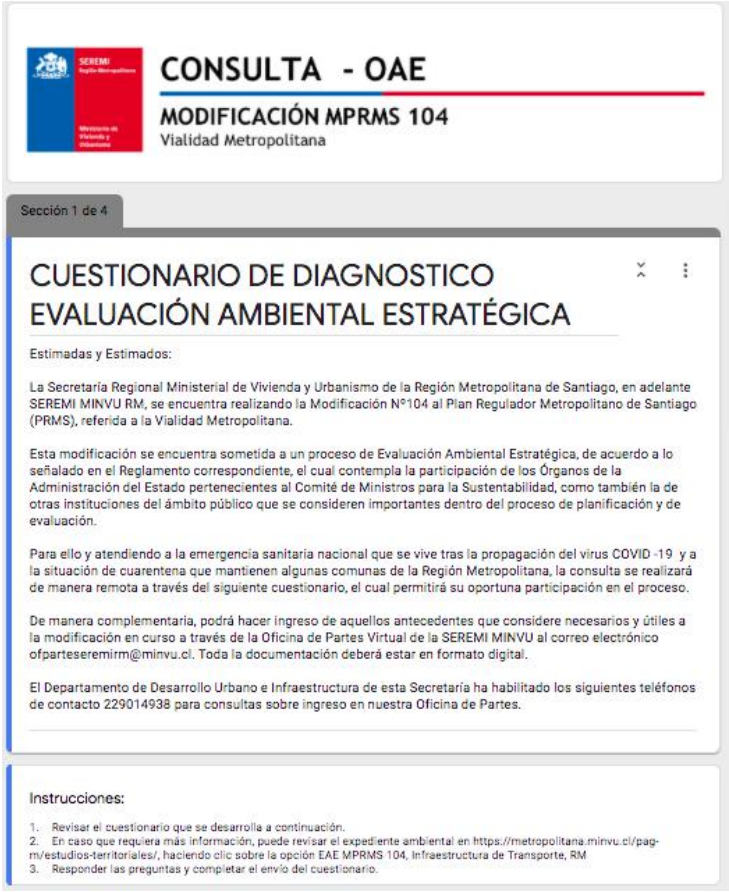
Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

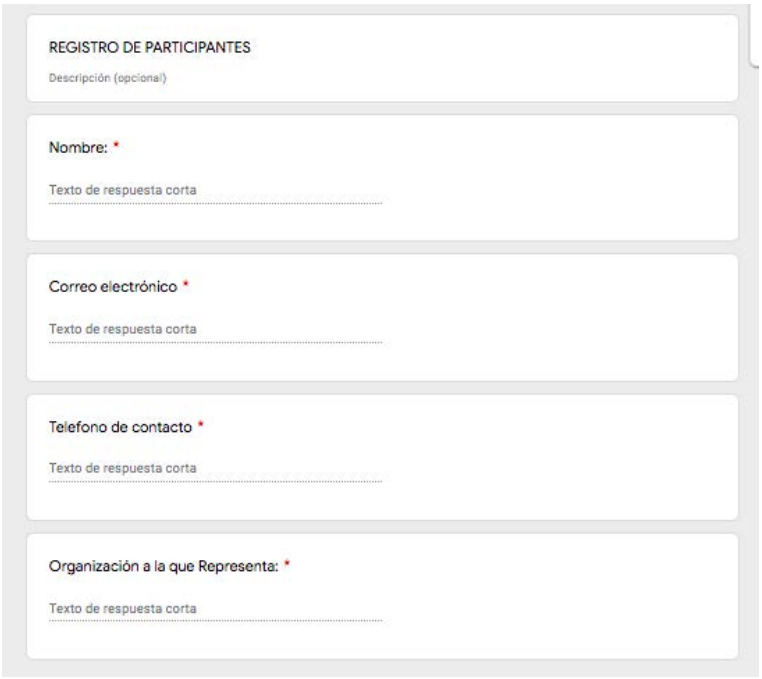
3.2.2 Cuestionario de Diagnóstico OAE y Actores Claves

Cuestionario de Diagnóstico OAE

Se elaboró un cuestionario de diagnóstico para los OAE, informado a través del Ord. 3119, el cual se implementó en una plataforma digital para su respuesta en línea.

Figura 64: Cuestionario de Diagnóstico OAE





REGISTRO DE PARTICIPANTES

Descripción (opcional)

Nombre: *

Texto de respuesta corta

Correo electrónico *

Texto de respuesta corta

Telefono de contacto *

Texto de respuesta corta

Organización a la que Representa: *

Texto de respuesta corta



Sección 2 de 4

ANTECEDENTES DE LA MODIFICACIÓN

La Secretaria Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo se encuentra realizando la Modificación N°104 al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) Vialidad Metropolitana. Sus objetivos son:

Objetivo General:

- Modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas, además de otras vías incluidas en sus artículos transitorios; agregando y/o eliminando vías; modificando trazados; disminuyendo y/o aumentando los anchos de fajas; modificando estándares; y, cambiando denominaciones de códigos y/o nombres.

Objetivo específico:

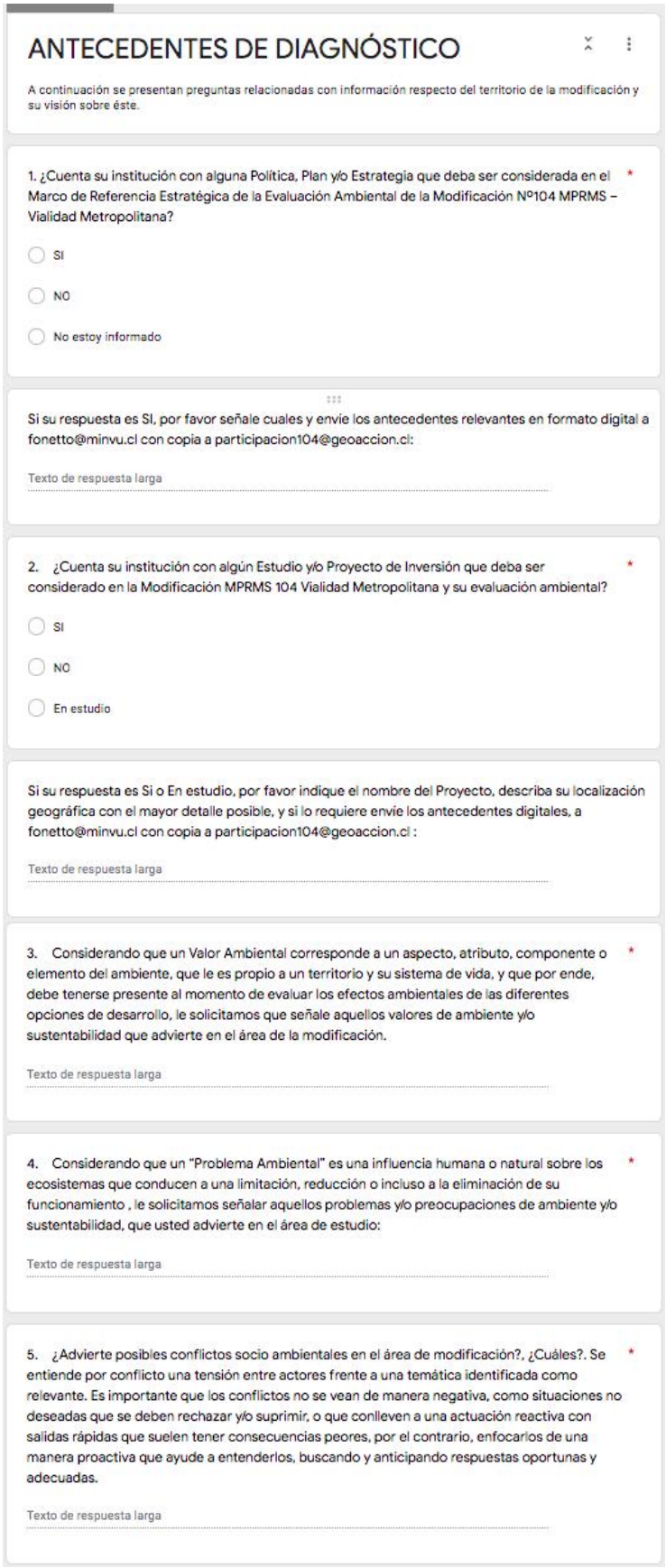
- Estructurar un sistema vial compuesto de dos subsistemas complementarios (expreso y troncal) acordes a la función interregional e intercomunal, el que en su conjunto permita a las redes viales de carácter comunal acceder en forma expedita a una red de vías de mayor jerarquía sujetas a condiciones superiores de conectividad, continuidad y capacidad de flujo.

La modificación aborda la totalidad del territorio regional, y tiene que ver con las declaratorias a utilidad pública de los terrenos destinados a las aperturas y/o ensanches de las vialidades planificadas que forman parte de la red vial metropolitana, norma urbanística que deberá incorporarse automáticamente en los instrumentos de planificación comunal, entendiéndose como una modificación a los mismos, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 38 de la LGUC.

Ante consultas, le agradecemos contactar al profesional de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, el Sr. Flavio Onetto responsable de la modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana, al correo electrónico fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la consultora contratada para realizar el proceso de EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo participacion104@geoaccion.cl

Para acceder a mayor información del proceso de evaluación ambiental estratégica de la Modificación Nº 104, visite el siguiente link:

Inicio de Procedimiento EAE: https://eae.mma.gob.cl/file/89



ANTECEDENTES DE DIAGNÓSTICO

A continuación se presentan preguntas relacionadas con información respecto del territorio de la modificación y su visión sobre éste.

1. ¿Cuenta su institución con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada en el Marco de Referencia Estratégica de la Evaluación Ambiental de la Modificación Nº104 MPRMS – Vialidad Metropolitana? *

- ○ SI
- ○ NO
- ○ No estoy informado

Si su respuesta es SI, por favor señale cuales y envie los antecedentes relevantes en formato digital a fonetto@minvu.cl con copia a participacion104@geoaccion.cl:

Texto de respuesta larga

2. ¿Cuenta su institución con algún Estudio y/o Proyecto de Inversión que deba ser considerado en la Modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana y su evaluación ambiental? *

- ○ SI
- ○ NO
- ○ En estudio

Si su respuesta es Si o En estudio, por favor indique el nombre del Proyecto, describa su localización geográfica con el mayor detalle posible, y si lo requiere envíe los antecedentes digitales, a fonetto@minvu.cl con copia a participacion104@geoaccion.cl :

Texto de respuesta larga

3. Considerando que un Valor Ambiental corresponde a un aspecto, atributo, componente o elemento del ambiente, que le es propio a un territorio y su sistema de vida, y que por ende, debe tenerse presente al momento de evaluar los efectos ambientales de las diferentes opciones de desarrollo, le solicitamos que señale aquellos valores de ambiente y/o sustentabilidad que advierte en el área de la modificación. *

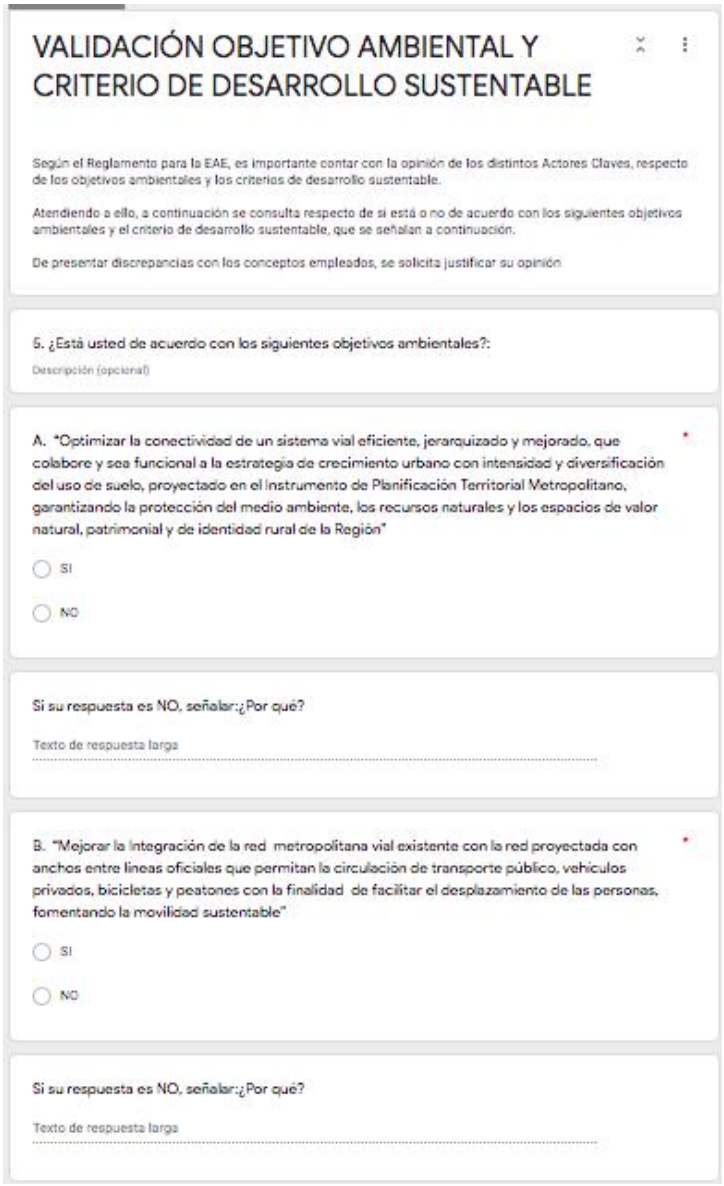
Texto de respuesta larga

4. Considerando que un "Problema Ambiental" es una influencia humana o natural sobre los ecosistemas que conducen a una limitación, reducción o incluso a la eliminación de su funcionamiento , le solicitamos señalar aquellos problemas y/o preocupaciones de ambiente y/o sustentabilidad, que usted advierte en el área de estudio: *

Texto de respuesta larga

5. ¿Advierte posibles conflictos socio ambientales en el área de modificación?, ¿Cuáles?. Se entiende por conflicto una tensión entre actores frente a una temática identificada como relevante. Es importante que los conflictos no se vean de manera negativa, como situaciones no deseadas que se deben rechazar y/o suprimir, o que conlleven a una actuación reactiva con salidas rápidas que suelen tener consecuencias peores, por el contrario, enfocarlos de una manera proactiva que ayude a entenderlos, buscando y anticipando respuestas oportunas y adecuadas. *

Texto de respuesta larga



VALIDACIÓN OBJETIVO AMBIENTAL Y CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE

Según el Reglamento para la EAE, es importante contar con la opinión de los distintos Actores Claves, respecto de los objetivos ambientales y los criterios de desarrollo sustentable.

Atendiendo a ello, a continuación se consulta respecto de si está o no de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales y el criterio de desarrollo sustentable, que se señalan a continuación.

De presentar discrepancias con los conceptos empleados, se solicita justificar su opinión

5. ¿Está usted de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales?:

Descripción (opcional)

A. "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" *

- SI
- NO

Si su respuesta es NO, señalar:¿Por qué?

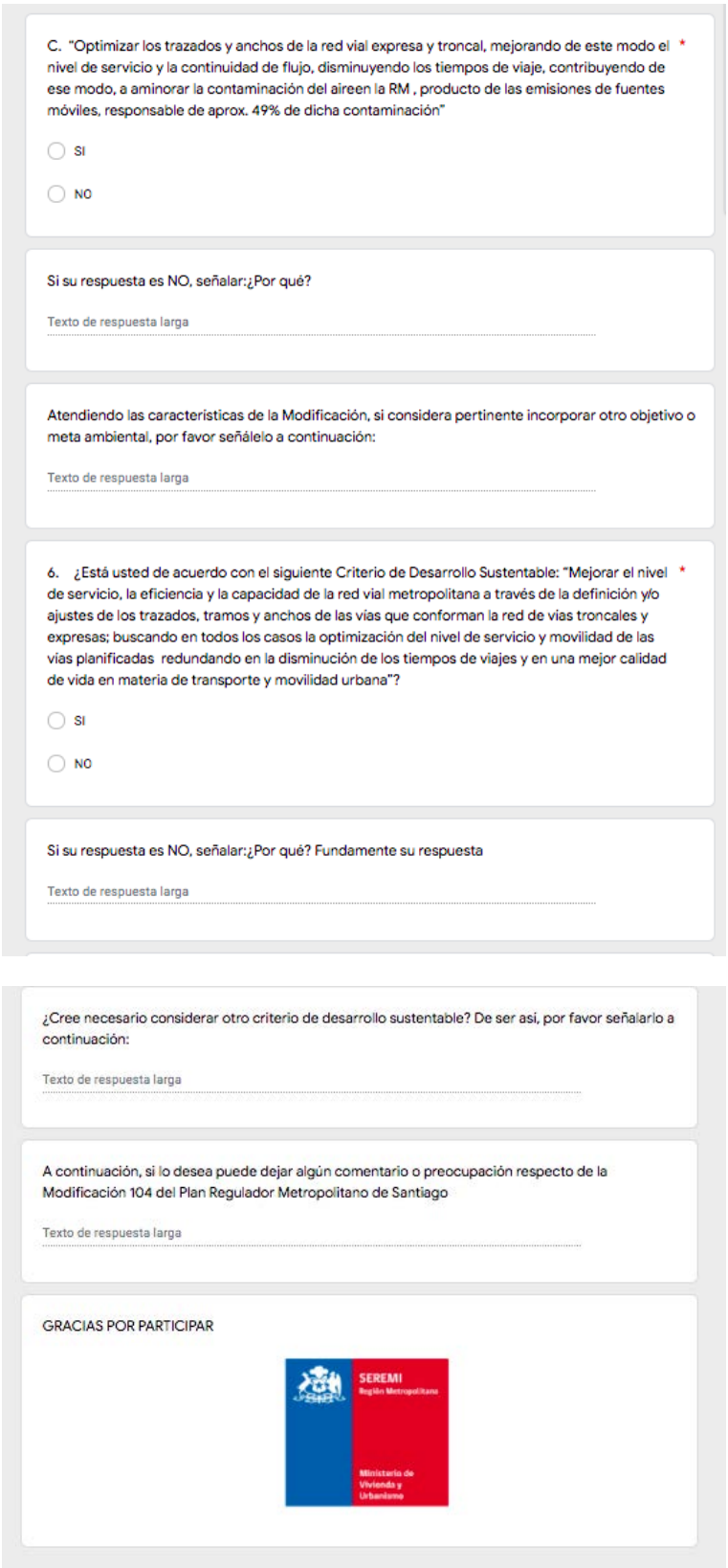
Texto de respuesta larga

B. "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 facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable" *

- SI
- NO

Si su respuesta es NO, señalar:¿Por qué?

Texto de respuesta larga

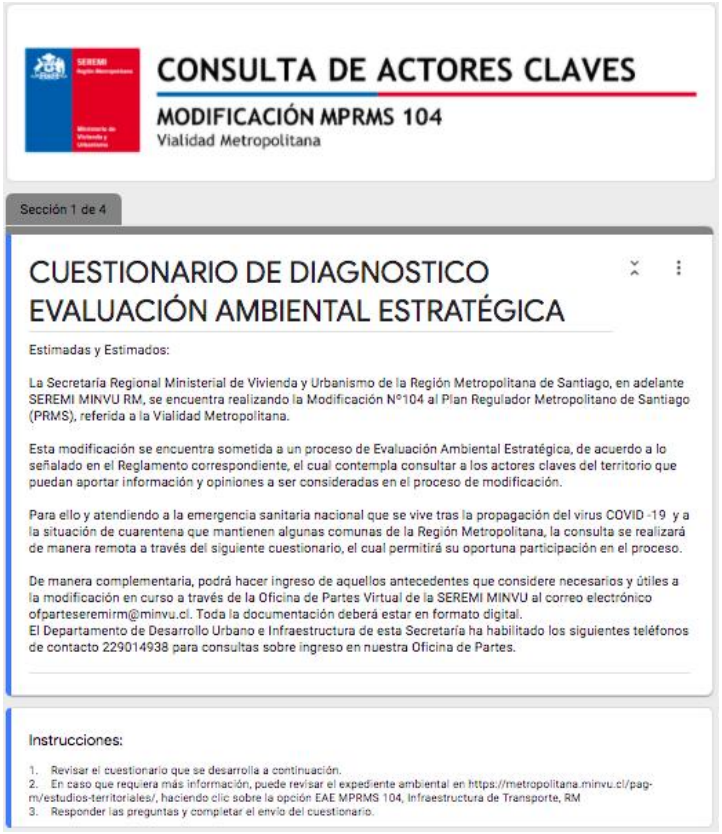


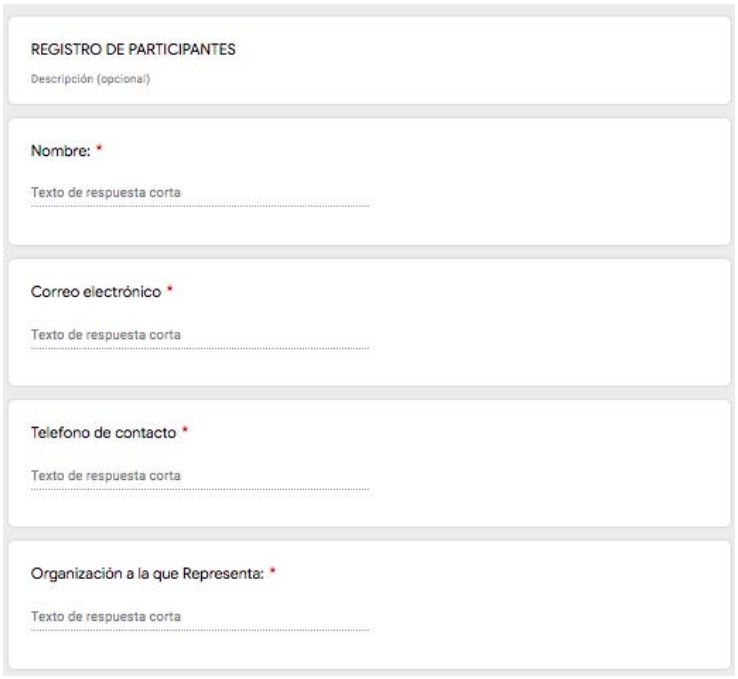
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Cuestionario de Diagnóstico Actores Claves del ámbito ciudadano

Se elaboró un cuestionario de diagnóstico para los actores claves del ámbito ciudadano, informado a través del Ord. 3120, el cual se implementó en una plataforma digital para su respuesta en línea.

Figura 65: Cuestionario de Diagnóstico actores claves del ámbito ciudadano





REGISTRO DE PARTICIPANTES

Descripción (opcional)

Nombre: *

Texto de respuesta corta

Correo electrónico *

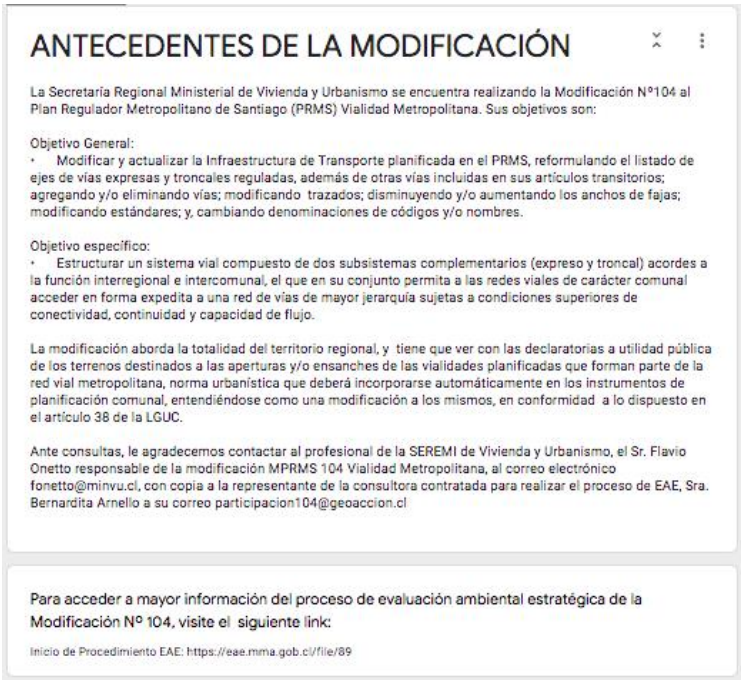
Texto de respuesta corta

Telefono de contacto *

Texto de respuesta corta

Organización a la que Representa: *

Texto de respuesta corta



ANTECEDENTES DE LA MODIFICACIÓN

La Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo se encuentra realizando la Modificación N°104 al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) Vialidad Metropolitana. Sus objetivos son:

Objetivo General:

- Modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas, además de otras vías incluidas en sus artículos transitorios; agregando y/o eliminando vías; modificando trazados; disminuyendo y/o aumentando los anchos de fajas; modificando estándares; y, cambiando denominaciones de códigos y/o nombres.

Objetivo específico:

- Estructurar un sistema vial compuesto de dos subsistemas complementarios (expreso y troncal) acordes a la función interregional e intercomunal, el que en su conjunto permita a las redes viales de carácter comunal acceder en forma expedita a una red de vías de mayor jerarquía sujetas a condiciones superiores de conectividad, continuidad y capacidad de flujo.

La modificación aborda la totalidad del territorio regional, y tiene que ver con las declaratorias a utilidad pública de los terrenos destinados a las aperturas y/o ensanches de las vialidades planificadas que forman parte de la red vial metropolitana, norma urbanística que deberá incorporarse automáticamente en los instrumentos de planificación comunal, entendiéndose como una modificación a los mismos, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 38 de la LGUC.

Ante consultas, le agradecemos contactar al profesional de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, el Sr. Flavio Onetto responsable de la modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana, al correo electrónico fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la consultora contratada para realizar el proceso de EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo participacion104@geoaccion.cl

Para acceder a mayor información del proceso de evaluación ambiental estratégica de la Modificación Nº 104, visite el siguiente link:

Inicio de Procedimiento EAE: https://eae.mma.gob.cl/file/89

ANTECEDENTES DE DIAGNÓSTICO

A continuación se presentan preguntas relacionadas con información respecto del territorio de la modificación y su visión sobre éste.

1. ¿Cuenta su institución con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada en el Marco de Referencia Estratégica de la Evaluación Ambiental de la Modificación Nº104 MPRMS – Vialidad Metropolitana? *

- ◯ SI
- ◯ NO
- ◯ No estoy informado

Si su respuesta es SI, por favor señale cuales y envie los antecedentes relevantes en formato digital a fonetto@minvu.cl con copia a participacion104@geoaccion.cl:

Texto de respuesta larga

2. ¿Cuenta su institución con algún Estudio y/o Proyecto de Inversión que deba ser considerado en la Modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana y su evaluación ambiental? *

- ◯ SI
- ◯ NO
- ◯ En estudio

Si su respuesta es Si o En estudio, por favor indique el nombre del Proyecto, describa su localización geográfica con el mayor detalle posible, y si lo requiere envíe los antecedentes digitales, a fonetto@minvu.cl con copia a participacion104@geoaccion.cl :

Texto de respuesta larga

3. Considerando que un Valor Ambiental corresponde a un aspecto, atributo, componente o elemento del ambiente, que le es propio a un territorio y su sistema de vida, y que por ende, debe tenerse presente al momento de evaluar los efectos ambientales de las diferentes opciones de desarrollo, le solicitamos que señale aquellos valores de ambiente y/o sustentabilidad que advierte en el área de la modificación. *

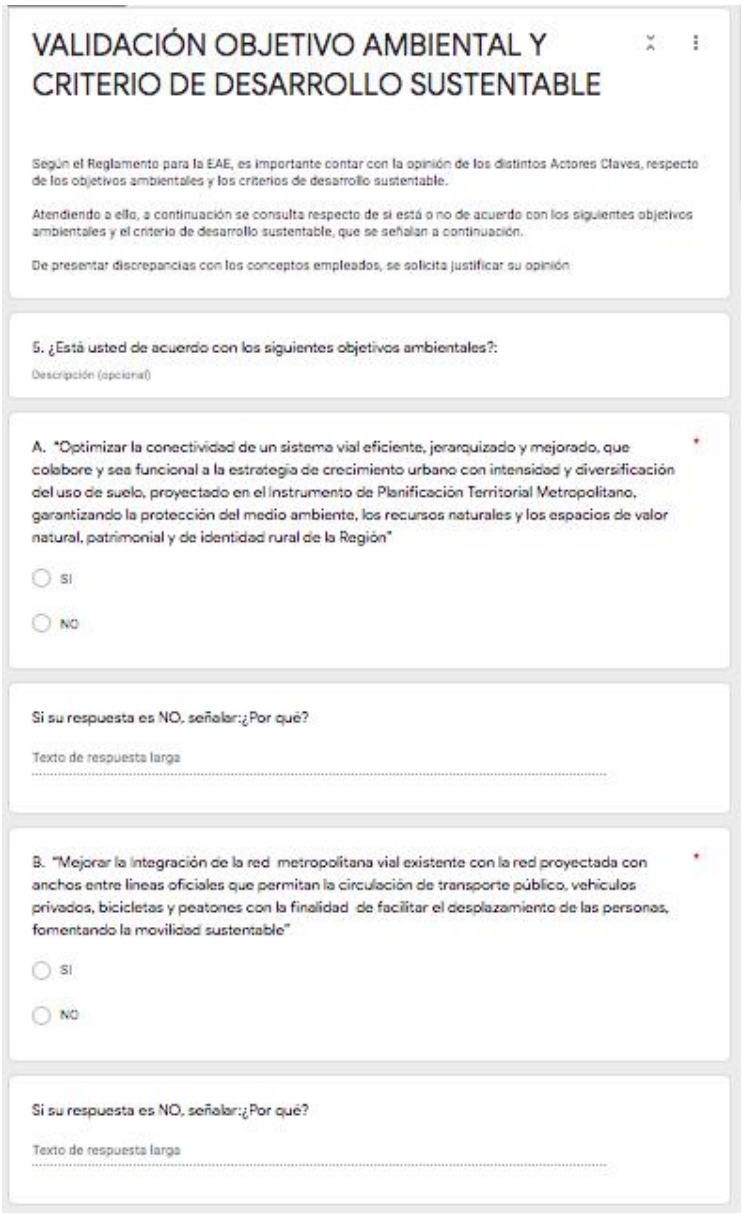
Texto de respuesta larga

4. Considerando que un "Problema Ambiental" es una influencia humana o natural sobre los ecosistemas que conducen a una limitación, reducción o incluso a la eliminación de su funcionamiento , le solicitamos señalar aquellos problemas y/o preocupaciones de ambiente y/o sustentabilidad, que usted advierte en el área de estudio: *

Texto de respuesta larga

5. ¿Advierte posibles conflictos socio ambientales en el área de modificación?, ¿Cuáles?. Se entiende por conflicto una tensión entre actores frente a una temática identificada como relevante. Es importante que los conflictos no se vean de manera negativa, como situaciones no deseadas que se deben rechazar y/o suprimir, o que conlleven a una actuación reactiva con salidas rápidas que suelen tener consecuencias peores, por el contrario, enfocarlos de una manera proactiva que ayude a entenderlos, buscando y anticipando respuestas oportunas y adecuadas. *

Texto de respuesta larga



VALIDACIÓN OBJETIVO AMBIENTAL Y CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE

Según el Reglamento para la EAE, es importante contar con la opinión de los distintos Actores Claves, respecto de los objetivos ambientales y los criterios de desarrollo sustentable.

Atendiendo a ello, a continuación se consulta respecto de si está o no de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales y el criterio de desarrollo sustentable, que se señalan a continuación.

De presentar discrepancias con los conceptos empleados, se solicita justificar su opinión

5. ¿Está usted de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales?:

Descripción (opcional)

A. "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" *

- SI
- NO

Si su respuesta es NO, señalar:¿Por qué?

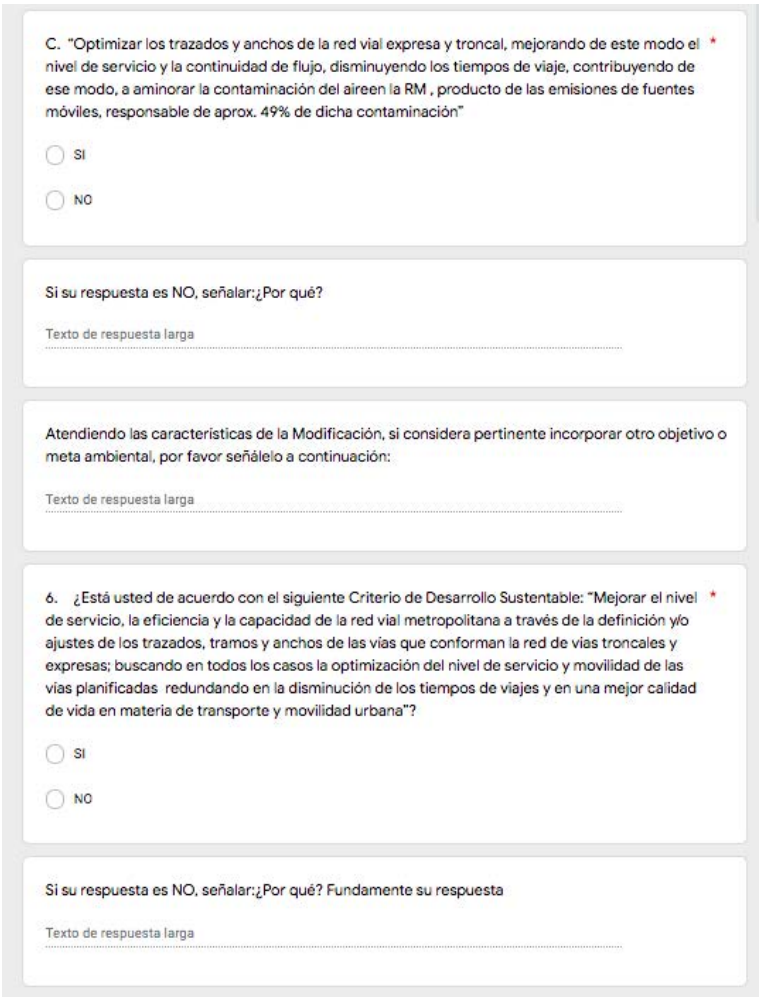
Texto de respuesta larga

B. "Mejorar la integración de la red metropolitana vial existente con la red proyectada con anchos entre lineas oficiales que permitan la circulación de transporte público, vehiculos privados, bicicletas y peatones con la finalidad de facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable" *

- SI
- NO

Si su respuesta es NO, señalar:¿Por qué?

Texto de respuesta larga


C. "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 aireen la RM , producto de las emisiones de fuentes móviles, responsable de aprox. 49% de dicha contaminación"

SI

NO

Si su respuesta es NO, señalar:¿Por qué?

Texto de respuesta larga

Atendiendo las características de la Modificación, si considera pertinente incorporar otro objetivo o meta ambiental, por favor señálelo a continuación:

Texto de respuesta larga

6. ¿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 vias 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"?

SI

NO

Si su respuesta es NO, señalar:¿Por qué? Fundamente su respuesta

Texto de respuesta larga


¿Cree necesario considerar otro criterio de desarrollo sustentable? De ser asi, por favor señalarlo a continuación:

Texto de respuesta larga

A continuación, si lo desea puede dejar algún comentario o preocupación respecto de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago

Texto de respuesta larga

GRACIAS POR PARTICIPAR

SEREMI
Región Metropolitana
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

3.2.3 Seguimiento de respuestas a Designación de Profesional y Cuestionario de Diagnóstico

Seguimiento de Respuestas a Designación de Profesional y Cuestionario de Diagnóstico OAE

Durante los días siguientes al envío del Oficio Ord. 3119 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana, se procedió a realizar un seguimiento y facilitación de la información, donde se envió a todos los OAE copia del oficio y enlace de acceso al cuestionario, para facilitar su respuesta. Asimismo, durante la realización del posterior taller de trabajo sobre la alternativa con los OAE se volvió a reiterar la solicitud de respuesta de esta cuestionario, tanto en el oficio de convocatoria como durante la actividad.

Figura 66: Seguimiento de respuesta a OAE



Consulta- Modificación MPRMS104 - Vialidad Metropolitana

De <participacion104@geoaccion.cl>
Cco <oficinadepartesrm@mma.gob.cl>, <oficina.partes@minagri.gob.cl>, <oficinadepartes.rm@sag.gob.cl>, <partes.seremirm@redsadul.gob.cl>, <oficinadepartesgd@economia.cl>, <oficinadepartes@minenergia.cl>, <pjaque@monumentos.gob.cl>, <tramites.cmn@monumentos.gob.cl>, <rsciberras@mbienes.cl>, <metropolitana@mbienes.cl> <ofpartes.subt.ciud@mtt.gob.cl>, <ofpartes_seremirm@desarrollosocial.gob.cl>, <oscar.arce@sernageomin.cl>, <oficinadepartes@sernageomin.cl>, <pvaldes@minmineria.cl>, <bespinosa@minmineria.cl>, <crodrigueza@desarrollosocial.gob.cl>
Fecha 2020-11-12 16:30
Prioridad La más alta

Ord. N° 3119 - Región Metropolitana (1).pdf (~436 KB)

Estimado(a) La Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana de Santiago, se encuentra realizando la Modificación Nº104 al Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

Esta modificación se encuentra sometida a un proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, de acuerdo con lo señalado en el Reglamento correspondiente, el cual contempla la participación de los Órganos de la Administración del Estado pertenecientes al Comité de Ministros para la Sustentabilidad, como también la de otras instituciones del ámbito público que se consideren importantes dentro del proceso de planificación y de evaluación. Los invitamos a contestar un cuestionario, referido a la vialidad Metropolitana.

Este cuestionario es de respuesta en línea y estará abierto hasta el martes 24 de noviembre. Su participación es fundamental para el mencionado proceso de modificación.

El enlace de acceso es www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-oae/

Se adjunta oficio Ord. 3119 de la oficina de partes de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo.

Quedamos atentos a su respuesta y le agradecemos de antemano su colaboración.

Saludos cordiales
Equipo de participación ciudadana
Geoacción Consultora

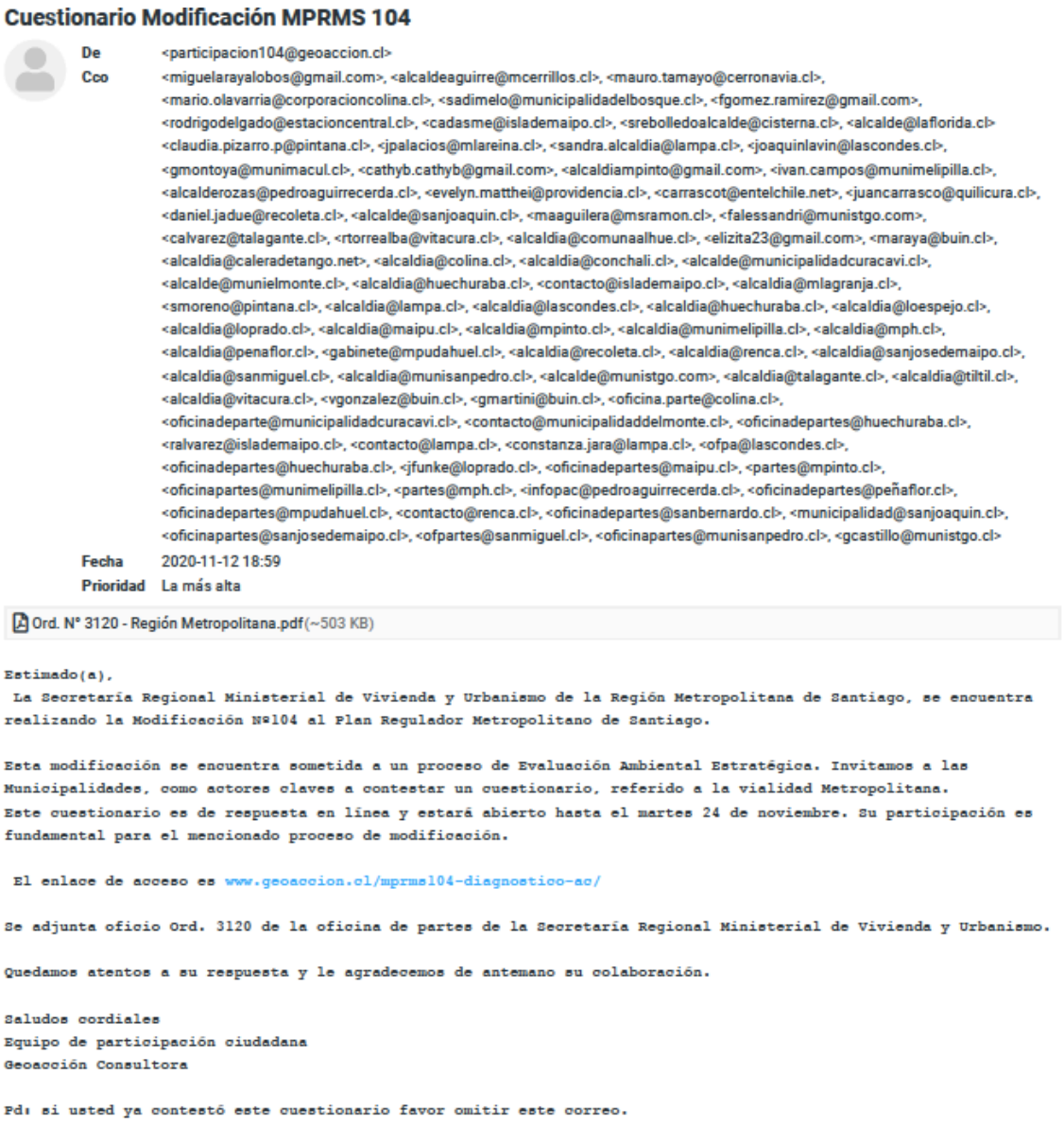
Pd: si usted ya contestó este cuestionario favor omitir este correo.

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Seguimiento de Respuestas a Cuestionario de Diagnóstico Actores claves del ámbito ciudadano

Durante los días siguientes al envío del Oficio Ord. 3120 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana, se procedió a realizar un seguimiento y facilitación de la información, donde se envió a todos los municipios copia del oficio y enlace de acceso al cuestionario, para facilitar su respuesta. Asimismo, durante la realización de los posteriores talleres de trabajo de la alternativa con estos actores se volvió a reiterar la solicitud de respuesta de esta cuestionario, tanto en el oficio de convocatoria como durante la actividad.

Figura 67: Seguimiento de respuesta a Actores Claves del ámbito ciudadano



Cuestionario Modificación MPRMS 104

De <participacion104@geoaccion.cl>

Cco <miguelarayalobos@gmail.com>, <alcaldeaguirre@mcerrillos.cl>, <mauro.tamayo@cerronavia.cl>, <mario.olavarria@corporacioncolina.cl>, <sadimelo@municipalidadelbosque.cl>, <fgomez.ramirez@gmail.com>, <rodrigodelgado@estacioncentral.cl>, <cadasme@islademaipo.cl>, <srebolledoalcalde@cisterna.cl>, <alcalde@laflorida.cl> <claudia.pizarro.p@pintana.cl>, <jpalacios@mlareina.cl>, <sandra.alcaldia@lampa.cl>, <joaquinlavin@lascondes.cl>, <gmontoya@munimacul.cl>, <cathyb.cathyb@gmail.com>, <alcaldiampinto@gmail.com>, <ivan.campos@munimelipilla.cl>, <alcalderozas@pedroaguirrecerda.cl>, <evelyn.matthei@providencia.cl>, <carrascot@entelchile.net>, <juancarrasco@quilicura.cl>, <daniel.jadue@recoleta.cl>, <alcalde@sanjoaquin.cl>, <maaguilera@msramon.cl>, <falessandri@munistgo.com>, <calvarez@talagante.cl>, <rtorrealba@vitacura.cl>, <alcaldia@comunaalhue.cl>, <elizita23@gmail.com>, <maraya@buin.cl>, <alcaldia@caleradetango.net>, <alcaldia@colina.cl>, <alcaldia@conchali.cl>, <alcalde@municipalidadcuracavi.cl>, <alcalde@munielmonte.cl>, <alcaldia@huechuraba.cl>, <contacto@islademaipo.cl>, <alcaldia@mlagranja.cl>, <smoreno@pintana.cl>, <alcaldia@lampa.cl>, <alcaldia@lascondes.cl>, <alcaldia@huechuraba.cl>, <alcaldia@loespejo.cl>, <alcaldia@loprado.cl>, <alcaldia@maipu.cl>, <alcaldia@mpinto.cl>, <alcaldia@munimelipilla.cl>, <alcaldia@mph.cl>, <alcaldia@penaflor.cl>, <gabinete@mpudahuel.cl>, <alcaldia@recoleta.cl>, <alcaldia@renca.cl>, <alcaldia@sanjosedemaipo.cl>, <alcaldia@sanmiguel.cl>, <alcaldia@munisanpedro.cl>, <alcalde@munistgo.com>, <alcaldia@talagante.cl>, <alcaldia@tiltil.cl>, <alcaldia@vitacura.cl>, <vgonzalez@buin.cl>, <gmartini@buin.cl>, <oficina.parte@colina.cl>, <oficinadeparte@municipalidadcuracavi.cl>, <contacto@municipalidaddelmonte.cl>, <oficinadepartes@huechuraba.cl>, <ralvarez@islademaipo.cl>, <contacto@lampa.cl>, <constanza.jara@lampa.cl>, <ofpa@lascondes.cl>, <oficinadepartes@huechuraba.cl>, <jfunke@loprado.cl>, <oficinadepartes@maipu.cl>, <partes@mpinto.cl>, <oficinapartes@munimelipilla.cl>, <partes@mph.cl>, <infopac@pedroaguirrecerda.cl>, <oficinadepartes@peñaflor.cl>, <oficinadepartes@mpudahuel.cl>, <contacto@renca.cl>, <oficinadepartes@sanbernardo.cl>, <municipalidad@sanjoaquin.cl>, <oficinapartes@sanjosedemaipo.cl>, <ofpartes@sanmiguel.cl>, <oficinapartes@munisanpedro.cl>, <gcastillo@munistgo.cl>

Fecha 2020-11-12 18:59

Prioridad La más alta

Ord. N° 3120 - Región Metropolitana.pdf (~503 KB)

Estimado(a),
La Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana de Santiago, se encuentra realizando la Modificación N°104 al Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

Esta modificación se encuentra sometida a un proceso de Evaluación Ambiental Estratégica. Invitamos a las Municipalidades, como actores claves a contestar un cuestionario, referido a la vialidad Metropolitana.
Este cuestionario es de respuesta en línea y estará abierto hasta el martes 24 de noviembre. Su participación es fundamental para el mencionado proceso de modificación.

El enlace de acceso es www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/

Se adjunta oficio Ord. 3120 de la oficina de partes de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo.

Quedamos atentos a su respuesta y le agradecemos de antemano su colaboración.

Saludos cordiales
Equipo de participación ciudadana
Geoacción Consultora

Pd: si usted ya contestó este cuestionario favor omitir este correo.

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

3.2.4 Sistematización de Información Cuestionario de Diagnóstico

Sistematización de la información del Cuestionarios de Diagnóstico OAE

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de las respuestas al cuestionario de diagnóstico por parte de los OAE e instituciones públicas convocadas a participar, y sus aportes en relación a antecedentes complementarios.

Tabla 29: Síntesis Cuestionario de Diagnóstico OAE

Síntesis	
Actividad	Cuestionario de Diagnóstico OAE y antecedentes complementarios
Plazo	Recepción de respuestas en línea a través de https://geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-oae, entre el 29 de octubre de 2020 y el 29 de enero de 2021.
Convocatoria	20 Órganos de la Administración del Estado e instituciones públicas.
Respuestas Recibidas	Se recibieron 14 cuestionarios respondidos, representando 14 instituciones: 1. SEREMI de Medio Ambiente RM 2. SEREMI de Agricultura RM 3. SEREMI de Salud RM 4. SEREMI de Energía RM 5. SEREMI de Obras Públicas 6. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones 7. SEREMI de Desarrollo Social y Familia 8. Dirección de Vialidad - MOP 9. Dirección General de Aguas – MOP 10. Dirección General de Concesiones – MOP 11. Dirección de Aeropuertos - MOP 12. SECTRA - MTT 13. SERNAGEOMIN 14. Consejo de Monumentos Nacionales

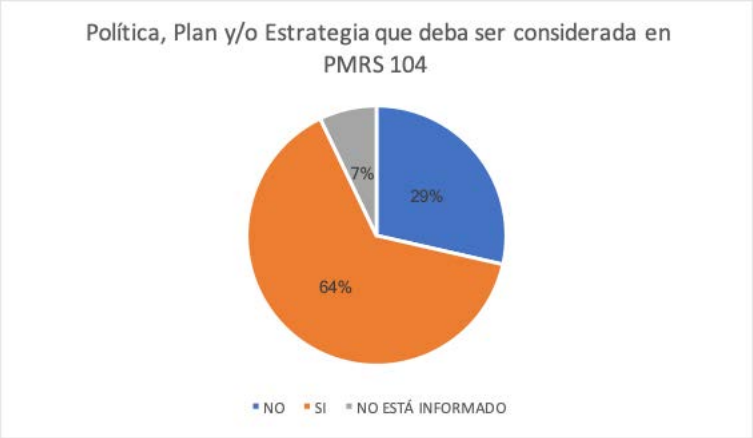
Fuente: Archivos Geacción Spa.

Los resultados obtenidos a partir de los cuestionarios y antecedentes complementarios se exponen a continuación, según las temáticas abordadas.

3.2.4.1.1 Antecedentes Relevantes para ser Revisados en el Contexto de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación Nº104 MPRMS

El 64% de las instituciones participantes señalan contar con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada por la modificación.

Gráfico 5: Antecedentes Relevantes de las Instituciones



Fuente: Archivos Geacción Spa.

Las instituciones aportaron con los siguientes antecedentes relevantes para el proceso en relación a políticas, estrategias, planes y/o proyectos vinculados al territorio de la modificación:

- Política Nacional de Desarrollo Rural
- Política Energética de Chile, Energía 2050
- Ruta Energética 2018-2022
- Geoportal de la IDE Energía
- Plan de Expansión de la Transmisión
- Propuesta de Plan Energético Regional (PER) de la Región Metropolitana de Santiago. Etapa II del Plan Energético Regional
- Estrategia Energética Local comunal. La presente modificación contempla 25 de las 52 comunas presentes en la Región Metropolitana, teniendo incidencia en las comunas de: Puente Alto, San Bernardo, El Bosque, Estación Central, Huechuraba, Independencia, La Granja, La Florida, La Pintana, La Reina, Las Condes, Lo Barnechea, Lo Espejo, Lo Prado, Macul, Ñuñoa, Pedro Aguirre Cerda, Peñalolén, Providencia, Quilicura, Recoleta, San Joaquín, Santiago, Vitacura, Padre Hurtado. De éstas, 9 comunas cuentan con su Estrategia Energética Local (EEL) publicada, 1 comuna en proceso de elaboración de esta herramienta y 2 comunas en proceso de firma de convenio para la elaboración de esta. La Estrategia Energética Local es un insumo para la toma de decisiones desde la perspectiva energética teniendo en consideración la realidad particular de cada territorio. Considera un diagnóstico energético, visión comunal, participación ciudadana y la elaboración de un plan de acción. Para más información respecto a las EEL y al Programa Comuna Energética, consultar el sitio web: https://www.comunaenergetica.cl/.
- Plan de transporte 2021

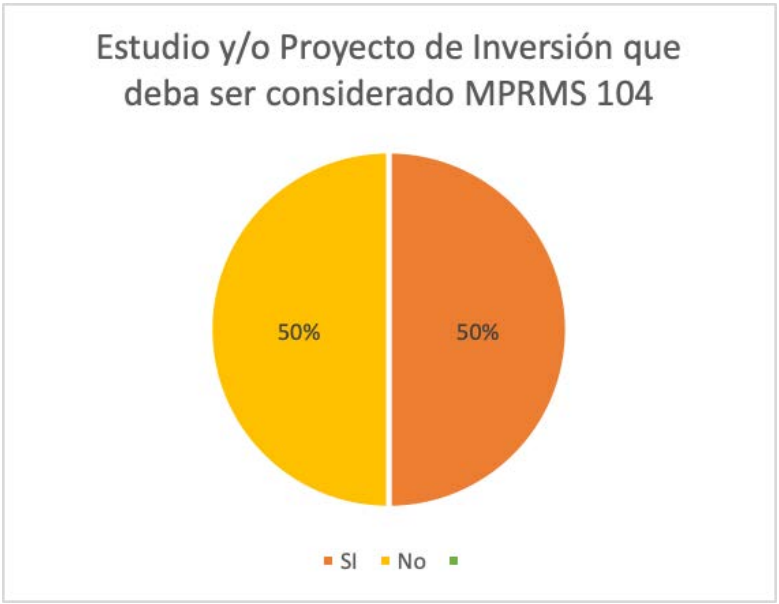
- Cartera de proyectos viales de Concesiones
- Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad para la RMS 2015-2025. En relación si el plan incentiva la promoción del uso de la infraestructura verde como espacios posibles de utilizar, para la conservación de la biodiversidad o bien contribuya a la implementación y/o mejoramiento de espacios con vegetación nativa y/o reconocimiento de lugares de valor ambiental.
- Plan de Adaptación al Cambio Climático: Con la finalidad de que el órgano responsable pueda incorporar en su diagnóstico las variaciones a las condiciones climáticas provocadas por el cambio climático. En este sentido se recomienda ver los planes Sectoriales para biodiversidad y ciudades
- Estrategia Regional de Residuos Sólidos Región Metropolitana de Santiago 2017-2021: Esta estrategia permite lograr una región sustentable a través del manejo ambientalmente racional de los Residuos Sólidos y fomento de la estrategia jerarquizada relacionada con su gestión.
- Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago: Con el fin de ver como el Instrumento de Planificación Territorial (IPT) puede contribuir a la reducción de la contaminación Atmosférica.
- Plan Director para la Gestión de los Recursos Hídricos cuenca del Río Maipo.
- Catastro de Usuarios de Aguas.
- Plan Maestro de Transporte Santiago 2025
- Proceso de actualización Plan Maestro de Transporte Santiago 2025, actualmente en desarrollo: Plan de Movilidad Santiago 2030.
- Política de Equidad de Género en Transportes.
- Política Nacional de Seguridad de Tránsito.
- Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago, actualmente en proceso de actualización por parte del GORE RM.
- Objetivos estratégicos institucionales SNPC: Fomentar el reconocimiento, resguardo y salvaguardia del patrimonio material e inmaterial del país, fortaleciendo e incrementando su investigación, registro, inventario, documentación, conservación y restauración, con la finalidad de ponerlo al servicio de las personas.
- Misión Institucional CMN: Ejercer la protección y tuición del patrimonio cultural y natural de carácter monumental, velando por su identificación, protección oficial, supervisión, conservación y puesta en valor, potenciando su aporte a la identidad y al desarrollo humano.
- En el marco de lo anterior, se da cuenta de las gestiones sostenidas desde el año 2017 con la SEREMI MINVU respecto a la necesidad de desafectar y/o ajustar las DUP que afecten las áreas o inmuebles protegidos por Ley 17.288 de MN:

- Ord. CMN Nº 5192 del 31.10.2017, solicita desafectación de las declaratorias de utilidad pública de las vías emplazadas dentro de la ZT "Sector que indica de los Barrios Yungay y Brasil de Santiago Poniente" y solicita reunión.
- Reunión 19.02.2018, CMN / SEREMI MINVU.
- Ord. CMN Nº 1174 del 08.03.2018, solicita mesa de trabajo.
- Reunión 28.06.2018, CMN / SEREMI MINVU.
- Ord. CMN N° 3906 del 25.09.2018, envía formalmente información digital de polígonos ZT.
- Reunión 25.10.2018, CMN / SEREMI MINVU.
- Reunión 04.04.2019, CMN / SEREMI MINVU.
- Correo electrónico 04.04.2019, envía información polígonos nuevas ZT.
- Reunión EAE del 12.11.2020, CMN / SEREMI MINVU/GORE/Consultor EAE.

3.2.4.1.2 Proyectos de inversión y estudios de las instituciones en la el área de la modificación

El 50% de las instituciones participantes señalan contar con algún proyecto de inversión o estudio en el área de la modificación.

Gráfico 6: Proyectos de Inversión o Estudios de las Instituciones en el área de modificación



Fuente: Archivos Geacción Spa.

Las instituciones identifican los siguientes proyectos o estudios en el área de la

modificación:

- Mapas de peligros geológicos (remociones en masa y volcánicos) realizados en la Región Metropolitana.
- Plan de transporte 2021
- Agenda 2019 – 2023 DGC. Proyectos en Fase de Construcción:
    - Concesión Américo Vespucio Oriente Tramo El Salto - Príncipe de Gales. Autopista urbana con una longitud aproximada de 9,1 km, cuyo trazado abarca 6 comunas: La Reina, Ñuñoa, Las Condes, Vitacura, Recoleta y Huechuraba. Contempla 2 calzadas expresas de 3 pistas por sentido. En particular, desde el sector de Avda. El Salto hasta el Puente Centenario, se contempla viaducto principal y secundario, un túnel de tres pistas bajo el Cerro San Cristóbal y bajo el río Mapocho. Desde el Puente Centenario por el norte hasta inmediaciones de Avenida Príncipe de Gales por el sur, se proyectan 2 calzadas por sentido en solución subterránea con 3 pistas expresas cada una.
    - Concesión Américo Vespucio Oriente Príncipe de Gales – Los Presidentes. Autopista urbana subterránea entre Av. Príncipe de Gales y la Rotonda Grecia, con una longitud de 5,2 km, en las comunas de La Reina, Peñalolén, Ñuñoa y Macul.
    - Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68. Vía expresa diseñada para una velocidad de 100 a 120 km/h. Se trata del Sistema Vial que interconecta Camino a Valparaíso Ruta 68 (E5.P) Ruta 78 Autopista del Sol (E19.S) a través de: ajuste de trazado de costanera Interior (T48.P), Costanera Norte Zanjón de la Aguada (T10.P) y Cuatro Poniente (T14.P). Declarado camino público según Decreto Exento N°903 del MOP de 2017 que se adjunta.
    - Ruta G-21, tramo comprendido entre la intersección con Av. Las Condes y la intersección con la Ruta G-251, que se dirige hacia Valle Nevado en la comunidad de Farellones. Se contempla ensanche de la plataforma y rectificaciones de trazado y curvas.
    - Orbital Sur a Santiago (en etapa de proposición). Autopista ubicada en el sector sur de Santiago, en las comunas de Peñaflor, Calera de Tango y San Bernardo, que une el Acceso Sur a Santiago (Ruta 79) a la altura del Río Maipo con la Ruta 5 y continuando hacia el poniente hasta la Autopista del Sol (Ruta 78), con una longitud total de 19,4 km en dos pistas por sentido. En el tramo urbano, comuna de San Bernardo, su trazado es coincidente con la Costanera Norte del Río Maipo, tramo que requiere declararse camino público para su construcción.
- Autopista Costanera Central (En etapa de proposición). Su trazado se propone desde la calle Bascuñán Guerrero por el eje de Avenida Isabel Riquelme hasta Américo Vespucio, ocupando la faja del Zanjón de La Aguada y luego

siguiendo por el sur por Av. La Florida – Av. Camilo Henríquez hasta Av. Eyzaguirre (sector Las Vizcachas), en una extensión aproximada de 22 kilómetros, se distinguen dos tramos a saber: a) Tramo Isabel Riquelme – Américo Vespucio; b) Tramo Américo Vespucio – Las Vizcachas.

- Mapa de Ruidos Ministerio de Medio Ambiente.
- Planificación Ecológica a escala Local Ministerio de Medio Ambiente
- Planificación Ecológica a escala Regional Ministerio de Medio Ambiente
- Estudio del Piedemonte Andino del Sector Oriente" Ministerio de Medio Ambiente
- SECTRA posee diversos estudios de prefactibilidad, tanto de ejes viales estructurantes como de macrozonas, en los cuales se elaboran diagnósticos, análisis de alternativas y anteproyectos viales. Dado lo anterior, se recomienda revisar los estudios realizados de al menos los últimos 10 años (al menos 22 proyectos).

3.2.4.1.3 Opiniones Respecto de los Valores Ambientales en el Área de la Modificación

Respecto de la identificación de valores ambientales –entendidos como un aspecto, atributo, componente o elemento del ambiente, que le es propio a un territorio y su sistema de vida, y que se reconocen como muy relevantes en el área de la modificación, debiendo, por tanto, tenerse presente al momento de evaluar los efectos ambientales de las diferentes opciones de desarrollo–, los participantes realizaron los siguientes aportes:

- *Áreas susceptibles a peligros geológicos por remoción en masa, respuesta sísmica en suelos y volcánicos. Cabe indicar que para proyectos viales de mayor envergadura se realiza una evaluación ambiental en el SEIA.*
- *El Ministerio de Energía cuenta con un estudio ampliamente validado y consensuado de manera participativa, desarrollado para toda la Región Metropolitana, bajo la óptica de sustentabilidad que atiende este y otros aspectos, que es el denominado Plan Energético Regional para su consideración. En ese sentido, resulta relevante incorporar y considerar el potencial solar de la zona y lo relativo a esta materia, indicado en el Plan Energético Regional de la Región Metropolitana y por lo tanto debe tenerse presente al momento de evaluar los efectos y considerar las alternativas de desarrollo. Este potencial solar es aprovechable en las 25 comunas que considera la presente modificación, por ejemplo, en generación distribuida, aportando en la disminución de las brechas energéticas identificadas en la región.*
- *Gran concentración de población y gran número de viajes. Las modificaciones debieran ser mejoras en la viabilidad y transporte dentro de las comunas*

señaladas, por lo que mejorará los traslados de los ciudadanos y si sumamos más transporte eléctrico, mejorará el aire en Santiago.

- *El factor ambiental para que se pueda proyectar e implementar en nuestras propias obras (viales).*
- *Nueva categoría y vialidad dentro o cercanos en los Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad.*
- *Disminución de contaminación por emisiones vehiculares, compatibilizar el uso de vías entre los distintos usos y modos de transporte.*
- *Disponibilidad del recurso hídrico y obras en cauces naturales y artificiales.*
- *Los patrones de movilidad en el Gran Santiago, al igual que en cualquier ciudad, se encuentran determinados por los patrones de localización de sus actividades. En la actualidad es posible observar una alta concentración de actividades y servicios en la zona centro oriente y poca oferta de estos en el resto de la ciudad, particularmente en zonas periféricas del poniente y sur de la ciudad, en donde además se localiza un alto porcentaje de la población. Esta característica es muy negativa desde el punto de vista de la movilidad, y en particular desde la óptica ambiental, debido a que las largas distancias a recorrer, generan una alta dependencia de modos motorizados (públicos o privados) para un porcentaje importante de la población. Una modificación al PRMS puede ser una oportunidad irremediable para intentar contrapesar esta situación, puesto que, en la medida que el PRMS promueva un desarrollo urbano con orientación al transporte (TOD por sus siglas en inglés), existirán mejores condiciones (potenciales al menos) para la promoción de alternativas de movilidad más sustentables. Cabe señalar que dos conceptos claves para lograr lo anterior corresponden a la definición de densidades coherentes con las categorías de las vías (y por lo tanto con su capacidad de transportar personas y bienes) y con una mayor mixtura de usos en tornos a los ejes principales.*
- *Riesgo de no Infiltración adecuada de aguas lluvias en el terreno natural.*
- *Modos de vida comunitarios, infiltración a napas subterráneas.*
- *Según la Ley 17.288 Título VI De la Conservación de los Caracteres Ambientales: Artículo 29°.- Para el efecto de mantener el carácter ambiental y propio de ciertas poblaciones o lugares donde existieren ruinas arqueológicas, o ruinas y edificios declarados Monumentos Históricos, el Consejo de Monumentos Nacionales podrá solicitar se declare de interés público la protección y conservación del aspecto típico y pintoresco de dichas poblaciones o lugares o de determinadas zonas de ellas. Todas las Zonas Típicas declaradas en la RM constan de un decreto que define sus valores y atributos y el carácter ambiental y propio que se debe resguardar. En Ord. CMN N° 3906 del 25.09.2018 se envió información digital de polígonos de ZT.*

3.2.4.1.4 Opiniones Respecto de los Problemas Ambientales en el Área de la Modificación

Respecto de la identificación de problemas ambientales –entendidos como una influencia humana o natural sobre los ecosistemas que conducen a una limitación, reducción o incluso a la eliminación de su funcionamiento, que se reconocen como importantes en el área de estudio–, los participantes realizaron los siguientes aportes:

- *Construcción de obras en áreas susceptibles a peligros geológicos por remoción en masa, respuesta sísmica en suelos y volcánicos, que afecten infraestructura crítica o a la vida y salud de las personas.*
- *La presente modificación consolidaría oferta vial en las comunas involucradas, la cual es predominante para automóvil, asociado a los fenómenos que involucra el crecimiento en expansión de la ciudad. En este sentido y en cuanto a las preocupaciones de este servicio, se visualiza como un potencial Problema Ambiental el aumento en los requerimientos energéticos asociados a transporte, producto de la expansión de la ciudad y los kilómetros recorridos. Dicho riesgo se considera en la relación entre la consolidación de oferta vial versus la promoción de modos de transporte más eficientes.*
- *Producto del problema señalado, se identifica como un segundo problema ambiental la contaminación atmosférica (abordado en el objetivo ambiental c). Es importante considerar que la planificación puede incidir en patrones de movilidad más sustentables y generar las condiciones que promuevan modos menos contaminantes y más eficientes desde el punto de vista energético (modos colectivos y no motorizados).*
- *Gran concentración y extensión urbana que genera gran cantidad de viajes por servicios y trabajo.*
- *Santiago ya está casi totalmente poblado, por lo que los ecosistemas están muy acotados.*
- *Principalmente el problema de inconciencia humana por no considerar importante el cuidado de nuestro medio ambiente en donde trabajamos, vivimos y compartimos.*
- *Urbanización de cuencas del piedemonte andino de la ciudad de Santiago (cuencas de Macul-San Ramón, de Arrayán-Las Gualtatas, de Chicureo), con grave impacto sobre los ecosistemas, afectando la productividad vegetal, biomasa, permeabilidad del suelo, temperatura urbana, cambios en la estética de los paisajes, etc. Además construir sobre la falla San Ramón en las comunas de Las Condes, La Reina, Peñalolén, La Florida, Puente Alto y en menor grado Lo Barnechea y Pirque constituye un riesgo potencial inminente para la población habitante."*
- *La variable ruido ambiental, el plan debe contar con un diagnóstico que*

permitan identificar las fuentes de ruido más significativas en la zona de estudio y el impacto que éstas generan sobre el territorio y sobre la población actual y proyectada.

- *Fragmentación de ecosistemas producto de la vialidad.*
- *Contaminación por emisiones de gases vehiculares, derivadas del aumento del parque automotriz, congestión, extensión del área urbana, viajes más extensos, etc.*
- *Considerar el uso racional de los recursos hídricos, por los cuales compiten todas las actividades*
- *La expansión del límite Urbano en diversas comunas para nuevas vialidades, puede alterar el orden natural de los ecosistemas existentes en la Región. (Esto en particular en comunas rurales que son un potencial pulmón y ecualizador térmico, para toda la RM.).*
- *En la Comuna de Pudahuel se emplaza el Aeropuerto AMB, el cual se ve amenazado por la cercanía de la vivienda. Esta amenaza es mutua, respecto a los habitantes actuales y futuros de estas instalaciones, que cada vez requieren mayor conectividad con el resto de la ciudad. El ruido del Aeropuerto por otra parte, es un contaminante para quienes deciden vivir en estas áreas mal planificadas, sin considerar el riesgo para la salud de estos ciudadanos."*
- *Estrés hídrico, utilización de tierras con una alto nivel de productividad, como suelos de categorías 1 y 2 no se les da el uso agrícola indicado, el nivel de servicio de la red vial tiende a la saturación, sin embargo se debe mencionar que los problemas de densidad poblacional que generan los efectos en la saturación de servicios ambientales se deben a la nula planificación a nivel nacional en el factor principal de movilidad que es el trabajo, esto quiere decir que se debe generar una política que modifique la estructura productiva a nivel nacional, con el objetivo de generar fuentes de trabajo en regiones y que estas no expulsen población a las grandes urbes, se encuentra pendiente desde hace muchos años el incorporar elementos para una nueva fase productiva que genera tecnificación en el empleo y mayor contratación, sobre todo en regiones, y se aproveche las ventajas de la existencia de materias primas que debieran ser utilizadas en la producción de bienes con valor agregado.*
- *Preocupa la afectación o pérdida de integridad de las Zonas Típicas afectadas por la vialidad del PRMS, tanto a inmuebles como al carácter ambiental de sus espacios públicos.*

3.2.4.1.5 Opiniones Respecto de los Conflictos Socio Ambientales en el Área de la Modificación

Respecto de la identificación de conflictos socio ambientales –entendidos como una tensión entre actores frente a una temática identificada como relevante en el contexto del territorio de la modificación–, los participantes realizaron los siguientes aportes:

- *Asentamientos humanos irregulares en áreas susceptibles a diversos peligros geológicos y otros, para la ejecución de las modificaciones viales que se proyecten.*
- *Respecto a las preocupaciones de este servicio, es importante destacar los conflictos socioambientales que puedan derivar de la declaratoria de utilidad pública en áreas donde se localice actualmente infraestructura energética o se proyecte alguna, dado que podría tener incidencia en la factibilidad de su operación y en último caso, en su localización.*
- *La ciudad se extiende más allá de sus "límites naturales" generando ciudad desigual y con bajo o nulo equipamiento además de mal acceso al transporte público.*
- *La modificación propuesta puede ser positiva para la ciudad, sin embargo, siempre hay personas que se opondrán.*
- *Si, existen conflictos socio ambientales, dado que no conversa el desarrollo social con el desarrollo medio ambiental y los actores prefieren el desarrollo social antes que el medio ambiental y para mí al menos estos deberían ir de la mano.*
- *Ocupaciones irregulares de fajas viales, en el borde de caminos públicos, que deben ser erradicadas para construir y/o mantener la vialidad.*
- *Ruidos molestos por tránsito vehicular.*
- *Pérdida de cultivos y tierra agrícola por crecimiento en extensión tiene efectos sociales en trabajadores agrícolas del lugar, entre otros.*
- *Vialidad en el sector de Piedemonte u otro. Vialidad cercana a sitos de alto valor ambiental.*
- *Vialidad en usos de suelo sensibles al ruido como residencial, equipamiento de educación, salud y otros en zonas con altos niveles de ruido.*
- *Crecimiento urbano y poblacional, viajes más extensos, incremento de los tiempos de viajes, competencia por el uso de las vías por distintos modos de transporte, etc.*
- *La definición de vialidad estructurante va acompañada de la definición de las fajas viales que se requieren para su óptima implementación. A partir de ello es posible inferir el potencial impacto en términos de expropiaciones que se obtendría al ejecutar las aperturas o ensanches necesarios. Las expropiaciones*

para estos fines son muy necesarias, pero cada vez es más complejo, caro y polémico desarrollarlas, siendo muchas veces rehuidas por las autoridades locales debido a los impactos sociales. En concordancia con lo señalado en la pregunta 3, las definiciones que pueda hacer el PRMS respecto a densidades, usos permitidos y otros parámetros, tienen el potencial de promover incentivos para que los futuros procesos expropiatorios se realicen en el contexto de proyectos de regeneración urbana.

- *Resistencia al cambio. Temores naturales de invasión a la propiedad y forma de vida y costumbres de los residentes en las comunas intervenidas.*
- *Proyectos viales pueden generar expropiaciones, y las nuevas vías con un mayor nivel de servicio traen consigo proyectos inmobiliarios que tienden a generar un retorno a la situación inicial, merman el nivel de servicio de caminos, esto da a entender que la generación de infraestructura debiera ir acompañada de un plan de inversión en otras áreas que genere productividad, mayor empleo, tecnificación, aumento del PIB.*
- *Preocupa la afectación o pérdida de integridad de las Zonas Típicas afectadas por la vialidad del PRMS, tanto a inmuebles como al carácter ambiental de sus espacios públicos, se visualiza su mejor resolución por medio de la desafectación y/o adaptación de las DUP, según lo acordado en reunión EAE del 12.11.2020, CMN / SEREMI MINVU/GORE/Consultor EAE.*

3.2.4.1.6 Opiniones Respecto del Objetivo Ambiental de la Modificación

Respecto de los objetivos ambientales establecidos para la modificación, se obtuvieron las siguientes respuestas de los participantes.

Sobre el objetivo "A. 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" , los resultados obtenidos son:

- El 71% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental.
- El 29% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el objetivo ambiental.

Gráfico 7: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental A



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los argumentos que se plantean para manifestarse en desacuerdo con el objetivo expuesto refieren a:

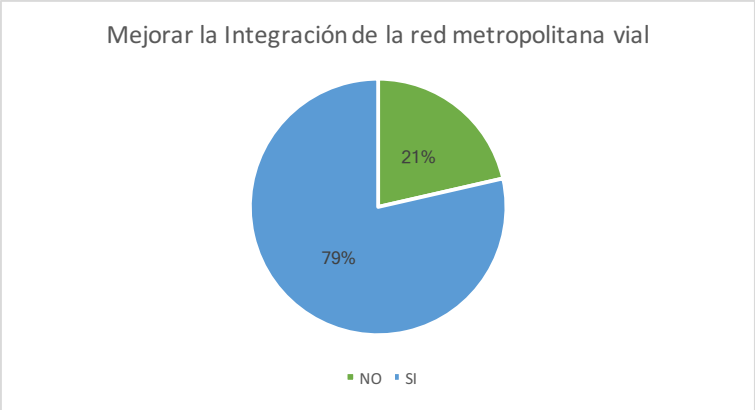
- *Porque no se a que refiere y que implicancias existen para la frase "funcional a la estrategia de crecimiento urbano con intensidad y diversificación del uso de suelo".*
- *El objetivo no es lo suficientemente claro en lo que dice relación con "estrategia de crecimiento urbano" "intensidad" y usos de suelo" . Al respecto, se solicita aclarar dichos conceptos y a su vez explicar cómo el sistema vial garantizara la protección del medio ambiente, recursos naturales y los espacios de valor natural, patrimonial y de identidad rural de la región. Así mismo, se solicita considerar la interacción entre los distintos modos de trasporte, teniendo como referente la movilidad sostenible.*
- *No queda claro si El crecimiento Urbano se refiere que esta modificación impulsará la expropiación urbana en zona rurales.*
- *Proponemos un cambio de redacción: Consolidar un sistema vial eficiente, jerarquizado y bien conectado, 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. La conectividad, o buena conectividad, es uno de los atributos que debe tener un buen sistema vial. De la manera en que estaba expresado se la da más* importancia que al resto.

Sobre el objetivo "B. 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 facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable" , los resultados obtenidos son:

- El 79% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental.
- El 21% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el objetivo ambiental.

Gráfico 8: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental B



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los argumentos que se plantean para manifestarse en desacuerdo con el objetivo expuesto refieren a:

- *Este servicio considera que la redacción del objetivo debiera ir en la línea que generar el espacio vial para priorizar modos de transporte más eficientes energéticamente y sustentables, lo que entendemos por movilidad sostenible.*
- *Proponemos un cambio de redacción que incluya el transporte de carga y logística: "Mejorar la Integración y el acceso a escala metropolitana, a través de una vialidad, existente y proyectada, que cuente con anchos entre líneas oficiales que permitan la circulación de personas y bienes, fomentando en particular aquellas formas de movilidad más sustentables" .*

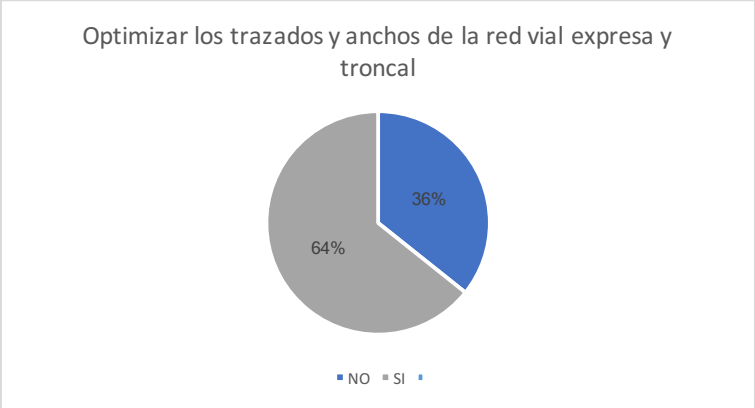
Como aportes adicionales a la precisión del objetivo, los participantes señalan lo siguiente:

- *Si bien estamos de acuerdo con el enunciado del punto B, se requiere asegurar el debido resguardo del patrimonio protegido bajo la Ley 17.288 y el estudio coordinado y en profundidad de las alternativas más adecuadas.*

Sobre el objetivo "C. 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" , los resultados obtenidos son:

- El 64% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental.
- El 36% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el objetivo ambiental.

Gráfico 9: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental C



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los argumentos que se plantean para manifestarse en desacuerdo con el objetivo expuesto refieren a:

- *Respecto a este objetivo, este servicio considera que está redactado al revés, ya que hacen referencia al tiempo de viaje en transporte privado, es decir, al automóvil. En ese sentido, este servicio entiende que el objetivo se orienta a reducir la congestión y la contaminación relacionada con ello. Se sugiere reformular el objetivo, y tener en consideración la promoción de modos de transporte eficientes energéticamente y en términos de emisiones.*
- *No se define que entiende la propuesta por "optimizar los trazados y anchos", debe aclararse.*
- *Falta la variable Ruido dentro de la meta ambiental del Plan.*
- *Estamos de acuerdo que; anchos adecuados de unidades viales permitirían también aumentar y densificar la masa arbórea en aceras, medianas y bandejones, favoreciendo así las condiciones ambientales. Sin embargo, creemos que es potencialmente baja la contribución a la disminución de la contaminación ambiental a una mejor conectividad. Lo hará en la medida que ésta mejor conectividad favorezca particularmente a los servicios de*

transporte público, y al transporte activo, y en la medida que se complemente con políticas de redistribución de actividades y con medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso del transporte privado.

Como aportes adicionales a la precisión del objetivo, los participantes señalan lo siguiente:

- *Señalar los estudios que avalan los porcentajes y modelaciones de dichas aproximaciones con todas las obras involucradas.*
- *Modificaciones de este tipo, deberían incluir un plan de inversiones en otras materias, por ejemplo, en lo rural, planes de ayuda a grupos de agricultores o campesinos para la producción, lo cual ayudaría a disminuir las migraciones campo ciudad.*
- *Si bien estamos de acuerdo con el enunciado del punto C, se requiere asegurar el debido resguardo del patrimonio protegido bajo la Ley 17.288 y el estudio coordinado y en profundidad de las alternativas más adecuadas.*

Respecto del aporte de los participantes a nuevos objetivos ambientales en el contexto de esta modificación, se obtuvieron las siguientes opiniones:

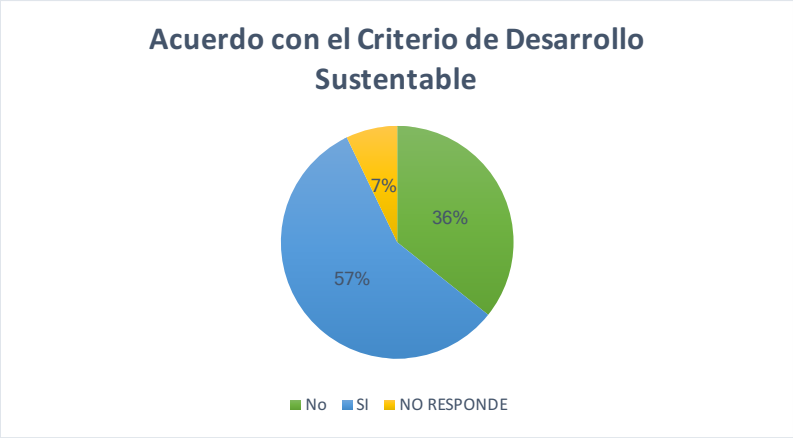
- *Este servicio considera pertinente y necesario considerar en el marco de los objetivos ambientales y en los criterios del desarrollo sostenible, la eficiencia energética, que se establece como uno de los principios respecto al cual la planificación urbana deberá ajustarse, en conformidad al Artículo 28 decies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.*
- *Garantizar el acceso al transporte público en toda la región.*
- *Otorgarle más valor a la continuidad de los flujos y la permeabilidad de los territorios que la disminución de los tiempos de viaje, ya que estos no sólo dependen de la capacidad vial instalada, sino de la proporción de esta con la demanda que la ocupa.*

3.2.4.1.7 Opiniones Respecto del Criterio de Desarrollo Sustentable Propuesto

Respecto de la formulación del criterio de desarrollo sustentable establecido para esta modificación, referido a "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" , se obtuvieron las siguientes respuestas de los participantes:

- El 57% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el criterio propuesto.
- El 36% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el criterio propuesto.
- El 7% no responde.

Gráfico 10: Opiniones sobre el Criterio de Sustentabilidad



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los argumentos que se plantean para manifestarse en desacuerdo con el criterio de sustentabilidad expuesto refieren a:

- *Este servicio considera que en el postulado criterio faltan las dimensiones ambiental y económica, las cuales deben ser consideradas para abordar adecuadamente la sustentabilidad. Además, se considera que éste, en su redacción, pareciera ser más un objetivo que un criterio de desarrollo sustentable.*
- *Más que la movilidad lo importante es mejorar la accesibilidad a los servicios urbanos en su conjunto.*
- *Falta una mirada ecosistémica dado que tiene un criterio para el bienestar humano asimismo considerar la variable ruido ambiental dentro del criterio de sustentabilidad.*
- *Si bien, la definición y/o ajustes de los trazados podrían fomentar y potenciar la intermodalidad considerando por ejemplo la conexión de ejes viales con futuras EIM contenidas en el Plan Maestro EIM RM. Al poner énfasis solo en disminuir los tiempos de viaje, se le otorga valor tácitamente a aumentar la velocidad de desplazamiento, lo que también puede tener consecuencias negativas desde el punto de vista de la seguridad vial.*

Como aportes adicionales a la precisión del objetivo, los participantes señalan lo siguiente:

- *Aclarar cómo se logra esto sin alterar el medio ambiente y medio Humano, que pasara con el parque automotriz de la Región.*
- *Si bien estamos de acuerdo con el enunciado del punto 6, se requiere asegurar el debido resguardo del patrimonio protegido bajo la Ley 17.288 y el estudio coordinado y en profundidad de las alternativas más adecuadas.*

Respecto del aporte de los participantes a otros criterios de desarrollo sustentable a considerar en la modificación, se obtuvieron las siguientes opiniones:

- *Mejorar el paisajismo del entorno de este desarrollo.*
- *Un criterio con un enfoque con temas de ambiente y sustentabilidad como ecosistemas y ruido ambiental.*
- *En un Plan de desarrollo Urbano, en este caso Vial, se debe considerar los Parques, Áreas verdes, aproximaciones vehiculares restringidas a zonas céntricas [Santiago Centro] y comunales de manera de no generar un estrés de las vías inesperado. La Sustentabilidad de un proyecto cualquiera que sea, debe siempre considerar a las personas que se desplazan y viven en una localidad.*

3.2.4.1.8 Comentarios o preocupaciones respecto de la modificación

Respecto de comentarios o preocupaciones manifestadas por las instituciones participantes en relación a la presente modificación, se registró lo siguiente:

- *Falta el plano de la propuesta, se requiere.*
- *Se solicita al Órgano responsable coordinar una reunión sectorial (SEREMI MA), para ver las variables de ruido ambiental y ecosistemas.*
- *La Ciudad es un organismo vivo, se renueva. Los Planos Reguladores la ordenan dando directrices de cómo construir la Ciudad, debemos estar atentos, ya que todo se transforma. El desarrollo Urbano: Extensión de la Habitación de los seres, las Normas implican generar restricciones para no perder el ORDEN NATURAL. Se requieren ciudades Parque, Arboles, Ciudades caminables con ciclovías arborizadas. El tiempo es una condición del espacio, las palabras valen. La dimensión tiene valor, todo sistema tiene un máximo y un mínimo, lo más grande no es lo mejor. Si Uds. piensan que Santiago con 32 ciudades está resuelta, no es así. La Región Metropolitana no se resuelve en forma separada. Lo Urbano, lo Rural, La ciudad nace en el cruce de dos caminos, el Comercio y el Arte, los habitantes le dan sentido a la ciudad. El ciudadano tiene un lugar en el territorio. Santiago tiene que ser mi casa, mi*

hogar, donde encuentre protección, acogida, seguridad y libertad de caminar, de un parque a otro sin temor al tránsito y sus autopistas que dividen territorio, mi casa en dos partes.

- *Se requiere asegurar el debido resguardo del patrimonio protegido bajo la Ley 17.288 y el estudio coordinado y en profundidad de las alternativas más adecuadas.*

Sistematización de la información del Cuestionarios de Diagnóstico Actores Claves del ámbito ciudadano

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de las respuestas al cuestionario de diagnóstico por parte de los actores claves del ámbito ciudadano convocadas a participar, y sus aportes en relación a antecedentes complementarios.

Tabla 30: Síntesis Cuestionario de Diagnóstico Actores Claves de la Ciudadanía

Síntesis	
Actividad	Cuestionario de Diagnóstico Actores Claves y antecedentes complementarios
Plazo	Recepción de respuestas en línea a través de https://geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac, entre el 11 de diciembre y el 22 de enero de 2021.
Convocatoria	52 Municipalidades de la Región Metropolitana.
Respuestas Recibidas	Se recibieron 46 cuestionarios respondidos, representando 39 municipios: 1. Buin 2. Cerrillos (3 respuestas) 3. Cerro Navia (2 respuestas) 4. Colina 5. Conchalí 6. Curacaví 7. El Bosque 8. Estación Central (2 respuestas) 9. Independencia (2 respuestas) 10. Isla de Maipo 11. La Florida 12. La Granja 13. La Pintana 14. La Reina 15. Lampa 16. Las Condes 17. Lo Barnechea 18. Lo Prado 19. Macul 20. Maipú

	21. Melipilla (2 respuestas) 22. Ñuñoa (2 respuestas) 23. Padre Hurtado 24. Paine 25. Pedro Aguirre Cerda 26. Peñaflor 27. Peñalolén 28. Pirque 29. Providencia 30. Pudahuel 31. Puente Alto 32. Quilicura 33. Quinta Normal 34. Renca 35. San Joaquín 36. San José de Maipo 37. San Miguel 38. Talagante 39. Vitacura

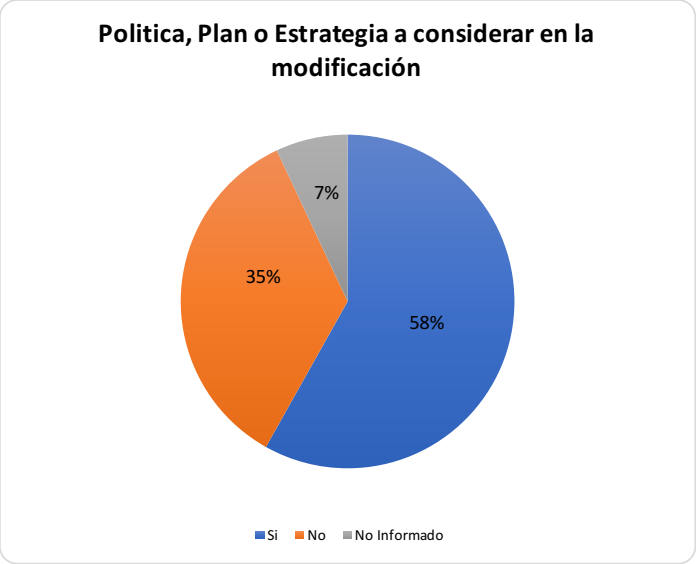
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los resultados obtenidos a partir del cuestionario y antecedentes complementarios se exponen a continuación, según las temáticas abordadas.

3.2.4.1.9 Antecedentes Relevantes para ser Revisados en el Contexto de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación Nº114 MPRMS

El 58% de los municipios participantes señalan contar con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada por la modificación.

Gráfico 11: Antecedentes Relevantes de los Municipios



Fuente: Archivos Geacción Spa.

Los municipios aportaron con los siguientes antecedentes relevantes para el proceso en relación a políticas, estrategias, planes y/o proyectos vinculados al territorio de la modificación:

- *Planes Reguladores Comunales y sus informes ambientales (Quinta Normal, San José de Maipo, Lo Prado, Vitacura, Pudahuel, Buin, Curacaví, Macul, Lo Barnechea, Quilicura, Renca, Providencia, Pedro Aguirre Cerda, San Joaquín, El Bosque, Independencia)*
- *Estudio de Riesgo Cerro Divisadero, San José de Maipo*
- *Estudio Geotécnico, Análisis Geológico y Riegos Geofísicos del Sector La Canchilla, San José de Maipo.*
- *Política Ambiental, Ordenanza Medio Ambiental DC N°100*
- *PLADECO (Lo Prado, Buin, Lo Barnechea, Renca, Isla de Maipo)*
- *Ordenanza participación Ciudadana, DC N°2041 de Lo Prado.*
- *Ordenanza Regula Emplazamiento de Torres y Sistemas Radiantes, DA N°022 de Lo Prado*
- *Ordenanza asignación y uso de estacionamientos reservados de Lo Prado*
- *Ordenanza sobre cierre de calles y pasajes. DC N°2309 de Lo Prado.*
- *Estudio de Capacidad Vial Comuna de La Florida, Agosto 2019.*
- *Plan Inversión en Espacio Público (PIEP) de Buin*
- *Plan Maestro de Aguas Lluvias de Buin*
- *Plan Maestro de Ciclovías de Buin*

- *Agenda de Movilidad Urbana de Buin*
- *Plan de Manejo Hídrico de Buin*
- *Estrategia Comunal de Movilidad Sostenible de Renca, 2019*
- *Plan Local de Cambio Climático, Estrategia Hídrica de Providencia*
- *Estrategia Energética de providencia*
- *Plan de Movilidad y Espacio Público de Providencia*
- *Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de Providencia.*
- *Plan de ciclovías de la Dirección de Tránsito de Maipú*
- *Recuperación de vías para peatones de Maipú*
- *Plan Regulador Comunal de San Joaquín*
- *Ordenanza local respecto a la protección de humedales de Isla de Maipo.*
- *Plan Maestro de ciclovías de Ñuñoa*
- *Plan de ciclovías Ñuñoa.*
- *Solicitud a Seremi MINVU de desafectación a utilidad pública de vialidades troncales en zonas patrimoniales de Ñuñoa.*
- *Plan Maestro de Movilidad de Independencia.*
- *Plan de Inversión en Espacio Público de Independencia 2020*
- *Estrategia Ambiental Comunal de La Granja.*

De manera complementaria, algunos municipios detallan otros aportes específicos:

- La comuna de Estación Central aporta lo siguiente: *Hay 2 aspectos que se considera importante considerar, que han sido propuestos oficialmente a la SEREMI - MINVU, y que dicen relación con lo siguiente: 1.- Supresión de la vía troncal considerada actualmente sobre el Canal Colector AH, entre Autopista Central y Av. Las Rejas (prolongación de Av. Antofagasta hacia el poniente según PRMS), dado que por una parte el proyecto de ingeniería SERVIU existente resulta inviable por su alto costo sobre la tubería del actual canal , y por otra parte, porque el municipio con el apoyo de los vecinos, se encuentra desarrollando un proyecto participativo de área verde en esta faja, para atender una necesidad histórica anhelada por sus habitantes, en orden a que se supere el deterioro urbano que han debido soportar por a lo menos 3 décadas dada esta obra vial pendiente. 2.- Como mitigación de la supresión del tramo vial señalado, se ha propuesto se incorpore como alternativa la prolongación de Av. Ferrocarril, desde Av. Obispo Umaña hasta el empalme con Av. San Borja, y se restituya a la Av. San Borja, entre Av. Antofagasta y Alameda, su clasificación como vía troncal. Con lo anterior, se pretende por una parte comunicar el sector sur-poniente con el sector sur-oriente de la comuna, a través de los terrenos de Gasco, especialmente por la futura*

creación de la estación concebida por el proyecto Melitren en el terreno ubicado en Av. Ferrocarril con Uspallata, y por otra parte, restituir la calidad de vía troncal a Av. San Borja, dado su importante rol de vía de salida de uno de los más importantes terminales de buses interurbanos de la ciudad existente en el costado sur de la estación central de ferrocarriles, lo que permitiría que las características físicas de la estructura vial, permitan ser diseñadas conforme a las necesidades de soporte que requiere el intensivo tránsito de buses.

- La comuna de San Miguel aporta los siguiente: *Ensanches considerados en el PRMS; Av. Carlos Silva Vildósola, Av. Alcalde Carlos Valdovinos, Salesianos, Av. Departamental y Av. Lo Ovalle, mantienen su afectación original consideradas en el IPT vigente. En cambio, se solicita reconsiderar la reposición de las siguientes afectaciones consideradas en el IPT del 2005: SAN FRANCISCO (de servicio) entre Michelson y Santa Ester, ancho entre líneas oficiales de 15m. Franja entre Michelson, por el norte y tramo de calzada por Santa Ester, por el sur. Con una longitud total de 143,68m. CARLOS WALKER MARTÍNEZ (de servicio) entre Avenida Centenario San Miguel y Avenida Lo Ovalle, ancho entre líneas oficiales de 15m. Franja curva, entre Avenida Centenario San Miguel, por el norte y Avenida Lo Ovalle, por el sur. Con una longitud total de 176,91m. Además se requiere incorporar las siguientes afectaciones: ACTOR BAGUENA (colectora) ensanche entre Alcalde Pedro Alarcón, por el norte y Salesianos, por el sur, ancho entre líneas oficiales de 15m. Con una longitud total de 723,38m. DRESDEN (de servicio), apertura entre Ureta Cox, por el norte y San Nicolás, por el sur; ancho entre líneas oficiales de 15m. Con una longitud total de 205,34m. Y finalmente, se requiere que el PRMS incluya en la red vial metropolitana, la afectación que corresponde a la AV. CENTENARIO SAN MIGUEL (colectora), apertura tipo rotonda, entre Av. Centenario de San Miguel, por el poniente y Sebastopol, por el oriente, ancho entre líneas oficiales de 20m. con una longitud total de 1000,82m. Y a José Miguel Luis Cerda (colectora), apertura entre Tannenbaum, por el norte y afectación de Av. Centenario de San Miguel, por el sur; ancho entre líneas oficiales de 15m. Con una longitud total de 216,71m. De acuerdo al IPT vigente.*
- La comuna de Macul aporta lo siguiente: *El Plan Regulador Comunal es un instrumento esencial para el desarrollo comunal, que debe ser abordado concretamente en el desarrollo de esta modificación al instrumento de planificación metropolitano, toda vez que como política urbana, este plan metropolitano, contiene en sus gravámenes, muchas vialidades de la red comunal afectas, sin que estas tengan una solución concreta a nivel de desarrollo urbano, conteniendo ello un objeto complejo para el análisis, pues al día de hoy son gravámenes e impactos serios al medioambiente social y físico, toda vez que no concretar estas obras de aperturas o ensanches, generan impactos ambientales serios al nivel de planificación y calidad de vida*

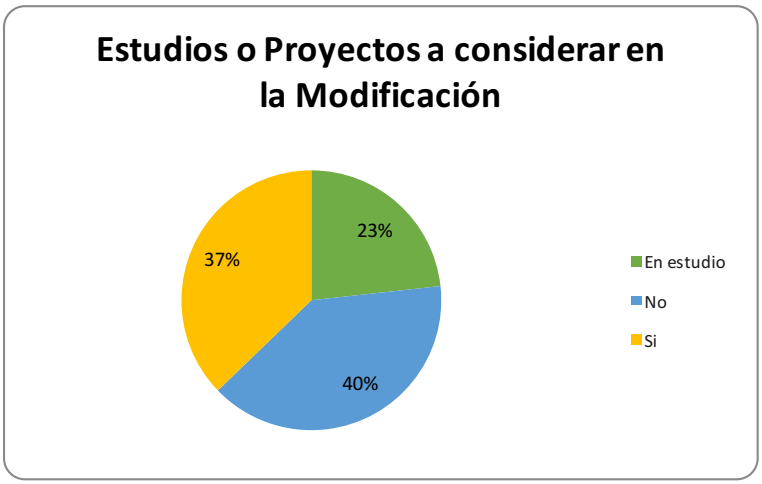
de las comunidades involucradas, por ejemplo, las afectaciones a utilidad pública desde hace más de 50 años que infringen daños determinantes a las comunidades en los bordes del Zanjón De La Aguada 60mt.). Av. Quilín (110 mt- 60 mt...)(eje oriente poniente de nuestra comuna), Av. Pedro de Valdivia, Exequiel Fernández, entre otras. Todo ello ha conducido a deteriorar sus entornos pues el estado no ha asumido su rol de generar el bien público, al no conducir un proceso expropiatorio concreto para esas comunidades dejando al arbitrio de la oferta y demanda por paños inmobiliarios, para la solución de esos deterioros urbanos, que son demandados a diario por la comunidad. Tampoco para ello la solución es desafectar y/o eliminar dichas afectaciones que consisten en aperturas de vialidades esenciales en esta planificación, toda vez que pertenecen a un sistema vial determinado por la autoridad planificadora, pero si es esencial que esa misma autoridad defina un procedimiento técnico y jurídico para dar respuesta a la comunidad ante la cantidad de casos de predios con afectaciones por vialidad intercomunal que están seriamente dañados y además afectan seriamente al sistema urbano ambiental de la comuna, debiéndose materializar por parte del Estado las debidas expropiaciones y así constituir un sistema vial en plena concordancia con las realidades urbanas de cada comuna.

- La comuna de Quilicura aporta lo siguiente: *Durante el año 2019, y a través, de un convenio de cooperación técnica entre SEREMI MINVU y la Municipalidad, para la ejecución del estudio "Diagnóstico e Imagen Objetivo Actualización Estudio Plan Regulador Comunal de Quilicura" , se preparó y publicó una Licitación Pública ejecutada por SEREMI MINVU, a través del, Departamento Desarrollo Urbano e Infraestructura (DDUI) en el portal Mercado Público (ID: 640-7-LR19). Actualmente como municipio nos encontramos en el cierre de la etapa 3 de un total de 6 etapas que cuenta el estudio, ad portas de iniciar la etapa 4 que conlleva desarrollar el proceso definido en el 28 octies de la Ley N° 21.078. Ley que modificó la Ley General de Urbanismo y Construcciones. A la fecha, Seremi Metropolitana MINVU cuenta con acceso directo y conocimiento de todos los avances de diagnóstico y de estudios básicos indicados por la LGUC respecto de la formulación del PRC de Quilicura. Cabe destacar entre estos antecedentes el avance del Estudio de Capacidad Vial y los antecedentes del Diagnóstico.*

3.2.4.1.10 Proyectos de inversión y estudios de los municipios en la el área de la modificación

El 37% de las instituciones participantes señalan contar con algún proyecto de inversión y un 23% en estudios en el área de la modificación.

Gráfico 12: Proyectos de Inversión o Estudios de las Instituciones en el área de modificación



Fuente: Archivos Geacción Spa.

Los municipios identifican los siguientes proyectos de inversión en el área de la modificación:

- *Informe Ambiental proceso EAE, Proyecto Plan Regulador Comunal de San José de Maipo.*
- *Estudio Adecuación Plan Regulador Comunal de San José de Maipo "PRC-SJM" (en proceso de aprobación ante la comunidad, no está vigente).*
- *Estudio de Riesgo Cerro Divisadero, San José de Maipo.*
- *Estudio Geotécnico, Análisis Geológico y Riegos Geofísicos del Sector La Canchilla, San José de Maipo.*
- *Proyecto Diseño Troncal San Francisco, SERVIU RM.*
- *Modificación MPRMS 109 Camino Chicureo.*
- *Mejoramiento de Veredas en Baldosa Microvibrada y Obras Adicionales BIP: 30421482-0 Estado: Aprobado y modificación Monto: $86.211.299. Comuna de Buin.*
- *Construcción veredas calle Condell, comuna de Buin BIP: 40011471 Estado: aprobado con licitación desierta, en evaluación Monto: $57.923.000.*
- *Construcción veredas calle Condell entre Montt y Bulnes de la comuna de Buin BIP: 40011473 Estado: aprobado con licitación desierta, en evaluación Monto: $95.106.000.*
- *Mejoramiento de veredas en Valdivia de Paine, Comuna de Buin BIP: 40011486 Estado: Aprobado en licitación Monto: $ 56.293.000*
- *Construcción de veredas camino Maipo BIP :40011483 Estado: aprobado en licitación Monto: $90.617.000. Comuna de Buin.*

- *Construcción Veredas Calle estadio entre Caletera y San Martin, norte, Buin BIP: 40028244 Estado: Ingresado al Gore Monto: $84411199.*
- *Mejoramiento de vereda calle Condell sur, Buin BIP: 40027779 Estado: Ingresado al Gore Monto: $99.198.331.*
- *Mejoramiento veredas Av. Miraflores entre lo espejo y Arellano, Alto Jahuel, poniente, Buin BIP: 40028328 Estado: Ingresado al Gore Monto: $98.507.000.*
- *Construcción Paseo Peatonal Linderos, Comuna De Buin BIP: 30369572-0 Estado: RS. Contrato en curso Monto: $72.797.000.*
- *Mejoramiento De Aceras Pueblo Histórico De Maipo, Comuna De Buin BIP: 30483641-0 Estado: RS. Previo a proceso de licitación Monto: $101.854.000.*
- *Mejoramiento De Espacios Públicos Y Acequias Del Casco Histórico De Buin BIP: 40008387-0 Estado: RS. Previo a obtener financiamiento CORE Monto: $166.161.000.*
- *Mejoramiento Espacios Públicos Valdivia De Paine BIP: 30483682-0 Estado: FI. Corrigiendo observaciones Monto: $124.428.000. Comuna de Buin*
- *Construcción Alcantarillado Y Extensión De Redes De Agua Potable Viluco, Comuna De Buin BIP: 30446624-0 Estado: FI. Corrigiendo observaciones Monto: $ 119.836.000.*
- *Mejoramiento Alumbrado Público Valdivia De Paine BIP: 40014123-0 Estado: FI. Corrigiendo observaciones Monto: $1.150.000.000. Comuna de Buin.*
- *Reapertura del camino Las Ánimas, Extensión de Manuel Rodríguez, Expropiación Camino el Diamante/Alberto Krumm Oriente, Extensión Las Araucarias y Ordenamiento de Flujos de Tránsito en Av. El Parque. Comuna de Buin.*
- *Actualización del Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea (en desarrollo).*
- *Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (en desarrollo), comuna de Lo Barnechea.*
- *Plan Maestro Manantiales, 2014, comuna de Lo Barnechea.*
- *Plan Estratégico Cordillerano Lo Barnechea, 2017.*
- *Plan Maestro y Red Priorizada de Ciclovías para la comuna de Lo Barnechea, 2019. (Secretaría de Planificación Comunal).*
- *Masterplan Lo Barnechea, Estudio de Alternativas de Desarrollo Urbano Sustentable para el Período 2010-2020, 2011.*
- *Estudio para la Caracterización del Territorio Comunal de Lo Barnechea, 2017.*
- *Ruta Patrimonial Lo Barnechea (Lo Barnechea Cultura), 2020.*
- *Estudio de Riesgos y Protección Ambiental, 2014. comuna de Lo Barnechea.*
- *Estudio de Capacidad Vial y Directrices para una Movilidad Sostenible en la Comuna de Lo Barnechea, 2018.*
- *Extensión Línea 3 Metro, comuna de Quilicura. Estación Intermodal Quilicura, combina el metro línea 3 con el tren suburbano Batuco-Quinta Normal.*
- *Mejoramiento Nudo Vial Vespucio Ruta 5 - Etapa 1 "Túnel Lo Ruiz, comuna*

de Quilicura.

- *Ampliación Caletera Vespucio Norte Tramo: Entre Gral. San Martín y El Salto. Longitud: 20 km. Uniformar perfil de 2 pistas en caletera. Inversión de 1,464,000 UF. Comuna de Quilicura.*
- *Nuevo Enlace Quilicura Entre Ruta 5 y Vespucio Norte. Mejoramiento del nudo Ruta 5 norte – Vespucio Norte; mejorando la conectividad entre ambas autopistas. Inversión de 250,000 UF. Comuna de Quilicura.*
- *Ampliación Avda. San Martín – Quilicura Tramo: A. Vespucio – Doña Leticia. Longitud 1.1 km. Ampliación de capacidad a doble calzada con dos pistas por sentido. Inversión de 170,000 UF. Comuna de Quilicura.*
- *Construcción Conexión Vial San Luis - Vergara - Par F. Gárate (Quilicura), Tramo: San Enrique - Lo Campino. Apertura y ampliación de capacidad a doble calzada con dos pistas por sentido en el eje San Luis - Vergara. Generación par vial F. Gárate - R. Rosales. Inversión de 190,000 UF. Comuna de Quilicura.*
- *Mejoramiento eje Lo Marcoleta, Aperturas y ampliaciones de capacidad a doble calzada de tres pistas cada una con mediana. Estructura paso FF.CC. Incluye ciclovía. Tramo: Lo Echevers - Ruta 5. Longitud: 7.3 km. Inversión de 864,000 UF. Comuna de Quilicura.*
- *Parque Metropolitano Cerros de Renca, 207 hectáreas de los cerros de Renca que se encuentran dentro del límite comunal. Comuna de Renca.*
- *Proyecto FUC Estación Intermodal Pedro Aguirre Cerda, ubicado en la intersección de Av. Carlos Valdovinos, Línea del Tren Rancagua Express y salida Autopista del Sol, Ruta 78. Comuna de Pedro Aguirre Cerda.*
- *Loteo con construcción simultánea Barrio Modelo Etapa 5, de propiedad de SERVIU. Comuna de Talagante.*
- *PRC Lampa se encuentra en etapa final y revisión de antecedentes para dar inicio al art 2.1.11 de la OGUC.*
- *Proyecto " reposición Pte. La Esperanza" (licitación ID 5048-22-LR20). Comuna de Padre Hurtado.*
- *Proyecto de viviendas- Comité Rosita Renard. Comuna de Ñuñoa.*
- *FUC Plaza las Etnias, comuna de Ñuñoa.*
- *FUC Capitán Orella. Comuna de Ñuñoa.*
- *Corredor de Transporte Público Av. Independencia (ejecutado). Comuna de Independencia.*
- *Hospital del Cáncer. Terrenos Ex Hospital San José. Comuna de Independencia.*
- *Ciclovía La Chimba. Comuna de Independencia.*
- *Mejoramiento Av. Vivaceta. Comuna de Independencia.*
- *Proyectos inmobiliarios con emplazamiento en sector Buzeta de la Comuna de Cerrillos.*

- *Proyecto "Construcción Costanera Sur Poniente Etapa 2", entre calle La Estrella y Vespucio, ID Licitación:48-56-LR19, comuna de Cerro Navia. Es un proyecto SERVIU, que interviene un vía de gran importancia comunal. Actualmente la vía Costanera Sur contempla un perfil de 60 metros, el cual no concuerda con lo que se encuentra en ejecución en dicho proyecto junto con la materialización del proyecto Mapocho Rio.*

Los municipios identifican los siguientes proyectos en estudio en el área de la modificación:

- *Diseño de un nuevo puente sobre el río Maipo que unirá Pirque con Puente Alto. Este puente unirá la Av. Alcalde Hernán Prieto en Pirque con Av. Ejército Libertador en Puente Alto. Está en revisión si la conexión de Av. Alcalde Hernán Prieto será directa con Av. Ejército Libertador o con la autopista Acceso Sur. El proceso de diseño lo está efectuando una consultora contratada por el MOP.*
- *Plan de Inversiones en el espacio público (en estudio), comuna de Puente Alto.*
- *Estudio Acceso desnivelado Manquehue; Av. Manquehue entre Presidente Riesco y Av. Kennedy, comuna de Las Condes.*
- *Ley de Aportes al EEPP; Plan de Inversiones en Infraestructura, Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), comuna de Pudahuel.*
- *Proyecto Autopista Américo Vespucio AVO II, que interviene dicha vialidad metropolitana en el sur nororiente de la comuna de Macul y que impacta seriamente a la villa Jaime Eyzaguirre, principalmente por las afectaciones a utilidad pública propuestas en el diseño para ensanche de la caletera de esa vialidad intercomunal.*
- *Se ha levantado como parte de la RCA, de la autopista Vespucio sur, el proyecto de mitigación que corresponde al Mejoramiento de la Estación Metro Macul y que desarrolla los espacios públicos de ese nodo urbano, por lo cual es relevante que ante esta modificación 104 al PRMS. se tengan los antecedentes de este proyecto.*
- *El desarrollo del proyecto de la línea 8 del metro, que se extenderá desde el norte por Av. José Pedro Alessandri (ÑUÑOA), Av. Macul (MACUL) y Av. La Florida (LA FLORIDA), que genera en el caso de la comuna de Macul 3 estaciones nuevas y que sustentaran el aumento de las densidades por la demanda inmobiliaria del sector.*
- *Se solicitó incorporar en esta modificación 104 al PRMS, la eliminación de la afectación a utilidad pública por apertura de la Av. Monseñor Carlos Casanueva (oficio N° 4701 del 29.12.2017), comuna de Macul.*
- *Ciclovía La Concepción-Carlos Antúnez; ciclovía y término de reversibilidad (SECTRA) Andrés Bello; reperfilamiento de Providencia entre Holanda y Tobalaba; continuidad ciclovía Tobalaba desde Lota hasta Nueva Providencia;*

reperfilamiento Manuel Montt entre Andrés Bello y Eliodoro Yáñez; ciclovía Rancagua entre Vicuña Mackenna y Antonio Varas.

- *Proyecto SERVIU eje Gran Avenida, eje Lo Martínez, eje Lo Blanco, comuna de El Bosque.*
- *En el caso de la propuesta de supresión de la vía troncal sobre el Canal AH, se encuentra en desarrollo el contrato del proyecto "Diseño Espacio Público Los Nogales", financiado por el GORE y licitado por el municipio (código mercado público 2434-3-LQ20), comuna de Estación Central.*
- *Reconversión ex Fábrica de Gas de Santiago (Gasómetros Gasco), ubicado entre Av. Antofagasta, Av. Obispo Umaña y línea ferrocarril hacia la costa, comuna de Estación Central.*

3.2.4.1.11 Opiniones Respecto de los Valores Ambientales en el Área de la Modificación

Respecto de la identificación de valores ambientales –entendidos como un aspecto, atributo, componente o elemento del ambiente, que le es propio a un territorio y sus sistemas de vida, y que se reconocen como muy relevantes en el área de la modificación, debiendo, por tanto, tenerse presente al momento de evaluar los efectos ambientales de las diferentes opciones de desarrollo–, los municipios reconocen los siguientes:

- *El corredor biológico del Mapocho río, el cual está asociado a la avenida Costanera Sur y donde hoy se está realizando un gran proyecto medio ambiental con el Parque Mapocho río.*
- *En la comuna de Pirque está muy observado el tema medioambiental en cada intervención que se aplica en la comuna. La comunidad está muy pendiente con cada proyecto que se ejecuta, debe considerarse el tema medioambiental ya que somos una comuna rural y si existen modificaciones en las vías que estas no afecten a las alamedas con árboles centenarios ni a los cursos de agua, que ya son parte de la identidad de la comuna y generarían un descontento en la comunidad pircana.*
- *Zona de pie de monte andino (numerosas quebradas), y borde Río Maipo.*
- *Aspecto de gran relevancia es la condición geográfica. Peñalolén forma parte del grupo de comunas de la unidad Piedemonte Cordillerano. Alrededor de un 22% del territorio comunal corresponde al Piedemonte, mientras que alrededor de un 37% corresponde a la Cordillera propiamente tal. Esto significa que más de un 59% del territorio comunal presenta importantes pendientes y, por ende, constituye un límite natural al desarrollo urbano. Al mismo tiempo, esta condición geográfica constituye un importante atributo de la comuna de Peñalolén, y está asociado a actividades tales como los recorridos de montaña, la existencia de viveros, la venta de artículos*

artesanales, entre otras.

- *Dentro de la comuna de Las Condes y su ubicación pre cordillerana se puede indicar: quebradas, cauces, cerros islas, áreas verdes, canales, sistema de absorción de aguas, falla San Ramón, trazado Pie Andino y su parque adyacente (como puerta de acceso a la zona pre cordillerana) y parques metropolitanos.*
- *Diseñar y construir un adecuado sistema sanitario, que dote con el servicio de agua potable y alcantarillado de aguas servidas, en todos los sectores y las localidades que se vean afectadas por la puesta en marcha del proyecto, producto de la impulsión del mismo.*
- *Diseñar y construir la estructura vial en la comuna de San José de Maipo, necesaria para dotar al sector de una buena accesibilidad desde y hacia la RM, que hoy es deficiente, generando largas filas de autos los fines de semana por el turismo flotante en la comuna, y mucho tiempo de desplazamiento.*
- *Proteger ante todo la flora, la fauna y la Bio-diversidad de las especies nativas presentes en la comuna de san José de Maipo y en especial en el área de estudio.*
- *Definición de zonas de riesgos, con demarcación de flujos de escape ante eventos de desplazamiento de detritos, rocas y aludes.*
- *Considerar principalmente los efectos negativos que pudieran provocar las intervenciones del ser humano en el sector, desechos y microbasurales, venir a botar mascotas, pic-nic (posible quema de flora y vegetales), otros.*
- *Los valores, lineamientos y principios generales del que hacer socio ambiental comunal de Lo Prado, es procurar un medioambiente sustentable, con miras a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, garantizando un medio ambiente libre de contaminación, la protección del medio ambiente local y la conservación del patrimonio ambiental local. Los siguientes fundamentos guían la Política Ambiental como herramienta de gestión ambiental dentro del municipio: 1. Derecho de vivir en un medioambiente libre de contaminación: asegura a todas las personas: El derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. Es deber del Estado velar para que este derecho no sea afectado y tutelar la preservación de la naturaleza. 2. La Calidad de Vida de las personas: que involucra una serie de ámbitos relacionados con el entorno natural, social, económico y cultural. El proceso de mejora de nuestra calidad de vida dependerá de las medidas de conservación y protección del medio ambiente a modo de no perjudicar a las generaciones futuras. La calidad de vida de las personas abarca diversos ámbitos relacionados con el entorno natural y social, tales como el medio ambiente de trabajo, la vivienda y el ambiente intra domiciliario; así como la cultura y el patrimonio cultural local. 3. El Desarrollo Sustentable: a través de la complementariedad del desarrollo económico, social y el uso racional del patrimonio natural, lo que garantizará una mejor calidad de vida sostenible*

en el tiempo. 4. La Participación Ciudadana: en donde la comunidad se hace partícipe de los procesos que se desarrollan en su comuna, ejerciendo el deber de informarse e involucrarse con la gestión local. 5. La Equidad Social: que persigue integrar el ámbito social con el económico y ambiental en búsqueda de mayores niveles de equidad entre los ciudadanos y comunidad local. Los siguientes principios guían la Política Ambiental y se sustentan en los principios en los cuales se basó la Ley N° 19.300 y la Ley N° 20.285. 1.El Principio Preventivo: que fomenta la implementación de acciones a modo de evitar que se produzcan los problemas ambientales. Este principio opera sobre la premisa de que la superación de los problemas ambientales, una vez producidos, es más costosa y menos eficaz que su prevención. 2.El Principio de la Coherencia: que se refiere a que el cumplimiento de la Política y por ende, la gestión ambiental local, requiere de la coordinación y el trabajo de todas las unidades municipales de manera transversal. 3. El Principio de Realismo: Implica que los objetivos municipales que se fijen deben ser alcanzables, considerando la magnitud de los problemas existentes, el momento en que se pretenda abordarlos y los medios con que se cuenten para ello. 4. El Principio de la Participación: Una apropiada gestión es la que incorpora los intereses y preocupaciones de la comunidad en general. Esto permite reconocer las legítimas diferencias entre las partes, así como lograr acuerdos y consensos. 5. El Principio de la Eficiencia: relacionado a que las acciones o medidas que se adopten tengan en cuenta una adecuada relación costo-beneficio, privilegiando acciones o instrumentos que permitan una mejor asignación de recursos. 6. El Principio del Gradualismo y Mejoramiento Continuo: La incontestabilidad ambiental no es un estado fijo y no se logra de un día para otro, sino a través de esfuerzos continuos y mejoras incrementales. 7. El Principio Precautorio: que indica que cuando exista peligro de daño grave o irreversible al ambiente, deben tomarse las medidas necesarias para impedir o reparar la degradación ambiental aun cuando no exista una certeza científica absoluta. Este principio incentiva el accionar municipal ante situaciones ambientales no normadas que impliquen riesgo de daños al medio ambiente. 8. El Principio de la Responsabilidad: en donde los responsables de generar daños ambientales están obligados a reparar el perjuicio causado al medio ambiente, así como también asegurar de acuerdo a las correcciones necesarias, que no volverá a generar dicho daño. 9. Principio de Transparencia: que consiste en respetar y cautelar la publicidad de los actos resoluciones, procedimientos y documentos de la administración en materia medioambiental, así como la de sus fundamentos, y en facilitar el acceso de cualquier persona a esa información, a través de los medios y procedimientos que al efecto establece la ley.

- *La existencia de una vasta superficie de piedemonte en el sector oriental del área metropolitana de Santiago, con una potencialidad ambiental*

considerable, y que si no se ponen en valor, implicarían la pérdida de los servicios ecosistémicos que prestan o podrían ofrecer. Existen predios privados con gran potencial urbano-ambiental, pero debido a restricciones normativas, no permiten el desarrollo de proyectos que pongan en valor y a su vez, permitan recuperar áreas ambientalmente relevantes para la ciudad.

- *Rio, cordón montañoso, proximidad a equipamientos y servicios, áreas verdes, densidad equilibrada, espacios públicos inclusivos, accesibles y de calidad.*
- *Las áreas de afectación de vialidad aun no desarrollada que puede alterar ecosistemas y/o elementos del ambiente en desarrollo.*
- *El Rio Mapocho, su borde y los cursos hidrográficos en la comuna de Pudahuel*
- *La conectividad intercomunal y también el cordón montañoso de la Cordillera de la Costa (sitio Prioritario El Roble) en la comuna de Pudahuel.*
- *No afectar áreas verdes adyacente a vialidad correspondientes a Parque, por deficiencia de superficie de área verde per cápita en la región*
- *Existencia de napas superficiales o cursos de agua (canales).*
- *Tomando en cuenta el escaso estándar de suficiencia de superficie de áreas verdes que detenta la comuna de Sam Miguel (2,9 m^2 por hab.), es de suma importancia establecer el gravamen propuesto por el IPT vigente, en el sector "ciudad del niño" que queda circunscrito por la afectación de Av. Centenario San Miguel, de modo de alcanzar su consolidación y cesión como BNUP de una superficie de 23.285m^2 destinada a área verde (parque) y que rodea al edificio del antiguo Liceo A-91, el que en su interior contiene murales declarados Monumento Nacional (Dec). 30.03.2016).*
- *Buin posee como valores ambientales y/o de sustentabilidad en primera instancia su calidad de ciudad periurbana, la cual el permite mantener una gran cantidad de paisajes rurales en la extensión de su territorio y que ofrecen, tanto al habitante como al visitante, beneficios propios de los servicios ecosistémicos que posee la ruralidad de tipo materiales y psicoespirituales. Estos valores ambientales se reflejan en los ríos, montañas y campos que posee la comuna.*
- *Un valor ambiental en el caso de la Comuna de Curacaví es su condición de comuna Rural, que cuenta con un área prioritaria con protección oficial (MINAGRI OCOA), con el estero Puangue, y con zonas urbanas con características rurales, en ese sentido ese valor ambiental es relevante de considerar al momento de trazar la vialidad de carácter intercomunal, por ejemplo la Ruta del Valle poniente M27P que en la actualidad está definida con un ancho de 100 metros y pasa dentro de limite urbano del villorrio El cerrillo, generando un problema mayor en el valor ambiental que tiene dicho villorrio. Se solicita reevaluar el trazado de dicha vía.*
- *Los valores de ambiente y/o sustentabilidad que se advierten en el área de la modificación correspondiente a nuestro sistema comunal de Macul y que son*

necesarios de preservar, es el relevar y potenciar los atributos de la conformación urbana de la comuna de Macul, compuesta por Barrios consolidados, de baja densidad y que son afectados por vialidad urbana de carácter metropolitano, constituidos por vías expresas y troncales, que impactan en la calidad de vida de estos sectores. Considerando la importante variable de la diversidad de usos de suelo insertos en el territorio comunal de Macul, es necesario considerar los atributos de cada uno de ellos, donde el sistema habitacional con sus valores asociados a una estructura vial interior de barrios, como se mencionó anteriormente, aparece como relevante en la estructura comunal, pero no se deben olvidar los componentes derivados de las áreas de equipamientos metropolitanos existentes y uno muy importante que son las zona industriales que han tenido a través de los años una importante función en la comuna, dándose ahora desde la mirada institucional un nuevo valor en el sentido de regenerar estas áreas, integrándoles usos mixtos que necesariamente impactaran al sistema metropolitano, donde estas zonas industriales puedan ir mutando para entregar a la ciudad, un nuevo sector del tipo subcentro intercomunal, plenamente integrado al sistema vial. Un valor medioambiental directamente relacionado con este plan, es el deber de abordar la temática de los modos de desplazamiento urbano en todos sus niveles, que han sido considerados en los planes de desarrollo comunal y por lo tanto estimo necesario de la política de vialidad urbana, debe ser una herramienta para desarrollar y actualizar este plan (planes de movilidad ciclovial - peatonal y otros modos de desplazamiento).

- Comuna de Lo Barnechea:
  - *Alto estándar de dotación de áreas verdes por habitante.*
  - *Valoración del paisaje natural precordillerano, dado su uso recreativo y rol como prestador de servicios ambientales para el área urbana.*
  - *Resguardo de valores socioculturales asociados al modo de vida rural.*
  - *Alta valoración de la densidad acorde con escala y vida de barrios residenciales.*
  - *Alta valoración del patrimonio cultural, sector del Pueblo de Lo Barnechea y patrimonio intangible.*
- *En Quilicura Valor ambiental 1: Elementos paisajísticos que aportan un alto valor al ecosistema urbano comunal e intercomunal de la zona, tales como los remanentes del gran humedal de Batuco (O´Higgins y San Luis Norte) con su flora y avifauna asociada, los cerros islas (Cerro Renca-Colorado, Cerro Punta San Ignacio-Verde y Cerrillo Lo Castro), los desagües, canales y esteros existentes (Las Cruces y Los patos). Valor ambiental 2: Corredores biológicos locales e intercomunales que conectan los fragmentos naturales existentes.*
- *Cerros de Renca, ribera del río Mapocho*.
- En la comuna de Providencia: *Corredores medioambientales formados por*

avenidas arboladas y sistema integrado de parques y plazas; sistema de riego de acequias de algunas de las calles troncales; hitos geográficos, paisajísticos y ambientales como Canal San Carlos, Río Mapocho y Cerro San Cristóbal; alto nivel de consolidación del territorio (vialidad y densificación) y mixtura de usos de suelo que permite el desarrollo de la peatonalidad; alto nivel de accesibilidad y conectividad apoyadas por una densa red de transporte público (Metro y Transantiago); dotación de equipamientos de escala metropolitana; densidades media-alta y alturas máximas definidas por ejes para asegurar asoleamiento, abastecimiento de servicios y calidad de vida.

- En la comuna de Maipú: *parques y áreas verdes consolidados en la comuna, cantidad de población comunal y flotante; comuna con altos indicadores de tercera edad; comuna que permite conexión del sector poniente, Metro como eje atractor de viajes tanto de la población comunal como comunas vecinas; áreas de valor natural como quebrada de la Plata.*
- *La comuna de Pedro Aguirre Cerda presenta ventajas territoriales ligadas a su ubicación y cercanía con el centro del Gran Santiago, lo que se presenta como un potencial de desarrollo. En el territorio comunal se ubica el mayor centro de abastecimiento hortofrutícola del país, lo que sumado a la facilidad de conectividad interregional producto de la presencia de autopista interurbanas le otorga posibilidades de cumplir un rol estratégico para la capital.*
- *Presencia de áreas verdes en bandejones o bordes de vías metropolitanas en la comuna de San Joaquín.*
- *Los suelos y la napa freática de la zona en la comuna de Talagante.*
- *El pie de monte de Santiago.*
- *Solicita revisar perfil de ruta camino Bollenar por Peñaflor, en relación a parque intercomunal El Trapiche, comuna de Peñaflor.*
- *Arborizaciones existentes de carácter "patrimonial" en la comuna de El Bosque.*
- *Los principales valores ambientales, están dados por la continuidad de las áreas naturales con poca intervención antrópica así como los estilos de vida vernácula con sistemas culturales propios en la comuna de Lampa.*
- *Cerro El Roble presenta una franja de protección Biológica, es interés de la comuna de Padre Hurtado poder potenciarla, desarrollando proyecto que involucren a la comunidad y usándolo como una herramienta de educación cívica y medioambiental.*
- Comuna de Isla de Maipo: *Es importante considerar el rio y su biodiversidad (flora y fauna) como un valor importante a considerar, en el sentido de preservar y potenciar lo existente. Sería optimo considerar una zona de protección ambiental entre la o las nuevas vías y el rio Maipo, de forma tal que se dé pie a generar y consolidar espacios públicos de acercamiento a dicho elemento natural.*

- *El PRMS y en especial su modificación PRMS 100, (aprobado según Res. N° 153 del 28.10.2013 y publicada en el D.O. del 26.11.2013), agregó en su art. 11° transitorio, las nuevas normas urbanísticas para las áreas de extensión urbana, quedando dentro de esto último y en el caso de la comuna de La Pintana, el sector sur de ella (Población Mapuhue, Parcelación Ex Fundo El Esfuerzo – La Esperanza – Sn. Antonio y La Primavera). De lo expuesto, es necesario considerar, que dentro de esta comuna (en especial el sector sur de ella – cuadrante comprendido entre calle Lo Blanco al norte, El Mariscal al sur, Av. Santa Rosa al oriente y San Francisco al poniente), una de las zonas importante de ser incorporada en esta modificación, cuenta con predios cuyas superficies oscilan entre 5.000 m2 a 10.000 m2, por lo que las distancias a los ejes de conexión hacia otros puntos importancia dentro de la R.M. son de consideración, de lo expuesto, la intervención vial en estas áreas destacadas, si no son debidamente analizados en su trazado, podrían alterar los valores ambientales y de sustentabilidad de estos suelos. Dentro de las vías destacables se encuentra la calle John Kennedy (T34S – ancho 30,00 mt. entre Líneas Oficiales – P.R.M.S.), la que se desplaza entre las calles Lo Martínez (T14S) al norte y Lo Blanco (T15S) al sur, sin embargo su trazado se ve proyectado (sin verse aún ejecutado) entre calle Lo Blanco (T15S) al norte y calle Paicaví (T48S) al sur – el diseño de la citada calle (el que podría incluso prolongarse desde calle Lo Martínez hacia el centro de la capital), como vía Troncal (Título 2, Capítulo 3, "De los Trazados Viales Urbanos OGUC), permitiría el enlace con otros hitos urbanos importantes dentro de la ya mencionada R.M.*
- *En el caso de Ñuñoa, existen gran cantidad áreas verdes en platabandas de veredas y bandejones centrales de vías, lo que debería mantenerse y mejorarse para potenciar el diseño urbano que ayude al trasporte activo (caminata y bicicleta), además de potenciar los beneficios que ofrece la flora nativa para disminuir el consumo hídrico y contaminación tanto acústica como ambiental.*
- Comuna de Ñuñoa: *Valorización sociocultural positiva para la zona patrimonial de Villa Olímpica al suprimirse la vialidad troncal de Av. Sur que afectaba la armonía del conjunto protegido como zona típica. Valorización sociocultural negativa para el resto de las zonas patrimoniales de la comuna que se ven afectadas por vialidades troncales y que se manifiestan en el oficio mencionado de la pregunta N°1. (solicitud de desafectación de vialidades sobre zonas patrimoniales). Valorización educacional negativa, al eliminarse la vialidad troncal Los Tres Antonios entre Av. Grecia y Rodrigo de Araya, por cuanto existe la Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación cuya carga de ocupación se verá considerablemente disminuida al no enfrentar este equipamiento a una vialidad troncal.*
- *Ecosistemas consolidados en la comuna de Independencia.*

- *Concentración de inmuebles y barrios patrimoniales en la comuna de Independencia.*
- *En el estudio de modificación al PRMS, se deberán tomar en consideración los efectos ambientales negativos que eventualmente se generan al proponer vías intercomunales (expresas y troncales) en áreas de preservación ecológica en la comuna de Melipilla.*
- *Mediante la conformación de costaneras y avenidas parques se pueden potenciar corredores ecológicos al interior de las ciudades.*
- *Las áreas verdes asociadas a vías pueden favorecer la captación de CO2 y así disminuir la emisión de ruidos e incentivar otros medios de transporte.*
- *Mediante la conformación de vías estructurantes (expresas y troncales) se mejora la conectividad intercomunal y con ello el acceso a servicios y equipamiento.*
- *Calles libres de vehículos estacionados, baja construcción en altura y baja densificación en la comuna de Cerrillos.*
- *En el caso del territorio de Estación Central es relevante señalar su rol metropolitano vinculado al transporte interurbano, dado fundamentalmente por su localización central y su vinculación estratégica con vialidades expresas que conectan las regiones con la comuna y el gran Santiago.*
- *Disminución de impactos urbanos y sociales por supresión o ajustes de perfiles viales PRMS propuestos, no materializados desde la fundación de la comuna de Estación Central el año 1985, tales como: supresión de Av. Canal AH, disminución de perfil vial de Av. Padre Hurtado (ex Av. General Velásquez), disminución de perfil vial de Av. Pedro Aguirre Cerda, supresión de eje vial Vista Hermosa-Yelcho-Coyaique-Hnos. Carrera*
- *Accesibilidad/conectividad a red de parques urbanos y sistema de áreas verdes comunales en Cerro Navia.*
- *Arbolado urbano en Cerro Navia.*
- *Valores ambientales importantes a considerar: desmedro de la calidad de vida, por el aumento de ruido molesto y aumento de material particulado en la comuna de La Granja.*

3.2.4.1.12 Opiniones Respecto de los Problemas Ambientales en el Área de la Modificación

Respecto de la identificación de problemas ambientales –entendidos como una influencia humana o natural sobre los ecosistemas que conducen a una limitación, reducción o incluso a la eliminación de su funcionamiento, que se reconocen como importantes en el área de estudio–, el participante reconoce las siguientes situaciones y/o condiciones:

- Comuna de Quinta Normal: *Aumento de las islas de calor, por la excesiva*

pavimentación y poca arborización de las vías. Aumento de la contaminación atmosférica por congestión vehicular. Deterioro del espacio público por vehículos estacionados en calzadas y platabandas de las vías comunales.

- *La mayor preocupación en Pirque son la vegetación y los cursos de agua. A pesar de que somos una comuna rural no tenemos suficientes áreas verdes públicas, la mayoría se encuentra en caminos y plazas. Las intervenciones deben considerar estos aspectos y si se eliminan debe considerar una relocalización o reposición de la vegetación o ecosistema afectado.*
- *Alta densidad habitacional, poca conectividad vial (norte sur, y oriente poniente) en la comuna de Puente Alto.*
- *Peñalolén se reconoce como una comuna frontera entre la ciudad y el pie de monte pre-cordillerano La necesidad de expansión de la ciudad, la búsqueda de nuevos suelos desarrollables para el sector inmobiliario y el proceso de integración social, ha generado la aparición de ofertas de vivienda en sectores que hace años no habrían sido considerados, como el sector pie de monte. Si bien, nuestra comuna tiene zonas edificables en dicha zona, estas recién comenzaron a consolidarse hace alrededor de 15 años con conjuntos residenciales de baja densidad, los cuales durante estos dos últimos años se han visto afectados con la generación de proyectos de departamentos de gran altura (11 pisos), rompiendo la visión de barrio y comuna de nuestros vecinos.*
- Comuna de Las Condes: *Densificación, la indefinición de áreas de restricción y afectas a utilidad pública (incluyendo cauces), falta de planificación en los accesos a la pre cordillera (no se encuentran regulados), carencia de áreas para el establecimientos de plantas de basura, reciclaje y compostaje, y áreas y espacio para el desarrollo de energías renovables*
- Comuna de San José de Maipo:
    - *Diseñar y construir un adecuado sistema sanitario, que dote con el servicio de agua potable y alcantarillado de aguas servidas, en todos los sectores y las localidades que se vean afectadas por la puesta en marcha del proyecto, producto de la impulsión del mismo.*
    - *Diseñar y construir la estructura vial, necesaria para dotar al sector de una buena accesibilidad desde y hacia la RM, que hoy es deficiente, generando largas filas de autos los fines de semana por el turismo flotante en la comuna, y mucho tiempo de desplazamiento.*
    - *Proteger ante todo la flora, la fauna y la Bio-diversidad de las especies nativas presentes en la comuna y en especial en el área de estudio.*
    - *Definición de zonas de riesgos, con demarcación de flujos de escape ante eventos de desplazamiento de detritos, rocas y aludes.*
    - *Considerar principalmente los efectos negativos que pudieran provocar las intervenciones del ser humano en el sector, desechos y microbasurales, venir a votar mascotas, pic-nic (posible quema de flora*

y vegetales), otros.

- Comuna de Lo Prado: *En base a la política ambiental y al plan de gestión comunal, los problemas y preocupaciones ambientales detectados y en el área de estudio, corresponden a los siguientes componentes:*
  - *Áreas Verdes: Fondo para proyectos, programa de poda, construcción y mantención de Plazas y parques.*
  - *Aseo: Capacitación ciudadana con respecto a residuos sólidos domiciliarios y fiscalización y corresponsabilidad ciudadana.*
  - *Higiene Ambiental y Zoonosis: La Necesidad de un Programa de saneamiento comunal.*
  - *Contaminación Ambiental: La necesidad de capacitar a la ciudadanía y de la incorporación de un plan de educación ambiental comunal, en base a la ordenanza medioambiental de lo prado.*
  - *Temas Emergentes: La necesidad de incorporar proyectos de energías renovables y sensibilización ante el cambio climático.*
- *Sin lugar a dudas, entre las preocupaciones ambientales que actualmente encontramos en el área metropolitana de Santiago, tenemos: Ruido ambiental, Contaminación atmosférica por MP 2,5 y MP 10; en el sector oriental precordillerano, los incendios forestales y pérdida de cobertura vegetacional; y el déficit hídrico que hoy afecta no solo a la RM, sino también a gran parte del territorio nacional, debido en parte, al cambio climático. Otro problema ambiental se relaciona con el deterioro ambiental y social de predios que no tienen atractivo para el desarrollo urbano debido a sus condiciones normativas actuales, lo que se traduce en el deterioro progresivo de sus valores ambientales.*
- Comuna de Vitacura: *El aumento del parque automotriz, paso intercomunal de vehículos sobre el territorio, fragmentación del territorio por autopistas interurbanas.*
- Comuna de Colina: *Trazados de vías al límite de áreas de preservación.*
- Comuna de Pudahuel: *1.Contaminación atmosférica proveniente de diversas fuentes contaminantes (aeropuerto, actividad industrial, partículas en suspensión), 2. Contaminación acústica por transporte, 3.Presencia de canteras en área rural y urbana, 4. presencia de microbasurales y vertederos ilegales, 5. Déficit de áreas verdes consolidadas.*
- Comuna de Conchalí: *La protección de las áreas verdes existentes y su balance entre sí.*
- Comuna de Paine: *Ejecución de construcciones en posibles fajas viales.*
- Comuna de San Miguel: *El emplazamiento de esta comuna pericentral, respecto del área metropolitana, le grava la condición de comuna de paso y en el escenario actual, en que los desplazamientos se han limitado, el uso de los ciclos se ha incrementado notablemente. Es en este contexto urbano que el acondicionamiento de redes viales de ciclovías exclusivas y/o compartidas*

se ha hecho una necesidad imperiosa, por lo cual el eje vial estructurante de San Miguel (Gran Avenida José Miguel Carrera) requiere un rediseño que incluya a los diversos usuarios que la actualidad confluyen.

- Comuna de Buin: *Primeramente que en el caso de la vialidad proyectada ésta no sea coincidente con las necesidades de conectividad que posee la comuna. Por otra parte, que en efecto, en el caso de proyecciones de nueva vialidad estas no posean las fajas necesarias para diversificar modos de transporte en el marco de una movilidad Urbana Sustentable, aumentando flujos vehiculares y manteniendo la planificación vial en el uso del automóvil, lo cual genera mayor contaminación acústica y atmosférica. Por otra parte, el uso exclusivo de vías para la circulación del automóvil trae consigo, en especial en áreas rurales, la generación de VIRS y microbasurales.*
- Comuna de Curacaví: *1_ Daño a fauna por disminución de su territorio y aumento de tráfico en zona, disminución de terrenos agrícolas.2_ Aumento de micro basurales en caminos.3_ Mayor contaminación del aire, ruido.*
- Comuna de Macul: *Los problemas y/o preocupaciones de ambiente y/o sustentabilidad, que se advierten en el área de estudio, específicamente en el territorio comunal, son por una parte, lo expresado anteriormente, relacionado con las afectaciones a utilidad pública, que no han sido materializadas y de las cuales se desprenden problemas ambientales y sociales profundos en algunos sectores patrimoniales de la comuna, como es el eje de la Av. Quilín, que está absolutamente atrofiado por esta regulación, que no está materializada y que por su carácter de av. parque ha impedido un desarrollo medioambiental en torno a esta vialidad que debiera estar ejecutada por parte del Estado, a través de planes de inversión pública, en torno a este valor medioambiental de sustentabilidad que sería poseer una vialidad asociada a un parque urbano que mejoraría la dinámica urbana de nuestra comuna en ese sector. Otro problema serio de carácter medioambiental, asociado a la afectación a utilidad pública, es el sector sur poniente de la comuna en el eje del Zanjón de La Aguada, donde existen un gran cantidad de predios excluidos del desarrollo urbano, por estar afectos a esta normativa que impacta en forma radical su desarrollo y que se extiende a los entornos de los barrios, dejando con ello zonas con serios problemas de seguridad ambiental.*
- Comuna de Lo Barncechea:
    - *Intervención de cauces (Estero el Carrizo, Las Hualtatas) alteran elementos naturales y ecosistémicos.*
    - *Cambio climático y sus efectos en riesgos de aparición lenta como factor determinante del proceso de urbanización (déficit hídrico, perdida de cobertura vegetacional, incremento del potencial de incendio forestal).*
    - *Congestión vehicular en principales ejes de acceso a la comuna y*

sectores de mayor concentración de servicios y establecimientos educacionales.

- *Infradotación de modos no motorizados de transporte (ciclovías electromobilidad) debido a las diferencias topográficas de la comuna y las distancias entre áreas de servicio y residenciales.*
- Intensificación de la urbanización en los sectores periurbanos.

- Comuna de Quilicura:
  - *Problema 1 - Conservación de la biodiversidad, presión sobre los recursos de valor natural y degradación ambiental: Necesidad de conservar las áreas de valor natural ante el avance del desarrollo inmobiliario, las infraestructuras de carácter metropolitano y las actividades productivas del territorio. Temas de ambiente y sustentabilidad relacionados: Áreas de valor natural; (1) áreas prioritarias para servicios ecosistémicos (2) especies y ecosistemas amenazadas (3) sitios prioritarios para la conservación de la biodiversidad (4) humedales (5) zonas de amortiguamiento. Protección y uso sustentable de recursos hídricos; (1) extracciones efectivas de agua (2) extracciones autorizadas de agua (3) área de recarga de los acuíferos (4) áreas de reservas de caudales. •Presencia de Vertederos Ilegales de Residuos Sólidos (VIRS) (1) sitios con potencial presencia de contaminantes.*
  - *Problema 2 - Zonas de Riesgo: proteger a la población y la infraestructura crítica frente a amenazas naturales (inundación, anegamiento) y antrópicas (sitios contaminantes). Temas de ambiente y sustentabilidad relacionados: Riesgos Naturales; (1) zonas de amenazas (2) zonas vulnerables.*
  - *Problema 3 - Movilidad inter e intracomunal; guiar a la comuna hacia la adaptabilidad frente a distintos escenarios de cambio climático asociados especialmente a la contaminación del recurso aire por material particulado. Temas de ambiente y sustentabilidad relacionados Calidad Ambiental; (1) Calidad de aire. Cambio climático; (1) emisiones y capturas de gases efectos invernadero (GEI) (2) Medidas en planes de adaptación y mitigación vigente.*
- Comuna de Renca: *Segregación socioespacial de la trama urbana y problemas de acceso a la ribera del río Mapocho debido a la existencia de autopistas urbanas y líneas ferroviarias. Estas además generan contaminación acústica, de la atmósfera y problemas de seguridad.*
- Comuna de Providencia: *Congestión vehicular constante y consecuente contaminación ambiental (aire, acústica); saturación de los espacios de estacionamiento y presión sobre otros espacios para estacionar (como veredas, veredones, áreas verdes, etc.); saturación de veredas en horas punta de los sectores comerciales; saturación de ciclovías en horas punta y conflictos*

de convivencia vial por escasez de espacio; islas de calor; inundación de los cauces de agua; interrupción de servicios básicos por eventos climáticos relevantes (nevazón, lluvias intensas, olas de calor); escasez hídrica o sequía prolongada (afecta a riego de arbolado urbano e hidratación de personas durante olas de calor); eliminación de especies vegetales significativas al interior de los predios privados para dar paso a estacionamientos (falta de normativa para regular distintos ámbitos de los estacionamientos en espacio privado, como máximo de estacionamientos y conservación de áreas verdes y especies vegetales preexistentes).

- Comuna de Maipú: *Tomas y transformación de campamentos en vías PRMS no consolidadas; segregación del territorio por vías expresas, transformando la comuna en paso dejándola fragmentada (autopista Vespucio, del sol , camino a Melipilla); trazados que nunca podrán consolidarse por estar sobre infraestructura peligrosa (avenida Tres Poniente), falta plan de integración otros modos de movilidad.*
- *La comuna de Pedro Aguirre Cerda presenta un desarrollo urbano contenido en cuanto a la comparación con el resto de las comunas aledañas. Esto, dentro de otros aspectos, se debe a la mala conectividad que posee el territorio comunal con el resto de la trama urbana de la región, estando flanqueada y limitada por 3 autopista interurbanas que no le permiten tener una mejor conectividad con su entorno inmediato.*
- *Permanencia de bandejones y/o parques en fajas de vialidad metropolitana, comuna de San Joaquín.*
- *Problema de congestionamiento vial por falta de construcción de vías, comuna de Talagante.*
- *Tener presente las quebradas de Santiago.*
- Comuna de Lampa: *La fragmentación de áreas naturales y rurales donde se dan sistemas de vida únicos en la Región Metropolitana tales como zonas de piedemonte tal como la propuesta de apertura de 80 mts en Av. La Montaña para el tramo de limite urbano norte y sector rural de El Molino. En el área rural debe darse revisión al trazado de la vía expresa E12N con perfil de 60 mts que atravesaría el estero Lampa y ver las externalidades que una vialidad de esta categoría podría generar sobre la caja del estero que en año con excedencias tiende al desborde y podría afectar las poblaciones adyacentes en ambas riberas.*
- Comuna de Padre Hurtado: *El trazado propuesto pasa por el medio de la zona de protección ambiental declarada anteriormente, es vital que la influencia humana sea de la menor escala posible, de esta manera la biodiversidad del sector no se romperá.*
- Comuna de Isla de Maipo: *En atención a este reconocimiento del rio como valor importante a considerar, es que actividades como la extracción de áridos y la conformación de microbasurales son una problemática ambiental*

existente ya que genera externalidades negativas en su entorno, mermando las posibilidades de desarrollo sustentable al borde de este.

- Comuna de La Pintana: *Dentro de esta comuna, las condiciones de vida existentes se encuentran, en su mayoría, carentes de un sistema de desarrollo sustentable en el tiempo. La comuna requiere de agregar y/o modificarlos, por ejemplo, las normas sobre la clasificación de los trazados viales (ver Título 2, Capítulo 3 – OGUC), dándosele preferencia a las áreas carentes de una solución óptima para ello; crear nuevos estándares de clasificación de las vías (Expresas – Troncales – Colectora – de Servicio – Locales – Pasajes).*
- Comuna de Ñuñoa: *La gran cantidad de uso de automóviles en edificios en altura colapsa las vías que las rodean, ya que los EISTU consideran solo el edificio en cuestión y no la capacidad del entorno (manzana - barrio).*
- Comuna de Independencia: *Interviene sobre ecosistemas de barrios consolidados alterando su fisonomía, modificando sus relaciones con el contexto, aumentando la fricción en sus bordes que han tardado años en recuperarse. Las expropiaciones requeridas para perfiles propuestos en plan PRMS destruyen manzanas cohesionadas (principalmente de fachadas continuas) y de alto valor identitario en nuestra comuna.*
- Comuna de Melipilla: *En el estudio de modificación al PRMS, Se deberán tomar en consideración los efectos ambientales negativos que eventualmente se generan al proponer vías intercomunales (expresas y troncales) en áreas de preservación ecológica. Aumento de congestión vehicular en sectores urbanos por incremento en la densidad de población. Incremento de emisiones de CO2 y material particulado asociados al transporte público. Altos niveles de emisiones acústicas asociadas al transporte de vehículos. Acumulación de basura en los bordes de caminos, con la consecuente degradación del medioambiente y riesgos de incendio, especialmente en sectores rurales. Atropello de fauna silvestre.*
- Comuna de Cerrillos: *contaminación del aire, y acústica ,por alta densificación del área, utilización de las vías públicas como estacionamiento de vehículos. Conflicto de convivencia, mitigaciones entre la vivienda y las industrias. La relación de los usos residencial e industrial que incluso fueron analizados en el PLADECO 2019-2023.*
- Comuna de Estación Central: *se requiere de una vialidad sustentable para atender estas grandes demandas de movilidad vehicular y peatonal, expresado tanto en una debida conectividad entre la trama vial metropolitana y el nivel local, como el desarrollo y mejoramiento de la calidad de los espacios públicos asociados a la vialidad metropolitana.*
- Comuna de Cerro Navia: *Efectos irreversibles en la calidad de los recursos naturales renovables y perturbación en el valor paisajístico del área de intervención a raíz de nuevos trazados y/o posibles ensanches. Inundaciones.*
- Comuna de La Granja: *contaminación ambiental: emisión de material*

particulado, ruidos molestos y microbasurales.

3.2.4.1.13 Opiniones Respecto de los Conflictos Socio Ambientales en el Área de la Modificación

Respecto de la identificación de conflictos socio ambientales –entendidos como una tensión entre actores frente a una temática identificada como relevante en el contexto del territorio de la modificación–, los municipios reconocen los siguientes:

- Comuna de Quinta Normal: *Por la gran cantidad de afectación a utilidad pública, y por ende expropiaciones de gran parte de las vías PRMS que pasan por la comuna, las que generan un importante conflicto con los propietarios de estos predios, debido a que estas afectaciones llevan más de 60 años y no se han ejecutado, impidiendo en muchas ocasiones la posibilidad de vender o regularizar su propiedad.*
- Comuna de Pirque: *Existe un conflicto con una toma en Av. Virginia Subercaseaux con camino san Vicente, que posiblemente afecte si se considera el ensanche de la avenida y es un problema delicado que se está trabajando con el MINVU para su erradicación.*
- Comuna de Puente Alto: *Sí, en el área de pie monte, con las numerosas quebradas, falla geológica, etc.*
- Comuna de Peñalolén: *Dentro del área a modificar, los conflictos socio ambientales tiene relación al carácter predominante de una comuna Pie de monte, mantener una densidad, coeficientes de constructibilidad y altura de edificación reducidos, además hemos advertido en anteriores procesos de planificación preocupaciones sobre el trazado de la vía Paseo Pie Andino, que emergen del sector oriente de la comuna, lo anterior debido a que el trazado afecta sectores residenciales.*
- Comuna de Las Condes: *Los conflictos que generan las áreas de restricción y áreas afectas, frente a los proyectos inmobiliarios, donde no hay claridad respecto a las fajas de protección, anchos ni medidas; ni las condiciones de entrega al bien nacional. Considerando, además, los cauces naturales y artificiales. Falta de catastro de áreas verdes, incluyendo sus especies. Falta de planificación de ciclovías intercomunales (cada comuna las hace, sin pensar en un plan regional).*
- Comuna de San José de Maipo: *Sin duda, que el potenciar el turismo rural en cualquier sector, conllevará un conflicto socio ambiental, con aquellos vecinos residentes, que verían amenazada de una u otra forma su calidad de vida. Por lo tanto, sería bueno establecer las posibles problemáticas que podrían afectar negativamente a los vecinos residentes, para así poder definir las acciones que sean necesarias para evitar la problemática.*

- Comuna de Lo Prado: *Los conflictos socio ambientales detectados, en el área de modificación es la incompatibilidad de infraestructura vial existente y futura, respecto a la infraestructura comunal (comercio, vivienda, etc.), que se enfrenta a estas modificaciones viales, como las posibles expropiaciones y enajenamiento de parte de la propiedad. En el caso específico del eje estructurante de Gral. Bonilla y Gral. Buendía, se emplaza el centro ceremonial Mapuche, por lo tanto cualquier modificación del entorno, requiere y debe ser sujeta a consulta indígena (Convenio N°169).*
- Comuna de La Florida: *Conflictos relacionados con la generación de nuevas afectaciones a utilidad pública y la reticencia que provocaría en comunidades locales respecto a estas afectaciones.*
- Comuna de Vitacura: *problemas por nuevas afectaciones.*
- Comuna de Colina: *Principalmente en las vías que faltan por desarrollar y aquellas en por sus dimensiones generan una segregación de los distintos habitad. Además, de las vías que generan conexión entre zonas urbanas y que hoy pueden ser normadas.*
- Comuna de Pudahuel: *los (4) identificados en el Informe Ambiental del PRC; 1. Externalidades negativas del aeropuerto (impacto vial, contaminación acústica y atmosférica), 2. Presencia de actividades industriales molestas o contaminantes en el área rural (que afectan la actividad agrícola), 3. inadecuado funcionamiento de ferias libres (alteración de tránsito, ruido, incomodidad con vivienda cercana), 4. Mix de uso industrial y residencial en área rural, genera externalidades negativas en residentes.*
- Comuna de Paine: *La consolidación de perfiles existentes que no responden a una proyección de mejoramiento vial en el tiempo.*
- Comuna de San Miguel: *La densificación habitacional, que influye en la densificación poblacional y del parque automotriz, hace que la principal arteria norte-sur de esta comuna, la Gran Avenida José Miguel Carrera, en el análisis de factibilidad vial que observa que los altos niveles de flujo, producen altos niveles de saturación, aún en un escenario de gestión optimizada. Esto nos permite deducir que el tema vial, en la columna más importante de la comuna, es un foco de posible conflicto socio-ambiental.*
- Comuna de Buin: *Los posibles conflictos ambientales provenientes de esta modificación, posiblemente se den en caso de ampliación o proyecciones de vías inexistentes, ya que podría generar conflictos propios provenientes de la expropiación de terrenos. Por otra parte y al corto plazo, podría incluso contemplar modificaciones del límite urbano y depredación de suelo rural, considerando que también esto podría contemplar ampliaciones de servicios básicos como electricidad, agua potable y alcantarillado.*
- Comuna de Curacaví: *Un potencial conflicto socio ambiental, puede desarrollarse con los habitantes de del sector Lo Águila y sector de Cerrillos, ya que en la actualidad se han visto aumentado su densidad por razones de*

loteos irregulares y el sector de Cerrillos por estar en zona de extensión urbana. Y de acuerdo la red vial proyectada la Ruta del Valle Poniente M27P y Camino a Puangue M44P se proyecta por las zonas mencionadas.

- Comuna de Macul: *Desde el punto de vista del objetivo de este plan que es, "Modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS", esta actualización no solo debe ser "mantener o simplemente modificar las vialidades para evitar los problemas o conflictos de los vecinos con la autoridad", toda vez que es el Municipio quien está enfrentando problemas generados por un plan metropolitano (afectaciones a utilidad pública sin materialización) ante la comunidad y por muchos años (PRIS 67 - PRMS 1994), sino que en la búsqueda de generar proactividad en las soluciones, se debe indagar en el ordenamiento territorial de esos paños, toda vez que los afectados han visto disminuido su patrimonio por años sin tener soluciones concretas para ocupar sus predios, sin poder vender los predios además que están muchos de ellos afectos en su totalidad.*
- Comuna de Lo Barnechea:
    - *Interacción negativa entre el transporte motorizado con el modo peatonal y transporte no motorizado.*
    - *Segregación residencial, concentración y homogenización socioeconómica.*
    - *Incremento en la fricción de usos de suelo y transporte debido a la potencial consolidación de vías de nivel metropolitano (PRMS), a través de barrios residenciales.*
    - *Urbanización de los bordes de contacto del área urbana con el entorno natural genera efectos en el paisaje y alteración de los componentes ecosistémicos.*
    - *Deterioro / Pérdida de servicios ambientales por potencial cambio de destino de espacios públicos y naturales insertos en el espacio urbano (quebradas, tranques y cerros isla existentes).*
- Comuna de Quilicura:
    - *Conflicto 1: Exposición frente a amenazas naturales y antrópicas: El territorio presenta elementos que conforman el patrimonio natural de la comuna y que se encuentran sujetos a la desaparición y deterioro producto de la acción antrópica. En ellos se reconocen los esteros (y sus afluentes) y las estribaciones naturales (con sus quebradas), que aportan características ecosistémicas y paisajísticas, pero que representan al mismo tiempo, fuentes de amenazas naturales que podrían generar un impacto en la comunidad actual y futura. Adicionalmente se debe considerar que el cambio climático exacerba las condiciones de vulnerabilidad de la población y potencia las amenazas previstas, evidenciando posibles riesgos para el área comunal y en las infraestructuras proyectadas. Estos se asocian a:*

riesgo por inundación (Estero Las Cruces), riesgo por movimientos en masa (Cerros de Renca), riesgo por licuefacción (Humedales, sector norte), riesgo por ignición forestal (Cerros de Renca, Cerro de San Ignacio y Cerro Punta Verde). Cabe mencionar, además, que la acción del hombre ha favorecido la intensificación de la condición de amenaza de algunos sectores debido a la aparición de microbasurales, depósitos de residuos peligrosos, etc.

- *Conflicto 2. Pérdida de los componentes naturales en condición de vulnerabilidad correspondientes a los humedales, flora y fauna, cursos de agua, quebradas, elementos paisajísticos y patrimoniales: El desarrollo previsto para el área norte de la comuna conlleva la realización de infraestructuras viales que cruza sobre áreas de valor ecosistémico reconocidas por la SEREMI del Medio Ambiente, el gobierno local y la ciudadanía, actores que buscan resguardar estas zonas de fragilidad ambiental que corresponden a remanentes del humedal de Batuco. La desprotección que poseen dichas áreas a nivel normativo aseguraría su desaparición y/o fragmentación desproveyendo no solo a la comuna sino al sector metropolitano norte, de un espacio que funciona como reservorio para la biodiversidad, que entrega además amenidades a toda la comunidad. Por las propiedades antes descritas, tanto de desprotección por las amenazas asociadas y la proyección de vías troncales como la T33N las cuales deben dialogar inclusive con proyectos de mayor envergadura como el Tren Santiago Batuco, el sector norte, particularmente los humedales, son potenciales fuentes de conflictos socioambientales.*
- *Conflicto 3. Aumento del tiempo de desplazamiento y efectos sobre la calidad del aire: La desarticulación existente entre las vías troncales, expresas y vías locales, afectan la movilidad urbana de la población. En este sentido, se prevé que incrementarán los tiempos de desplazamientos de los habitantes, si se considera además la consolidación parcelada de vialidades definidas por los IPTs, el creciente parque automotriz y el explosivo crecimiento demográfico (registrado y previsto). En este sentido, se destaca las problemáticas existentes en torno a los escasos accesos al territorio comunal, siendo el principal el nudo vial, el que, si bien no es el único acceso de entrada y salida a la comuna, representa uno de los puntos más relevante. Por otra parte, la localización de áreas industriales en la carretera Panamericana (Norte: Lampa y Quilicura, Sur: San Bernardo) y en Américo Vespucio (Norte: Quilicura y Pudahuel, Poniente: Maipú) han impactado en el acceso a la comuna debido al tránsito de camiones de alto tonelaje. Adicionalmente, se espera que la consolidación de algunos paños habilitados en la zona industrial de la comuna generen*

nuevos subcentros donde se localizarán grandes comercios y oficinas, situación que ha ocurrido en las intersecciones de la circunvalación Américo Vespucio con otras vías principales como por ejemplo en la avenida Norte-Sur, hoy autopista central, intensificando el colapso vial ya existente. En términos de los efectos asociados sobre la calidad ambiental, se vislumbran como consecuencias: a. Nivel de ruido: concentrado en las principales vías, accesos a la comuna y la zona industrial exclusiva registrando entre 55 a 95 dBA tanto en horario diurno como nocturno, sobrepasando el estándar propuesto por la OCDE y la UE (SEREMI MMA, 2011). b. Mala calidad del aire existente en el territorio: (tema que claramente trasciende a nivel metropolitano). Según el índice de calidad de aire por material particulado (ICAP) para el año 2014 Quilicura marco 256 MP (material particulado respirable), lo que la sitúa en estado de alerta considerando que bueno es de 0 a 99 MP. Según proyección de la SEREMI MMA (2011), esta situación empeoraría debido al aumento del parque automotriz el que va de la mano con el incremento de las emisiones de NOx, precursor de MP. Se establece que los efectos de los incrementos en los tiempos de viaje y la polución producida por el transporte particular y de carácter industrial, se transforman en el corto y mediano plazo en un conflicto socioambiental que debe ser considerado por la evaluación ambiental estratégica.

- Comuna de Renca: *Afectación a utilidad pública por el trazado de una vía en el sector del Parque Metropolitano Cerros de Renca (Portezuelo de Renca C9N). La Municipalidad de Renca solicitó su eliminación a través del ORD. 5084 del 21 de diciembre de 2017 de la Municipalidad de Renca. Asimismo, los estándares de las autopistas urbanas que están presentes en todos los límites comunales salvo el norte (que se compone por cerros) y que también dividen la comuna de Renca generan problemas de accesibilidad y contaminación en barrios residenciales. Estas tampoco permiten acceder a la ribera del río Mapocho.*
- Comuna de Providencia: *Sí, la apertura de segundo túnel en el Cerro San Cristóbal con acceso por Pedro de Valdivia Norte; la actual categoría propuesta para calle Arturo Merino Benítez cuyo perfil daña el Cerro San Cristóbal, y que se debiese reformular; ensanches o redistribución de la faja de calle en favor de los vehículos motorizados sin considerar los otros modos de transporte más sustentable ni áreas verdes existentes; intervenciones sobre fajas de parques consolidadas disminuyendo la cantidad de áreas verdes y aumentando las islas de calor.*
- Comuna de Maipú: *las tomas en áreas definidas para vialidad PRMS; las nuevas afectaciones a utilidad pública siempre generan conflicto ya sea por nuevas vías o por ensanches; que esta propuesta solo esté enfocada en*

medios motorizados y no en incluir otros modos de desplazamiento y transito como bicicletas peatones; contaminación acústicas asociadas a los vehículos motorizados; aumento en tasas y flujos de motorización generaran mayor cantidad de emisiones

- Comuna de Pedro Aguirre Cerda: *La existencia de vialidad estructurante de carácter regional, interurbana e incluso vialidad nacional, sumado a la línea del tren que cruza la comuna y la divide en dos, genera una nivel de conflicto importante en cuanto a las dificultades que existen en el territorio comunal para desplazarse tanto al interior de la comuna como hacia las comunas vecinas. La vialidad existente genera por sus lados norte, oriente y poniente escasas conectividad fluida, acotándose; por el norte 4 vías, por el oriente 6 vías, y por el poniente 2 vías. La división interior, producto de la línea del tren, interrumpe la conectividad quedando disponible tan solo en 4 vías.*
- Comuna de San Joaquín: *Procesos de expropiación.*
- Comuna de Talagante: *El trazado actual de Costanera Sur Río Mapocho afecta con utilidad pública a Loteo Alto del Sol, Comuna de Talagante, remitimos antecedentes.*
- Comuna de Peñaflor: *se solicita un levantamiento de posibles expropiados (roles) en la propuesta, para comuna Peñaflor.*
- Comuna de Lampa:
    - *Uno de los factores de atención a posibles fuentes de conflictos sociales lo constituye el excesivo entramado de vialidades en la localidad de Estación Colina, que si bien tienen su origen en las proyecciones desde Quilicura, hay que considerar la existencia de varios proyectos de características ZDUCs , por lo que debe darse revisión por parte de la SEREMI MINVU a la propuesta de estructuración vial y los proyectos aprobados por la SEREMI en áreas ZDUC, para que exista una coherencia entre lo ya aprobado y la propuesta presentada.*
    - *Otra problemática de carácter urbano, lo constituye la no inclusión de la revisión de los sistemas parques asociados a la vialidades propuestas, las cuales gravan extensas áreas urbanas ya consolidadas.*
- Comuna de Isla de Maipo: *Como posibles conflictos ambientales, es importante que la precisión de las vías proyectadas en terreno (bajada topográfica) reconozca valores naturales existentes donde no sean pasados a llevar o invisibilizados . Como por ejemplo humedales, senderos y actividades propias de la comunidad.*
- Comuna de La Pintana: *Dentro de lo expresado en los puntos N° 3 y 4 anteriores, es necesario destacar que los temas ejemplarizados, son la realidad tangible de esta comuna.*
- Comuna de Ñuñoa: *En sectores y avenidas con acceso a líneas de metro y a transporte público, debería definirse a nivel central densidades y alturas de*

edificación para disminuir el uso de vehículos privados y contaminación ambiental, independiente al Plan Regulador de cada comuna, ya que son inversiones públicas y en ciudades como Londres y Barcelona dependen de una institución central de planificación. Se advierten los siguientes conflictos socio ambientales:

- *El no eliminar vialidades troncales sobre zonas de protección patrimonial.*
- *El eliminar vialidad troncal Los Tres Antonios entre Av. Grecia y Rodrigo de Araya, considerando la existencia de la Universidad Metropolitana de Ciencia de la Educación que se verá afectada en su carga de ocupación a futuro. Art.2.1.36 OGUC.*

- Comuna de Independencia:
  - *Los perfiles planteados en vías troncales alteran las redes internas, locales, que se construyen con lógicas sociales que tardan año en manifestarse y consolidarse, es esperable dar continuidad a ellas.*
  - *Reticencia de las comunidades a la transformación de sus barrios. Creencia de que posibles ensanches solo mejoran situación para flujos vehiculares en contraposición de movilidad peatonal o cicloinclusiva.*
- Comuna de Melipilla: *En el actual PRMS se advierten conflictos cuando al planifican vías expresas, altamente segregadas de su entorno, que pasan por áreas urbanas o áreas de extensión urbana. Este es el caso de la Ruta del Valle Poniente que cruza la localidad de San José en la comuna de Melipilla. Aperturas o ensanches de vías con declaratorias de utilidad pública definidas en el PRMS que no se han materializado por muchos años. Segregación social por vías concesionadas.*
- Comuna de Cerrillos:
  - *Conflictos derivados de la altura de los edificios , de los escasos estacionamientos considerados.*
  - *La apertura de vías y/o ensanche / mejoramientos, claramente significa aumento del flujo vehicular lo que conlleva a contaminación atmosférica, de ruido, sin perjuicio que el mejoramiento de la trama vial es beneficioso para otras actividades dentro de la ciudad.*
- Comuna de Estación Central: *En general, las propuestas enunciadas apuntan justamente a aportar alternativas posibles para mitigar los conflictos socio ambientales vinculados a la problemática vial específica planteada. Eventuales conflictos por perfil de Av. Las Rejas de 40 mts., cuando en la realidad se encuentra consolidado un perfil histórico de 34 mts.*
- Comuna de Cerro Navia: *Perturbación en las estructuras y sistemas de vida de las comunidades.*
- Comuna de La Granja: *Frente a la modificación propuesta, el punto a considerar como posible conflicto con los diferentes actores (vecinos involucrados de manera directa e indirecta), es la propuesta de conexión entre*

Av. Cardenal Raúl Silva Henríquez (ex La Serena) y Av. Las Industrias. Lo anterior debido a que involucra a varios terrenos que se deberán expropiar para generar la vía de conexión. Por lo tanto, lo importante para este caso es trabajar en conjunto con los vecinos de manera pre y proactiva. Generando mesas de trabajo con ellos e informando claramente a los involucrados, las diferentes etapas que conlleva la materialización de la conexión de las vías en comento. Ya que la falta de información a los vecinos produce incertidumbres y miedos ante el nuevo escenario propuesto.

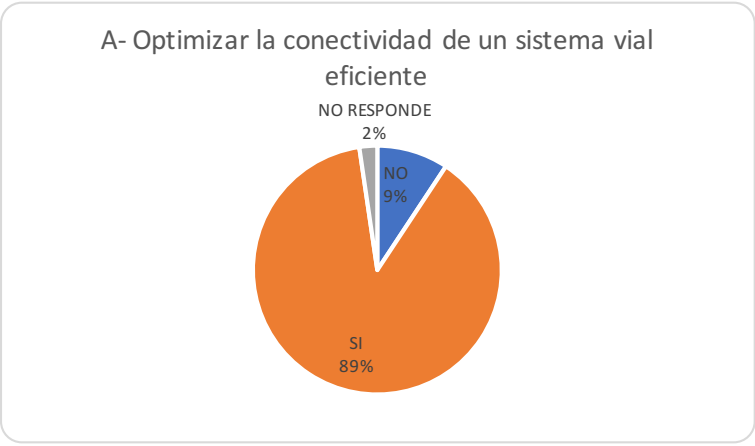
3.2.4.1.14 Opiniones Respecto del Objetivo Ambiental de la Modificación

Respecto de los objetivos ambientales establecidos para la modificación, se obtuvieron las siguientes respuestas de los participantes.

Sobre el objetivo "A. 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" , los resultados obtenidos son:

- El 89% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental.
- El 9% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el objetivo ambiental.

Gráfico 13: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental A



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los argumentos que se plantean para manifestarse en desacuerdo con el objetivo

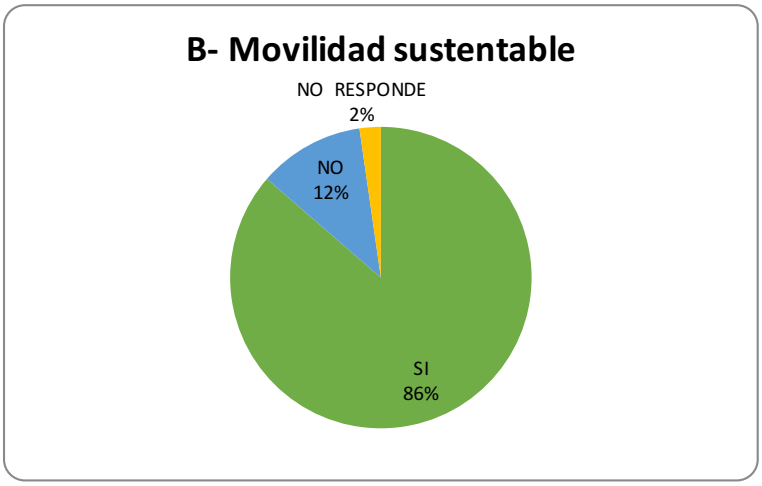
expuesto refieren a:

- *No solo debe "Optimizar la conectividad de un sistema vial", sino que la "conectividad y la accesibilidad" de los territorios. En el caso de Pudahuel, resolver solo la conectividad Expresa de la circunvalación Vespucio o la Ruta 68 y Costanera Norte, no abordando la accesibilidad Troncal del área rural y su vinculación con el área urbana, genera muchos inconvenientes. Por ejemplo, la falta de vías caleteras al norte y al sur de la Ruta 68, y otras situaciones mantienen desvinculada a la población urbano -rural.*
- *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" .*
- *Le agregaría también garantizar la diversidad de identidades y realidades urbanas de cada comuna de la región.*
- *El sistema metropolitano se encuentra saturado en lo que corresponde a intensificación del uso para todas las actividades urbanas. Para la provincia de Chacabuco el mayor valor ambiental en la actualidad se encuentra dado por los usos de carácter rural, los cuales deben ser priorizados en la propuesta de planificación.*

Sobre el objetivo "B. 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 facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable" , los resultados obtenidos son:

- El 86% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental.
- El 12% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el objetivo ambiental.

Gráfico 14: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental B



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los argumentos que se plantean para manifestarse en desacuerdo con el objetivo expuesto refieren a:

- *Porque no especifica si el ancho entre líneas oficiales implican un aumento. Es necesario considerar aquellos territorios consolidados que no permiten posteriores ensanches. Se propone el siguiente enunciado: "Mejorar la Integración de la red metropolitana vial existente con la red proyectada con anchos entre líneas oficiales que privilegien la circulación de peatones, bicicletas, transporte público y vehículos privados, y con la finalidad de facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable" .*
- *Si bien se comparte el concepto de integración respecto al trazado vial a nivel regional, esta debiese darse entendiendo ritmos y escalas en la forma de habitar en las distintas comunas. Reconocer la ruralidad en lo proyectado.*
- *Se debería jerarquizar y priorizar el transporte público y el transporte activo (caminata y bicicleta) por sobre el uso de vehículos privados*
- *No estoy de acuerdo si esto altera barrios y comunidades consolidadas.*
- *No si es a costa de la destrucción de valores de identidad de las comunidades que enfrentan estas redes.*

Como aportes adicionales a la precisión del objetivo, los participantes señalan lo siguiente:

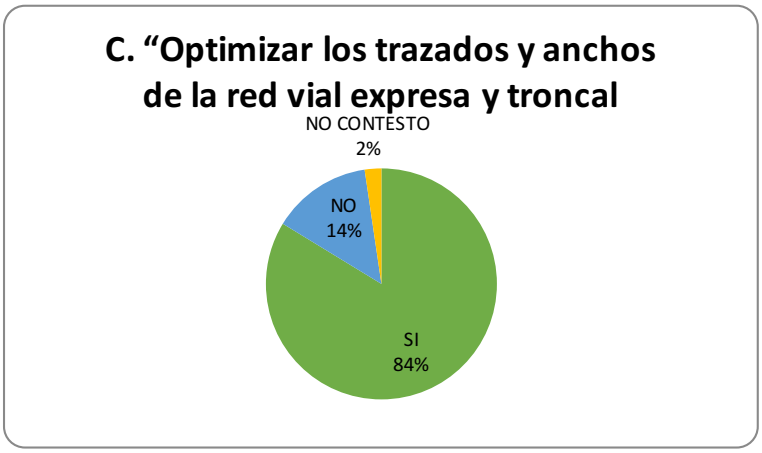
- *Se debería considerar la categoría de las vías por su ancho y cantidad de viajes horas y no por la cantidad de vehículos hora, ya que de esa manera se incorpora de mejor manera el concepto de movilidad sustentable que*

tiene que ver más con viajes y tiempo y no con cantidad de vehículos horas.

Sobre el objetivo "C. 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 aireen la RM , producto de las emisiones de fuentes móviles, responsable de aprox. 49% de dicha contaminación" , los resultados obtenidos son:

- El 84% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental.
- El 14% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el objetivo ambiental.

Gráfico 15: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental C



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los argumentos que se plantean para manifestarse en desacuerdo con el objetivo expuesto refieren a:

- *La optimización del transporte no va por cambiar el trazado y anchos. La optimización va en el mejoramiento y diversificación de la movilidad urbana, que, como consecuencia podría cambiar trazados y mejorar anchos.*
- *Se debería complementar considerando una adecuada inserción en los distintos perfiles urbanos considerando usos, densidades, actividades que se desarrollan, resguardando siempre la calidad de los espacios públicos como un valor por sobre la disminución de los tiempos de viaje (considerar anchos de aceras, arborización, ciclovías, etc). Cuando se consideren la optimización de viajes motorizados no sea en desmedro de los otros medios como peatones y ciclistas, sino que se considere una mejora integral para todos los medios de circulación.*

- *Es necesario distinguir entre vialidad expresa y troncal, que generan paisajes urbanos muy distintos y se usan de forma diferente. Se debieran fomentar los tipos de vías que promuevan los modos de transporte no motorizados (caminata y bicicleta) y colectivos (buses, Metro, etc.). Más que estar en desacuerdo, creo que el objetivo se centra en los vehículos motorizados solamente y debiera considerar otros modos, ya que las medidas para mejorar el flujo de estos vehículos podría ir en desmedro, por ejemplo, del flujo peatonal.*
- *Porque se debe privilegiar la utilización de otros modos de transporte sustentable, donde el tiempo de viaje no es el único indicador. También es relevante el nivel de emisiones de CO2 y la seguridad del viaje. Se propone el siguiente enunciado: "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 para todos los modos de transporte (incluyendo aquellos modos activos como caminata y bicicleta), mejorando la seguridad vial, incorporando modos de transporte sustentable y optimizando 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.*
- *Si bien es adecuado y necesario ajustar los trazados planteados generando una red vial planificada a nivel regional (como un todo), es importante que esta reconozca sus matices, integrando y potenciando la ruralidad de las comunidades existentes. Se entiende que el desarrollo regional se compone por diversos factores, donde distintos instrumentos interactúan buscando planificar y proyectar este crecimiento de forma armónica respetando la identidad de las comunidades.*
- *No estoy de acuerdo si esto altera barrios y comunidades consolidadas.*
- *No si es a costa de la destrucción de valores identitarios de las comunidades.*

Respecto del aporte de los participantes a nuevos objetivos ambientales en el contexto de esta modificación, se obtuvieron las siguientes opiniones:

- *Incorporar dentro de los criterios ambientales, que el diseño de las vías o sea su perfiles, contemple mayor arborización, con el fin de disminuir las islas de calor.*
- *Conciliar el uso de suelo de infraestructura de transportes con la trama urbana, mitigando las externalidades que estos producen en las áreas residenciales.*
- *Corredores verdes que conecten áreas verdes intercomunales y comunales.*
- *Como objetivo o meta ambiental, a la modificación de la estructura vial, es contar con una accesibilidad universal, incorporación de cordones verdes disminuir islas de calor (disminución de la inversión térmica), tanto a nivel de*

superficies como áreas, incorporando la adaptación y mitigación al cambio climático.

- *La red vial metropolitana debería ser abordada como dos, es decir una "red de conectividad Expresa" y una "red de accesibilidad Troncal" y asegurar que las vías funcionen cada una como RED, y se conecten, para así asegurar la intermodalidad. Para la movilidad interna de la comuna, solo puede optarse a uso del automóvil por vías expresas, no es posible realizar desplazamientos en bicicleta o peatonalmente por la ausencia de una red troncal que vincule importantes sectores; como Laguna Carén, El Noviciado, Cuesta barriga, Cerro Bustamante, Rio Mapocho y otros.*
- *Propender a la conservación de las escasas áreas verdes.*
- *Se debe incluir como objetivo o meta ambiental, la incorporación del paisajismo en la integración de la red metropolitana vial (existente y proyectada) con el fin de armonizar el crecimiento demográfico y el deterioro ambiental (por falta de educación) que estos conllevan.*
- *Podría 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.*
- *Considerar en la modificación para las áreas urbanas asociadas a localidades o comunas rurales que las vías expresas no pasen dentro de las áreas urbanas, ya que claramente los sistemas de localidades rurales (con limite urbano) de la región se ven muy afectadas y se debería tener presente las opción de utilizar las fajas viales existentes o desplazamiento de esta del área de extensión urbana rural. En el caso de las vías troncales se debe evaluar caso a caso.*
- *Promover los modos de transporte más sostenibles, es decir, los no motorizados y colectivos, revisando los perfiles de vías para que estos modos tengan mayor prioridad.*
- *Promover estándares de vías similares en todos los sectores normados por el IPT, de modo de combatir la inequidad territorial.*
- *Recomponer la trama urbana en sectores donde esta se ha visto negativamente afectada por la construcción de vías expresas."*
- *Se sugiere incorporar además un objetivo asociado a la redistribución de los espacios existentes en favor de los peatones, de acuerdo a lo señalado en la pirámide invertida de movilidad, y a las posibilidades de comunas altamente consolidadas.*
- *Fomentar la diversidad de modos de desplazamiento; y mejorar la accesibilidad a las ciudades*
- *Resguardar la calidad de vida de las personas, en todo el ámbito del desarrollo*

humano, propendiendo a entregar alternativas de movilidad amigables con el entorno, y respetando la diversa identidad urbano comunal.

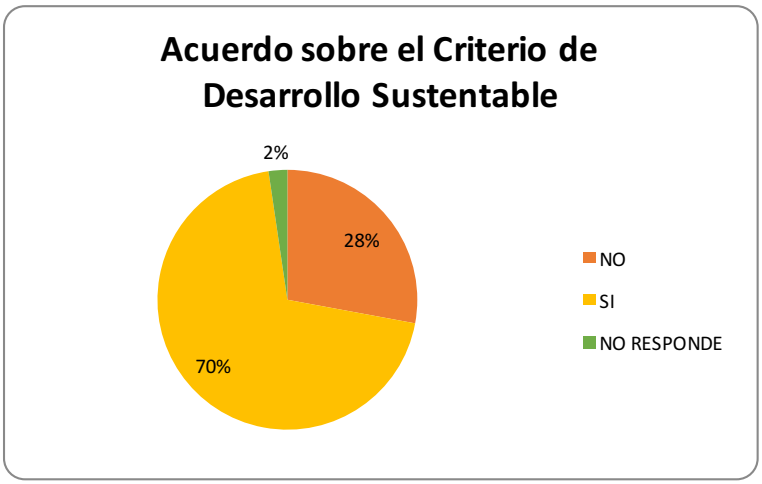
- *Precaución en quebradas y generar vialidad que las cruce.*
- *Preservar y potenciar la biodiversidad existente.*
- *Crear áreas de protección ambiental cuando las vías interactúen en algún grado con zonas de valor natural o de interés sociocultural.*
- *Mejorar el diseño urbano para hacer ciudades accesibles, seguras y saludables a las personas independiente de su nivel socio económico, género y grupo etario.*
- *Considerar la eliminación de las afectaciones a utilidad pública de las vialidades troncales sobre zonas patrimoniales.*
- *La vialidad no puede diseñar la ciudad, ninguna modificación o afectación puede deconstruir los valores sociales, aquello que la sociedad ha tardado años en consolidar.*
- *Revisar la pertinencia de mantener fajas de expropiación en ejes consolidados.*
- *La realidad de la comuna del año 2012 (año del MPRMS-104) es totalmente diferente a la del día de hoy tomando en cuenta la apertura de la Estación Cerrillos Línea 6 Metro (02-11-2017), el desarrollo inmobiliario de Ciudad Parque Bicentenario, el desarrollo inmobiliario del Barrio Buzeta (cercano a centro de la ciudad), y la pronta ejecución de las obras del Tren Santiago Melipilla por EFE.*

3.2.4.1.15 Opiniones Respecto del Criterio de Desarrollo Sustentable Propuesto

Respecto de la formulación del criterio de desarrollo sustentable establecido para esta modificación, referido a "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" , se obtuvieron las siguientes respuestas de los participantes:

- El 70% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el criterio propuesto.
- El 28% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el criterio propuesto.
- El 2% no responde.

Gráfico 16: Opiniones sobre el Criterio de Sustentabilidad



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los argumentos que se plantean para manifestarse en desacuerdo con el criterio de sustentabilidad expuesto refieren a:

- *Se fundamenta con respuesta 5c); la optimización del transporte (o en este caso; ajustes de los trazados, tramos y anchos de las vías que conforman la red de vías troncales y expresas) no va por cambiar el trazado y anchos. La optimización va en el mejoramiento y diversificación de la movilidad urbana, que, como consecuencia podría cambiar trazados y mejorar anchos.*
- *No sólo poner énfasis en la eficiencia y capacidad de la red vial, sino que también considera la calidad de vida urbana de las vías y como se insertan en el contexto local.*
- *Depende del caso, debe ser en balance y cuidado de áreas verdes de relevancia (parques).*
- *A este objetivo le agregaría lo siguiente: " y que a su vez genere la opción de diversificar los modos de transporte" .*
- *Se considera que este criterio debe incluir la visión del impacto urbano que genera la vialidad en comento, en este sentido, no solo debe buscarse "la optimización del nivel de servicio y movilidad de las vías planificadas con el fin de únicamente, disminuir los tiempos de viaje y mejorar la calidad de vida en materia de transporte y movilidad urbana" además debe tomarse en cuenta el impacto urbano que tendrá la vialidad buscando una mejoría en la calidad de vida de forma integral y no solo relacionada con los niveles de servicio de la infraestructura de transporte.*
- *En la línea de las respuestas anteriores, se sugiere considerar los criterios de la pirámide invertida de la movilidad y el transporte sustentable, donde el*

tiempo de viaje no es el único indicador (nivel de emisiones de CO2 y la seguridad del viaje), además de la situación de aquellas comunas altamente consolidadas donde es más difícil ejecutar ensanches viales. Se sugiere el siguiente enunciado: "Mejorar el nivel de servicio, la eficiencia y la optimización 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 optimización de los tiempos de viajes, aumento de la seguridad, sustentabilidad y en una mejor calidad de vida en materia de transporte y movilidad urbana.

- *Incorporar o acentuar la calidad de vida urbana y su relación e inserción en el contexto comunal.*
- *El criterio de desarrollo no debe estar vinculado exclusivamente a la movilidad urbana y mejor calidad de vida en materia de transporte. Al solo vincular el Desarrollo Sustentable a ello quedan fuera los criterios vinculados a la calidad de vida de los no usuarios de la red de transporte, como por ejemplo los residentes de zonas aledañas a vialidad estructurante, quienes reciben los impactos como ruidos, instalación de equipamientos no deseados y restricciones de movilidad producto de la congestión.*
- *Al parecer el criterio de sustentabilidad se encuentra centrado en las áreas urbanas, dejando de lado las áreas rurales tanto del sector norte como sur de la Región Metropolitana. No necesariamente en las áreas rurales se deben imponer vías de anchos asociados a vialidades expresas e intercomunales, sino un reconocimiento y mejoras vialidades interurbanas ya existentes sin necesidad de establecer los perfiles propios de lo indicado en el 2.3.2 de la OGUC, los cuales pueden generar impactos negativos en los estilos de vida presentes en estas áreas.*
- *Si bien es necesario ajustar los trazados planteados generando una red vial planificada a nivel regional, es importante que esta reconozca la identidad de las comunidades. Donde la visión se enfoque en una relación de integración, entre el territorio y las vías proyectadas.*
- *Incentivar y aumentar el acceso a trasporte público, mejorar vías exclusivas para buses, ya que aumentar en más vías o anchos de calle con pistas para vehículos particulares sólo aumenta la demanda (ver caso de autopista Los Ángeles, USA.) y con ellos los efectos negativos en la ciudad.*
- *No estoy de acuerdo si esto altera barrios y comunidades consolidadas.*
- *Si ajustar, no a cualquier costo.*

Como aportes adicionales a la precisión del objetivo, los participantes señalan lo siguiente:

- *Es necesario tener en cuenta, dentro de la mejora del servicio, eficiencia y*

capacidad de la red vial, que la elaboración de estas optimizaciones interactúen con las áreas residenciales, evitando en su medida nuevas declaratorias a utilidad pública.

- *No solo se debieran evaluar los tiempos de viaje, sino también la cantidad de personas transportadas, ya que el espacio destinado a las vías es finito. Se debiera privilegiar los modos que son más eficientes respecto al número de personas que permiten transportar por minuto. Por ejemplo, una bicicleta puede alcanzar una velocidad menor que la de un automóvil, pero el automóvil ocupa mucho más espacio, por lo que si cada uno de estos vehículos transporta a una persona, entonces la bicicleta permite que muchas más personas ocupen la calle a la vez.*

Respecto del aporte de los participantes a otros criterios de desarrollo sustentable a considerar en la modificación, se obtuvieron las siguientes opiniones:

- *La red vial tiene un objetivo más amplio que el sólo de transportarte. La red vial debe generar además áreas verdes, absorción y recuperación de las aguas, conexiones de parques a manera intercomunal, conexiones de ciclovías, generar espacio e identidad para los peatonales y mejoramiento de la infraestructura de transporte público.*
- *Considerar dentro de la nueva de la red infraestructura vial, sistemas de recuperación de aguas lluvias y otras, para ser reutilizadas en la mantención de las áreas verdes, o el sistema de infiltración de para la recuperación de las napas subterráneas.*
- *Los criterios existentes deberían 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 circulen en vehículo y velando por la seguridad íntegra de éstas.*
- *Integrar en esta modificación una mesa de movilidad urbana que considere todos los aspectos de movilidad y no solo los aspectos de vialidad vehicular o de transporte motorizado, sido que relevar la movilidad peatonal y los modos ciclo viales integrando en este plan, por ejemplo el plan maestro de ciclo vías desarrollado por el gobierno regional, entre otros.*
- *Considerando que la sustentabilidad debe ser para todos, reitero lo dicho anteriormente, en torno a los impactos producidos por las afectaciones de decenas de años a las que estas sometidos muchos sectores de la comuna sin tener soluciones reales, donde el sistema vial comunal es agredido notablemente por ello, llegando a los niveles de la comunidad, en que sus demandas no han sido resueltas por años (me refiero a las debidas expropiaciones por parte del Estado) y que los mantienen en un limbo sin soluciones.*
- *Considero que la sustentabilidad es una ecuación de carácter integral ,por lo*

tanto y en la medida que un plan deja de abordar aspectos como los mencionados, deja a esta premisa de desarrollo, sin un valor real para la comunidad.

- *Se considera necesario incluir los conceptos de movilidad sostenible e intermodalidad como elementos a considerar en la propuesta de la red vial metropolitana, entendiendo el espacio de vialidad como un espacio de movilidad, en ese sentido el espacio de vialidad da servicio no solo al transporte motorizado, en especial al transporte motorizado privado, sino también al transporte público, al transporte no motorizado y al sistema peatonal.*
- *Considerar como criterio que la red vial propuesta no contribuya a la fragmentación espacial y ecológica del territorio. Sumado a que sean vistas como vialidades que se ajusten a las características locales (malla local de vialidad) y se articulen en una red de infraestructura verde metropolitana.*
- *Se debiera tener en cuenta la continuidad de los recorridos peatonales por sobre los de otros modos y fomentar diseños viales que sean seguros para peatones y ciclistas.*
- *Incorporar la salud en términos de fomentar una movilidad activa y así contribuir a la disminución de emisiones de CO2 y transporte motorizado (responsable de dichas emisiones y de los altos niveles de contaminación acústica de la RM).*
- *Fomentar nuevos modos de desplazamiento como parte del gran sistema vial.*
- *Considerar los usos preexistentes donde se proyecta la vía de manera tal de reconocer y poner en valor actividades propias de las comunidad.*
- *Incorporar criterios de usos sustentable de recursos naturales (aguas lluvias, entre otros) para garantizar la consolidación de corredores verdes. Siendo una oportunidad potencial para fomentar áreas naturales adyacentes.*
- *Jerarquizar uso de trasporte que contamine lo menos posible.*
- *La propuesta debe ser capaz de corregir la desigualdad en el espacio público, que por años ha sido entregado con preferencia a un solo modo de transporte (vehículo).*
- *Esta propuesta de modificación al PRMS debe considerar la Educación y Formación Urbano - Vial, de manera oficial y permanente, comenzando por los establecimientos educacionales.*
- *Esta propuesta de modificación al PRMS debe considerar la actualización del Plan maestro de transporte urbano del gran Santiago (SECTRA 2012).*
- *Poner como criterio que ninguna vía podrá estar fuera del análisis de pirámide de movilidad urbana.*
- *Debe incluir que el desarrollo de la red es integral si se considera como situación base los barrios y comunidades que afectan.*
- *Sería deseable incorporar un criterio de sustentabilidad urbana y social más*

explícito, en el sentido de que se respete en lo posible los perfiles viales que afectan a barrios relevantes, ya consolidados históricamente.

- *Más que indicar un nuevo criterio, queremos hacer una indicación en cuanto a los Criterios de Desarrollo Sustentable, ya que desde nuestro punto de vista es más apropiado indicar Sostenible que Sustentable. De acuerdo con las Naciones Unidas, la diferencia que existe entre desarrollo sostenible y desarrollo sustentable es que el desarrollo sustentable es el proceso por el cual se preserva, conserva y protege solo los Recursos Naturales para el beneficio de las generaciones presentes y futuras sin tomar en cuenta las necesidades sociales, políticas ni culturales del ser humano, mientras que el desarrollo sostenible es el proceso mediante el cual se trata de satisfacer las necesidades económicas, sociales, de diversidad cultural y de un medio ambiente sano de la actual generación, sin poner en riesgo la satisfacción de las mismas a las generaciones futuras. Tomando en cuenta por ejemplo el Objetivo N°9 del ODS (Objetivo de Desarrollo Sostenible) la importancia de construir, infraestructuras resilientes.*

3.2.4.1.16 Comentarios o preocupaciones respecto de la modificación

Respecto de comentarios o preocupaciones manifestadas por los municipios participantes en relación a la presente modificación, se registró lo siguiente:

- *El plan regulador metropolitano debería velar por la continuidad de las vías troncales y expresas, y no dejarlo a criterio de cada comuna.*
- *El plan regulador metropolitano debería dejar muy claras las afectaciones a utilidad pública, sus trazados y anchos.*
- *El plan regulador metropolitano debería tener un rol de integración cultural, social y económico, mediante la vialidad.*
- *Las áreas verdes deberían tener un estándar básico para todas las comunas.*
- *Más allá de estar de acuerdo con los objetivos ambientales aquí planteados, que a una escala macro como la RM suenan y se oyen bien en el papel, pero que después en algunas ocasiones no se ven reflejados en la realidad; en el caso específico de la comuna de San José de Maipo, en mi calidad de Asesor Urbanista, no puedo dejar pasar la oportunidad de estampar mi preocupación y malestar respecto de la ""faja de afectación de 52 m de ancho"", que viene proyectada desde el año 1994 sobre la Ruta G-25, más conocida como Camino Al Volcán, y para la cual ha sido solicitada su desafectación en varias oportunidades mediante los oficios respectivos del Sr. Alcalde; ya que afecta en varias localidades a diversos predios y monumentos históricos de un alto valor patrimonial. Por lo cual, vengo en solicitar una vez más, que se considere la desafectación de la Ruta G-25 o en su defecto una reducción de su*

categoría y por ende del ancho de afectación a ver en cada caso.

- *Sería importante considerar las propuestas enviadas en el año 2018, en el marco de la consulta a los municipios desarrollada por la Seremi de Vivienda y Urbanismo.*
- *Se solicita considerar los trazados proyectados de las vías Paseo Colina Sur y Pie Andino, las cuales generan gran conectividad pero por su trazado es poco probable que puedan ser materializadas."*
- *La falta de información a la comunidad.*
- *Los niveles de saturación que presenta la red vial existente de San Miguel (metropolitana y local) definidos por los resultados obtenidos en el balance entre la demanda y oferta de transporte, muestran que las fajas definidas no absorben la demanda de viajes, esto porque son utilizados por flujos de paso y no por flujos generados por la comuna, debido a que el 60% de los viajes que utilizan la vialidad de la comuna, son de paso. Los principales problemas viales deben ser resueltos a nivel intercomunal, ya que no se logra el objetivo sólo modificando fajas en esta comuna (San Miguel). La solución más básica (y efectiva) es el aumento de las fajas. Pero el aumento de la red del ferrocarril metropolitano, Metro; contribuye significativamente a disminuir la congestión de la comuna. Finalmente, las mayores complejidades del sistema vial no son por demandas internas sino externas, en su calidad de comuna pericéntrica y "de paso" y por tanto no tiene sentido insistir en generar otras vías paralelas a las vías metropolitanas ya que se debe buscar una solución global a nivel de toda la ciudad de Santiago.*
- *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.*
- *En el caso de Curacaví, la preocupación mayor es la Ruta del Valle poniente vía expresa de 100 metros entre líneas oficiales que pasa dentro del límite urbano del villorrio el cerrillo. Se solicita modificar y no afectar dicho villorrio o considere la ruta G-68 (camino a cuesta Barriga) como vía existente en el tramo afectado y empalar la ruta del Valle Poniente, con el objetivo de no generar más área a desafectar en la zona de extensión urbano del PRMS.*
- *Revisar el camino Puangue en el sector urbano de Curacaví especialmente en*

el sector Sur del estero Puangue, donde existe una zona industrial exclusiva y zona de riesgo asociada y difícil de definir. Se sugiere que la proyección del camino Puangue se empalme en el nuevo camino Puangue Sur que va desde el sector Las Rosas hasta el sector de Challaco por el borde del Estero Puangue, con el objetivo de no desafectar en el sector norte de Lo Águila, la cual presenta una crecida constate en la densificación y hace más inviable la proyección plantead en el PRMS. Asimismo la salida del camino Puangue en el límite urbano norte de la localidad de Curacaví se podría replantear, ya que en la actualidad existen dos vías que se podrían potenciar. Un es El camino al Toro fuera del límite urbano y la otra es Isabel Riquelme dentro del límite Urbano. Todas esta medidas propuestas esta dirigidas a replantear las vías para así tener un diseño más sustentable y disminuir las áreas a desafectar en nuestra comuna.

- *Si bien Macul, no ha solicitado mayores cambios a la MPRMS-104, es preciso señalar que en el marco de las modificaciones al PRC Comunal, que están en curso, y de acuerdo a los estudios y demandas de la comunidad, en los sectores que poseen vialidad intercomunal sin consolidar y por lo tanto que están afectos a utilidad pública, mencionados anteriormente, tales como Av. Quilín, Exequiel Fernández, Av. La Aguada (Sergio Viera de Mello y Padre Luis Querbes), Av. Pedro de Valdivia, entre otras, se hace urgente que esta modificación genere herramientas claras para sustentar las aperturas que están aún definidas en este instrumento y no quedar atrapados en la indefinición de esta regulación que detiene y afecta a la comunidad que enfrenta a esos territorios comunales.*
- *Desde la Municipalidad de Renca estamos actualizando el Plan Regulador Comunal. Una de las solicitudes que hemos tenido, incluso de OAEs que participan en la EAE de este proceso, es conectar la comuna con el resto de la ciudad, ya que todos los límites de Renca, salvo el que corresponde a los cerros, son autopistas urbanas que hacen muy difícil entrar, salir o recorrer la comuna a pie. Dado que el PRC solo norma el territorio comunal, sería de gran ayuda que esta modificación del PRMS pudiera contemplar la conexión de la comuna con las comunas aledañas. La prolongación de vías por medio de puentes (en vez de pasarelas peatonales elevadas de bajo estándar) que permitan el paso de peatones y vehículos desde Renca hacia el sur como El Montijo, Esmeralda, Clotario Blest, José Miguel Infante, Nicanor Fajardo o Caupolicán permitiría una mucho mejor conexión de la comuna con el resto de la ciudad. Lo mismo podría analizarse por Miraflores al poniente o Bravo de Saravia al oriente.*
- *Preocupan algunas de las categorías que se aplican a la vialidad en la comuna de Providencia, puesto que este Municipio ha hecho comentarios sobre ello en varios Oficios que no se ven reflejados en la actual propuesta. Adicionalmente, se hará llegar un oficio con el detalle de las observaciones a*

la propuesta actual de modificación 104.

- *cuando comenzó la propuesta de modificación se enviaron oficios solicitando*
- *¿Esta planificación está coordinada con otras acciones como las concesiones de MOP o el Plan de inversiones de infraestructura en Movilidad y Espacios Públicos de la RMS? Como municipio es importante conocer plazos estimados de las futuras intervenciones y que estén presentes en la planificación.*
- *Lo más urgente es ajustar el trazado de Costanera Sur Río Mapocho en sector de Loteo Alto del Sol, en la Comuna de Talagante.*
- *Favor incorporar para el dimensionamiento vial y sus capacidades de carga la nueva realidad de teletrabajo y enseñanza educacional en el hogar, estimando la disminución de viajes proyectados por el desarrollo de esta nueva modalidad de estudio de trabajo en el hogar.*
- *Si bien en las respuestas anteriores se da énfasis a preservar la biodiversidad existente en los lugares donde se proyectan las nuevas vías. En el caso de Isla de Maipo, no estamos de acuerdo en plantear vías troncales metropolitanas de alto flujo (con carácter urbano) en entornos naturales, específicamente en el borde rio Maipo.*
- *Falta una visión integrada de la movilidad en relación a las inversiones públicas y el desarrollo urbano, la planificación local de cada municipio debería supeditarse a decisiones centrales.*
- *La oportunidad de la modificación y especialmente su relación con el plan de inversiones en el espacio público intercomunal que debe proponer el MINVU.*
- *Aún perdura la clasificación de Pedro Aguirre Cerda como "Camino a Melipilla", sin otra clasificación, correspondería cambiar su clasificación a Troncal. / todos los estudios originales deben ser re-estudiados y re-analizados considerando que han transcurrido 8 años.*
- *Se agradecen los ajustes de vialidad para la comuna de Estación Central, tales como incorporación de Av. San Borja, ajuste de perfil vial de Av. Padre Hurtado (ex Av. Gral Velásquez), ajuste de perfil de Av. Pedro Aguirre Cerda, supresión de Av. Canal Colector AH, supresión de eje vial Vista Hermosa, Yelcho, Coyhaique, Hnos. Carrera.*
- *Incorporar en el texto de alternativa propuesta la prolongación de Av. San Borja hacia el sur (en terrenos Gasco) y la prolongación de Av. Ferrocarril hasta su intersección con Av. San Borja citada anteriormente, para otorgar continuidad norte-sur en la red vial, tal como se señala en el plano kmz presentado.*
- *Otorgar un perfil de 40 mts. al denominado Camino Melipilla E35S, al igual que el otorgado a Av. Pedro Aguirre Cerda T31C, dado que en la práctica es un tramo urbano consolidada con 40 mts., que se denomina en su totalidad Pedro Aguirre Cerda.*
- *Se consulta si se van a considerar modificaciones de trazado en sectores*

donde se hace inviable la materialización de la vialidad, por encontrarse un edificio residencial.

3.2.5 Entrevistas / Focus Group con OAE y/o Actores Claves

Entrevista Consejo de Monumentos Nacionales

Se sostuvo una reunión con los representantes del Consejo de Monumento Nacionales para recoger su visión y requerimientos en relación a los temas críticos que la modificación pudiera presentar en relación a las áreas e inmuebles protegidos, cuya acta se presenta a continuación.

Figura 68: Acta Entrevista Consejo de Monumentos Nacionales

ACTIVIDAD	**ENTREVISTA CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES**
FECHA DE REUNIÓN:	**12 / 11 / 2020**
HORA:	**10:00 – 11:30 HRS**
LUGAR:	**VIDEO CONFERENCIA**
PARTICIPANTES	Andrea Valdivia, Seremi MINVU
	Flavio Onetto, Seremi MINVU
	Jaime Gallardo, GORE RMS
	María Loreto Torres, Consejera CMN
	Carolina Lira, CMN
	Fernanda Amaro, CMN
	Alejandra Garay, CMN
	Catalina Sánchez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Cristián Henríquez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Álvaro Morales, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Bernardita Arnello, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Paulina Basualto, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
TEMAS TRATADOS	1. Presentación de antecedentes de la modificación
	2. Solicitud de antecedentes y opiniones por parte del CMN relativos a su visión y requerimientos en relación a los temas críticos que la modificación pudiera presentar en relación a las áreas e inmuebles protegidos.
CONTENIDOS	
• Se plantea que la RM cuenta con 44 Zonas Típicas o Pintorescas, de las cuales 34 están en conflicto por ensanches o aperturas viales.	

• Al respecto, algunas se superponen a 74 vías PRMS. E virtud de ello, la modificación propone eliminar 30 vías en virtud de potencial afectación; disminuir ancho a 40 vías y se proponen 2 vías de conexión subterráneas. • Las profesionales del CMN señalan que debe consultarse formalmente al Consejo respecto de los 4 casos complejos de definición, para que puedan dar un pronunciamiento, así como por los casos en estudio para ser declarados en alguna categoría de protección.
REGISTRO
   

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Focus Group Municipios con norma condicionada (ZODUC - PDUC) aplicada

Se sostuvo un focus group con los representantes de las municipalidades de Colina, lampa y Pudahuel, con motivo del análisis de la situación de las ZODUC y PDUC aplicadas, cuya acta se presenta a continuación.

Figura 69: Acta de Focus Group Municipios con norma condicionada ZODUC PDUC aplicada

ACTIVIDAD	**FOCUS GROUP MUNICIPIOS CON ZDUC - PDUC**
FECHA DE REUNIÓN:	**19 / 11 / 2020**
HORA:	**15:30 – 17:00 HRS**

LUGAR:	**VIDEO CONFERENCIA**
PARTICIPANTES	Flavio Onetto, Seremi MINVU
	Jaime Gallardo, GORE RMS
	Julie Van der Elstraeten, Municipalidad de Colina
	Álvaro Quilodrán, Municipalidad de Colina
	Carolina Améstica, Municipalidad de Colina
	María José Calvo, Municipalidad de Colina
	Cecilia Avendaño, Municipalidad de Colina
	Juan Fajardo, Municipalidad de Lampa
	Felipe Bascur, Municipalidad de Lampa
	Claudia Campodónico, Municipalidad de Pudahuel
	Susana Ruz, Municipalidad de Pudahuel
	Paula Leiva, Municipalidad de Pudahuel
	Enrique Bravo, Municipalidad de Pudahuel
	Mario Martell, Municipalidad de Pudahuel
	Catalina Sánchez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Cristián Henríquez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Álvaro Morales, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Bernardita Arnello, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Paulina Basualto, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
TEMAS TRATADOS	Revisión de las experiencias comunales respecto de la implementación de la norma, sus ventajas, limitaciones y dificultades.

CONTENIDOS

- La Municipalidad de Colina señala que se debiese revisar la categoría de las vías, en particular en lo relativo a la zona rural.
- Señalan que las ZDUC Piedra Roja y Santa Elena tienen vías solo locales.
- En otros casos hay ZDUC con vialidades estructurantes que no están en el PRMS.
- Se debiese incorporar la vialidad de Santa Elena al PRMS.
- Falta aclarar la afectación en áreas rurales en relación a lo efectivamente construido.
- Los desarrolladores de ZDUC en el caso de Colina ya han realizado sus aportes y han consolidado todos sus proyectos. No hay nuevos aportes esperables por su parte. Si les es importante mantenerse conectados a una buena red vial global.
- En el caso de la comuna de Lampa, algunas vialidades se han consolidado y otras no.
- En esta comuna se han detectado muchos problemas con vialidades rurales.
- En la comuna de Pudahuel aún no se han empezado a ejecutar las vías. En relación a las PDUC hay vías que están fuera del límite urbano que no están

consignadas en el PRMS. Algunas de estas corresponden a mitigaciones de los proyectos y quedan fuera de la normativa metropolitana.

- La calle San Pablo es la columna vertebral de Pudahuel y no se conecta con el área rural. A juicio del Municipio es básico que se proyecte en el PRMS dado el alto flujo proveniente de Lampa y de la Ruta 68, que colapsa los nudos viales y genera tensiones en la red vial, por lo cual se requieren alternativas.
- Ciudad de Los Valles requiere vialidad. Hoy sólo funciona a través de la Ruta 68 aunque es área urbana, no PDUC.
- Se han detectado una serie de ruta mal codificadas e imposibles de ejecutar.
- Se considera que la vía laguna Sur debe ser PRMS.
- Costanera Norte no está en el PRMS.
- Tiene que ir de la mano el desarrollo de las vías metropolitanas con las vías locales, ya que las salidas a nivel local no cuentan con la suficiencia necesaria.
- Se debe tratar de dotar de vialidad planificada a las áreas rurales, que cuenten con condiciones adecuadas de ciclovías, veredas, etc.
- Hay flujos de área rurales como en aquellas de acceso a la Ruta5, Lo Echevers, Noviciado, Ruta 68 y Vespucio que corresponden a vialidades rurales pero tienen una presión y funcionamiento de vías urbanas de escala metropolitana.

REGISTRO





Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Focus Group Ministerio de Obras Públicas

Se sostuvo un focus group con los representantes de la SEREMI MOP y sus

Direcciones de Vialidad, Planificación y Concesiones, con motivo de analizar los criterios y visiones que poseen respecto de las iniciativas de vialidad en el área metropolitana. El acta de esta actividad se presenta a continuación.

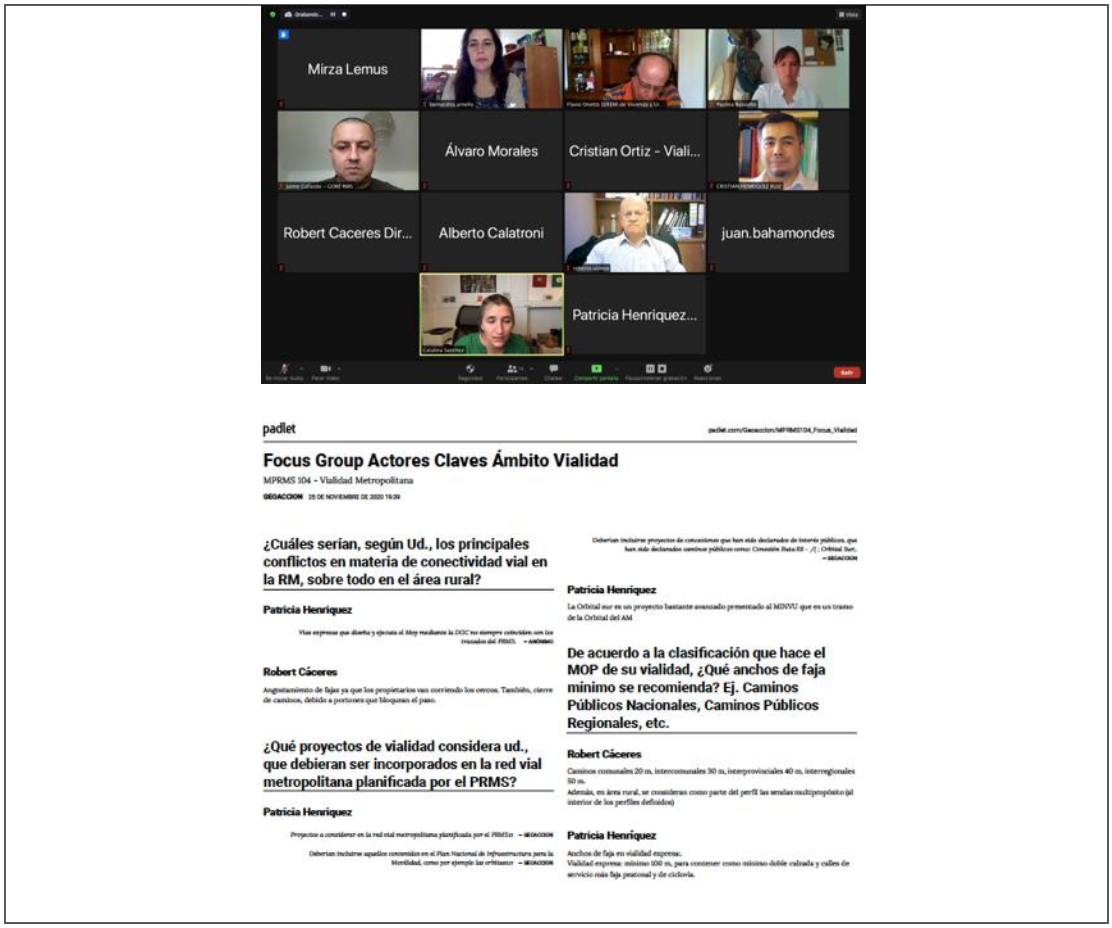
Figura 70: Acta Focus Group Ministerio de Obras Públicas

ACTIVIDAD	**FOCUS GROUP MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**
FECHA DE REUNIÓN:	**26 / 11 / 2020**
HORA:	**10:00 – 13:00 HRS**
LUGAR:	**VIDEO CONFERENCIA**
PARTICIPANTES	Flavio Onetto, Seremi MINVU
	Jaime Gallardo, GORE RMS
	Alberto Calatroni, Dirección de Vialidad
	Juan Bahamondes, Seremi MOP
	Patricia Henríquez, Dirección de Concesiones
	Cristóbal Mundaca, Dirección de Vialidad Maipo
	Robert Cáceres, Dirección de Vialidad
	Judy Cavieres, jefa Dirección Provincial de Vialidad Maipo
	Cristián Ortiz, Dirección de Vialidad
	Roberto Alonso, Dirección de Planeamiento
	Daniela González, Dirección de Vialidad
	Mirza Lemus, UGAT
	Catalina Sánchez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Cristián Henríquez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Álvaro Morales, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Bernardita Arnello, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
TEMAS TRATADOS	Criterios y visiones respecto de las iniciativas de vialidad en el área metropolitana Se desarrolla un trabajo consultivo en base a la plataforma Padlet.
CONTENIDOS	
• Se considera importante trabajar con los seis jefes provinciales de vialidad para poder establecer criterios respecto de la estructura de vialidad de la región. • Es importante considerar el Plan Nacional para la Movilidad 2050. • Este plan considera vialidad, trenes de cercanía, transporte marítimo, entre otros, enfocado al transporte de carga y pasajeros. • Desarrollo de orbitales. Se busca ampliar las vías de acceso a Santiago con 3 o 4 pistas. Se planean 5 orbitales para la región.	

- Se está trabajando en la conexión de vías rurales con vialidad estructurante regional.
- Proyectos de vialidad que debieran ser incorporados en la red vial metropolitana planificada por el PRMS:
    - La Orbital sur es un proyecto bastante avanzado presentado al MINVU que es un tramo de la Orbital del AM
    - Deberían incluirse aquellos contenidos en el Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad, como por ejemplo las orbitales.
    - Deberían incluirse proyectos de concesiones que han sido declarados de interés públicos, que han sido declarados caminos públicos como: Conexión Ruta 68 - 78 (Costanera del Mapocho).
    - La Orbital sur es un proyecto bastante avanzado presentado al MINVU que es un tramo de la Orbital del AM.
- Principales conflictos en materia de conectividad vial en la RM, sobre todo en el área rural:
    - Angostamiento de fajas ya que los propietarios van corriendo los cercos. También, cierre de caminos, debido a portones que bloquean el paso.
- Anchos de fajas recomendados:
    - Caminos comunales 20 m, intercomunales 30 m, interprovinciales 40 m, interregionales 50 m.
    - Además, en área rural, se consideran como parte del perfil las sendas multipropósito (al interior de los perfiles definidos)
    - Vialidad expresa: mínimo 100 m, para contener como mínimo doble calzada y calles de servicio más faja peatonal y de ciclovía.
    - Interregionales 50 mts. Se incorporan sendas multipropósitos, incorporado dentro del perfil de la vía.
    - Vialidad expresa: mínimo 100 m, para contener como mínimo doble calzada y calles de servicio más faja peatonal y de ciclovía.

REGISTRO





Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Focus Group Ministerio de Transporte

Se sostuvo un focus group con los representantes de la SEREMI de Transporte, DTPM y SECTRA, con motivo de analizar los criterios y visiones que poseen respecto de planes de gestión de tránsito y sistemas de transporte en el área metropolitana. El acta de esta actividad se presenta a continuación.

Figura 71: Acta Focus Group Ministerio de Transporte

ACTIVIDAD	**FOCUS GROUP MINISTERIO DE TRANSPORTE**
FECHA DE REUNIÓN:	**27 / 11 / 2020**
HORA:	**10:00 – 12:30 HRS**
LUGAR:	**VIDEO CONFERENCIA**
PARTICIPANTES	Flavio Onetto, Seremi MINVU
	Jaime Gallardo, GORE RMS

	Valeria tapia, SECTRA
	Rodrigo Henríquez, SEREMI Transporte
	Carlos Moya, SEREMI Transporte
	Alicia Santana, SECTRA Centro
	Miguel Ormeño, Gerente Planificación DTPM
	Catalina Sánchez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Cristián Henríquez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Álvaro Morales, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Bernardita Arnello, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
TEMAS TRATADOS	Criterios y visiones que poseen respecto de planes de gestión de tránsito y sistemas de transporte en el área metropolitana. Se desarrolla un trabajo consultivo en base a la plataforma Padlet.

CONTENIDOS

- Es muy importante tener en consideración los anchos de fajas, que se reducen por la necesidad de estructuras específicas que no permiten conservar dichos anchos para uso real de calzadas (por ejemplo en el caso de los pasos bajo nivel ferroviarios).
- Se requiere resguardar anchos de fajas que aseguren la conectividad metropolitana que dependen de la intervención con estructuras de infraestructura mayores y complejas.
- Existe una baja conectividad y alta demanda entre Pudahuel y Maipú, y entre Puente Alto y San Bernardo.
- Existen proyectos como Alameda II, pero no hay priorización ni asignación actual de recursos.
- Existe una dinámica importante de viajes entre Maipú y Santiago, Providencia y Las Condes. El eje Alameda Providencia Apoquindo es fundamental en el sistema de la ciudad.
- Se recomienda revisar el Plan Estratégico de Estaciones Intermodales de Santiago elaborado por SECTRA el 2018.
- Revisar las prefactibilidades que requieren modificaciones PRMS.
- Existe actualmente el criterio de considerar en la vialidad fajas asociadas para usos peatonales, ciclovías, áreas verdes,. Actualmente son imprescindibles.
- Hay diversos tramos de vías asociados a categoría expresa. Se consulta si eso estará sujeto a revisión.
- Se debe establecer visiones objetivo de ciertas vías estructurantes críticas, como gatillantes del desarrollo urbano.
- Revisar el Plan de Red de Ciclovías 2013.
- Proyectos de vialidad que debieran ser incorporados en la red vial metropolitana planificada por el PRMS:
    - Alameda II está proyectada con 35 mts. en la comuna de Santiago.
    - Consolidación de Copiapó – Blanco Encalada con 40 mts.
    - La conexión Copiapó Blanco-Encalada no aparece con continuidad funcional en el PRMS. Existen complejidades de trazado y geometría.

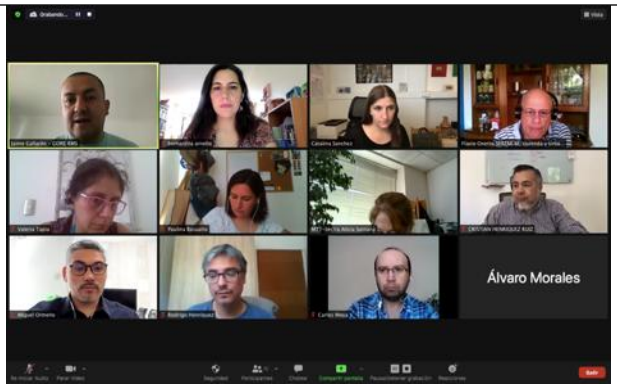
- La ruta 68 está en proceso de licitación. En ella es posible incorporar el soterramiento de la autopista en el cruce de Av. Las Torres, Neptuno, La Estrella, y Serrano en la comuna de Pudahuel.
- Estaciones Intermodales.
- Mitigaciones AVO Sur. Cruce Quilín. Propuesta Los Presidentes con El Valle mediante infraestructura paso bajo nivel.
- La Chimba
- Se requiere revisar en qué otros casos se producen están necesidades de pasos bajo nivel en las autopistas, para facilitar cruces e integración a nivel en las comunas.

- Principales conflictos en materia de conectividad vial en la RM:
  - Falta de recursos para implementar las vialidades proyectadas.
  - Ciudadanía empoderada y que no permite las expropiaciones ya planificadas y cambios de autoridades que cambian las prioridades.
  - Ancho de faja insuficiente en aperturas que requieren estructuras (paso inferiores por ejemplo), lo que implica reducir drásticamente la capacidad vial es ese puntos claves de la red Metropolitana.
  - Trazados viales discontinuos por barreras urbanas (parques, zonas industriales, etc.) y barreras geográficas (cauces, topografía, cerros) que requieren soluciones viales complejas tales como túneles o viaductos.
  - Existen zonas de Santiago con muy mala conectividad vial, ya sea porque existen pocas vías estructurantes, o porque estas se encuentran interrumpidas por barreras urbanas (antrópicas y naturales) El PRMS debiese buscar consolidar una densidad vial (estructurante) más homogénea en toda la ciudad.
  - Hay sectores en la zona sur de Santiago que están muy poco provistas de vialidad así como en la zona sur poniente de Santiago.
  - Hay discontinuidades producto de la estructura natural de la ciudad, cerros, rio entre otros.
  - Sectores de la periferia de Santiago con falta de conexiones viales y/o alternativas
  - Un elemento de diagnóstico relevante para el sistema de transporte tiene que ver con la cobertura del transporte público. Esta cobertura será menor en la medida que no existan suficiente vías por las cuales el TP de superficie pueda circular de manera cómoda y sin rodeos.
  - Al analizar las relaciones funcionales (viajes laborales) entre las distintas comunas se advierten relaciones relevantes ente comunas como Pudahuel y Maipú o Puente Alto San Bernardo, sin embargo las conexiones físicas entre estas comunas es muy deficiente. Consolidad nuevos polos laborales (particularmente en las zonas poniente y sur) y el acceso a ellos, es fundamental para que la metrópolis no dependa exclusivamente del eje APA, sobre todo para atender la demanda de viajes que proviene de zonas urbanas fuera del Gran Santiago.
- Anchos de faja mínimo recomendados:
  - Los anchos mínimos deberían ser función de la categoría de la vía, pero también del rol funcional previsto. Por ejemplo, criterios de sustentabilidad y una composición vial equilibrada e integrada podría requerir anchos mínimos mayores de 30 m para una vía Troncal,

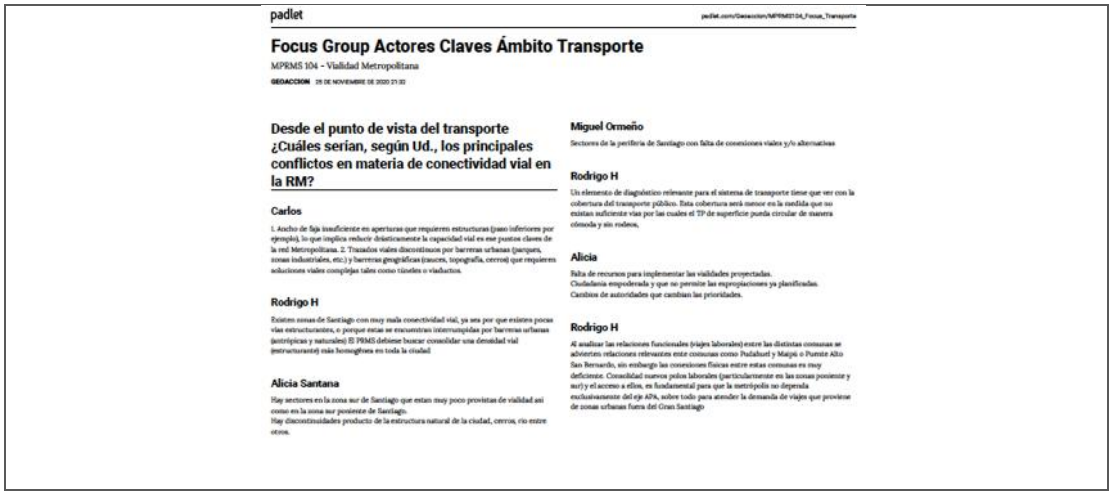
pudiendo ser por ejemplo 40 m (unidades viales destinadas a arborización, franjas verdes, ciclovías, aceras amplias, etc.).

- Proyectos en ejes tan largos y que enfrentan una gran heterogeneidad de actividades en su entorno, deberían poder tener tratamientos distintos. Pero además, en algunos casos, sobre todo cuando implican grandes expropiaciones, son una oportunidad para desarrollar proyectos de regeneración urbana. Esta puede ser aumentando densidad (en particular si el proyecto considera facilidades para el transporte público) y/o mixturando el uso, residencia con comercio y servicios, por ejemplo. El PRMS puede dar algunas orientaciones al respecto o no?
- Una forma de que quepan más elementos en una faja es disminuir las velocidades, ya que permite disminuir anchos de pistas, elementos segregadores (en el caso de las ciclovías) lo que requeriría reducir la categoría de la vía. No lo planteo como regla general, sino como una alternativa.

REGISTRO






padlet

Focus Group Actores Claves Ámbito Transporte

MPRMS 104 - Vialidad Metropolitana

GEOACCION 25 DE NOVIEMBRE DE 2020 21:30

Desde el punto de vista del transporte ¿Cuáles serían, según Ud., los principales conflictos en materia de conectividad vial en la RM?

Carlos

1. Ancho de faja insuficiente en aperturas que requieren estructuras (paso inferiores por ejemplo), lo que implica reducir drásticamente la capacidad vial en ese puntos claves de la red Metropolitana. 2. Trazados viales discontinuos por barreras urbanas (parques, zonas industriales, etc.) y barreras geográficas (rauces, topografía, cerros) que requieren soluciones viales complejas tales como túneles o viaductos.

Rodrigo H

Existen zonas de Santiago con muy mala conectividad vial, ya sea por que existen pocas vías estructurantes, o porque estas se encuentran interrumpidas por barreras urbanas (antrópicas y naturales) El PRMS debiese buscar consolidar una densidad vial (estructurante) más homogénea en toda la ciudad

Alicia Santana

Hay sectores en la zona sur de Santiago que estan muy poco provistas de vialidad así como en la zona sur poniente de Santiago.
Hay discontinuidades producto de la estructura natural de la ciudad, cerros, rio entre otros.

Miguel Ormeño

Sectores de la periferia de Santiago con falta de conexiones viales y/o alternativas

Rodrigo H

Un elemento de diagnóstico relevante para el sistema de transporte tiene que ver con la cobertura del transporte público. Esta cobertura será menor en la medida que no existan suficiente vías por las cuales el TP de superficie pueda circular de manera cómoda y sin rodeos.

Alicia

Falta de recursos para implementar las vialidades proyectadas.
Ciudadanía empoderada y que no permite las expropiaciones ya planificadas.
Cambios de autoridades que cambian las prioridades.

Rodrigo H

Al analizar las relaciones funcionales (viajes laborales) entre las distintas comunas se advierten relaciones relevantes este comunas como Pudahuel y Maipú o Puente Alto San Bernardo, sin embargo las conexiones físicas entre estas comunas es muy deficiente. Consolidar nuevos polos laborales (particularmente en las zonas poniente y sur) y el acceso a ellos, es fundamental para que la metrópolis no dependa exclusivamente del eje AP4, sobre todo para atender la demanda de viajes que proviene de zonas urbanas fuera del Gran Santiago

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

3.3 2º ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO Y ACTORES CLAVES [23]

3.3.1 Preparación y elaboración Informe de Avance

Para el trabajo de taller con los OAE y los municipios, se preparó el material respecto de la alternativa de modificación, disponiendo de los antecedentes en el sitio del estudio respecto de la presentación del diagnóstico, la descripción de la alternativa respecto de todas las vialidades y su trazado georefenciado (formato KMZ):

Figura 72: Informe de Avance Taller de Alternativa


Modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana

Trabajo de Taller – Análisis Alternativa MPRMS 104

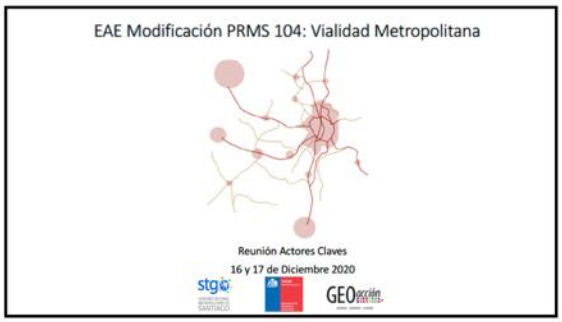
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

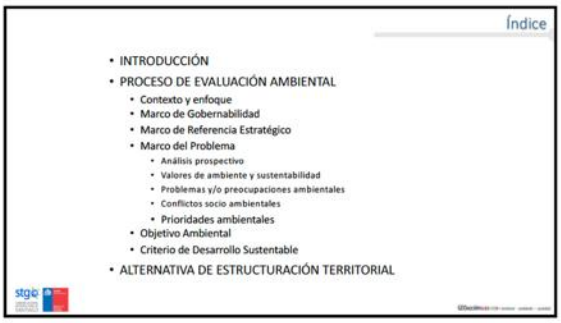
[23] Corresponde a la actividad singularizada como Reunión de trabajo con Órganos de la Administración del Estado (exposición etapa diseño) y actores claves en el punto 9 de las bases técnicas. Para el caso de los actores claves se considera una actividad por provincia, mietras que para el caso de los OAE, se consideran 2 reuniones que incluyen a los Servicios y a los 52 municipios. Ver anexo de metodología

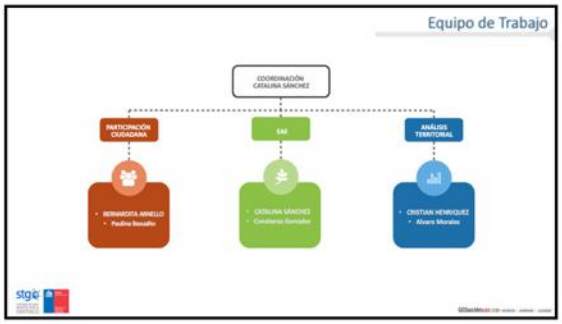
3.3.2 Elaboración de PPT para Taller Alternativa con OAE y Actores Clave

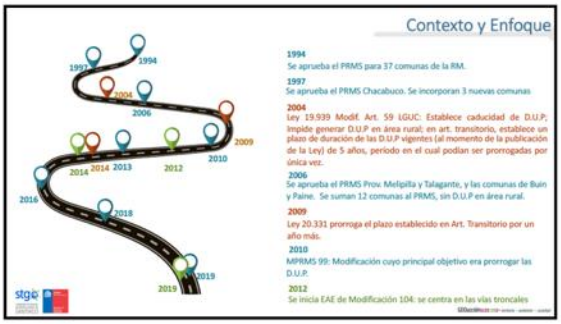
Para el taller de alternativa de la modificación, sostenida con los 52 municipios se preparó la siguiente presentación:

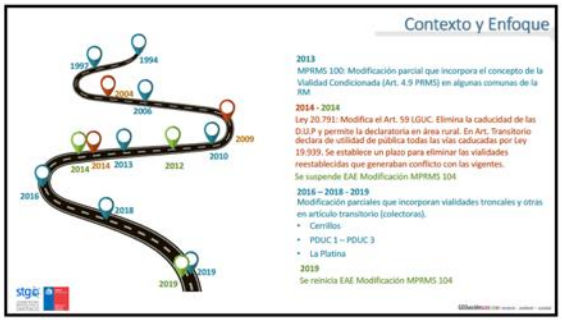
Figura 73: Presentación Taller de Alternativa de Modificación Actores Claves

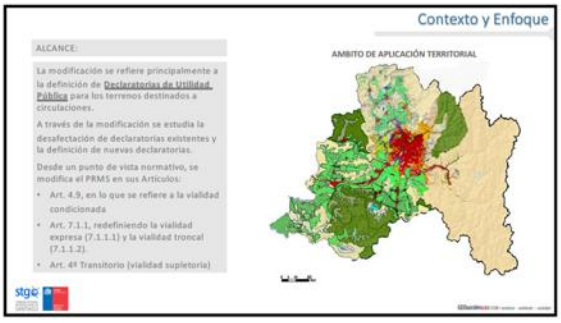


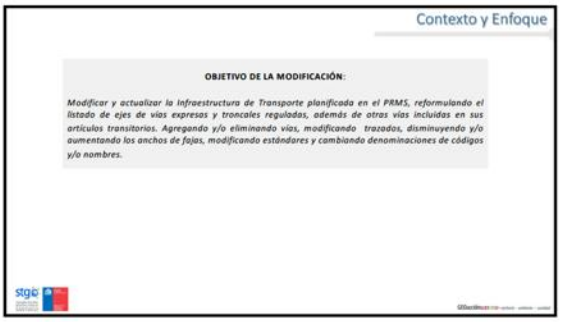


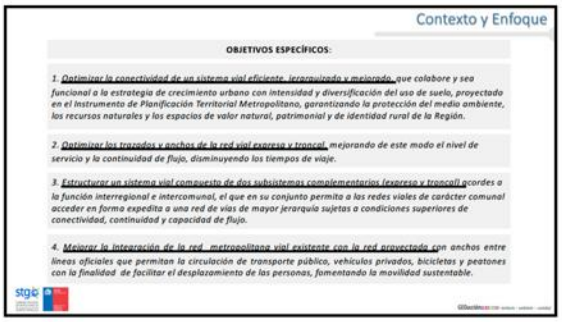








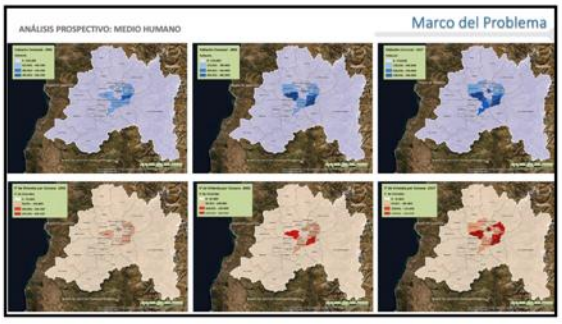

Contexto y Enfoque
OBJETIVO DE LA MODIFICACIÓN:
Modificar y actualizar la infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas, además de otras vías incluidas en sus artículos transitorios. Agregando y/o eliminando vías, modificando trazados, disminuyendo y/o aumentando los anchos de fajas, modificando estándares y cambiando denominaciones de códigos y/o nombres.

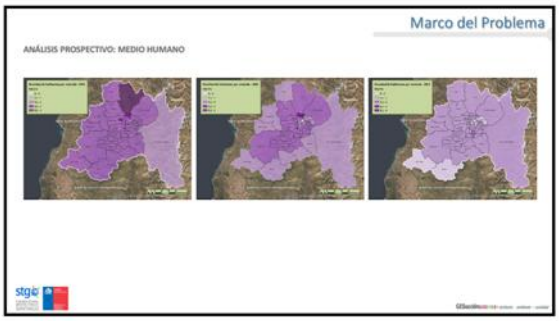

Contexto y Enfoque
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:
1. Optimizar la conectividad de un sistema vial eficiente, jerarquizado y mejorado, que colabore y sea funcional a la estrategia de crecimiento urbano con intensidad y diversificación del uso de suelo, proyectado en el Instrumento de Planificación Territorial Metropolitano, garantizando la protección del medio ambiente, los recursos naturales y los espacios de valor natural, patrimonial y de identidad rural de la Región.
2. Optimizar los trazados y anchos de la red vial expreso y troncal, mejorando de este modo el nivel de servicio y la continuidad de flujo, disminuyendo los tiempos de viaje.
3. Estructurar un sistema vial compuesto de dos subsistemas complementarios (expreso y troncal) acordes a la función interregional e intercomunal, el que en su conjunto permita a las redes viales de carácter comunal acceder en forma expedita a una red de vías de mayor jerarquía sujetas a condiciones superiores de conectividad, continuidad y capacidad de flujo.
4. 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 facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable.

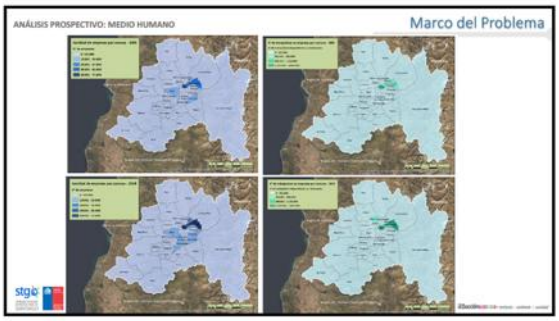

Marco de Gobernabilidad
CONSEJO DE MINISTROS PARA LA SUSTENTABILIDAD
ORGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO CON COMPETENCIAS VINCULADAS A LA MATERIA DE PLANIFICACIÓN
MUNICIPIOS EN REPRESENTACIÓN DE LA COMUNIDAD LOCAL

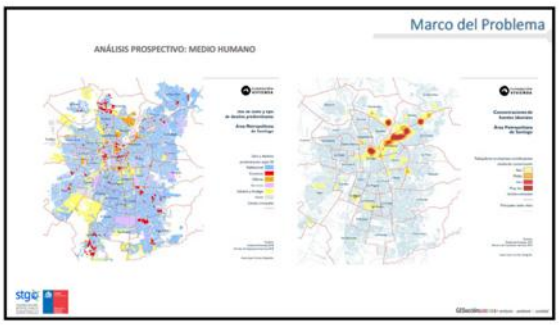

Marco de Gobernabilidad
ESTADO DE LA PARTICIPACIÓN
20 Organismo convocados
5 Respuestas (25%)
52 Municipios convocados
28 Respuestas (54%)

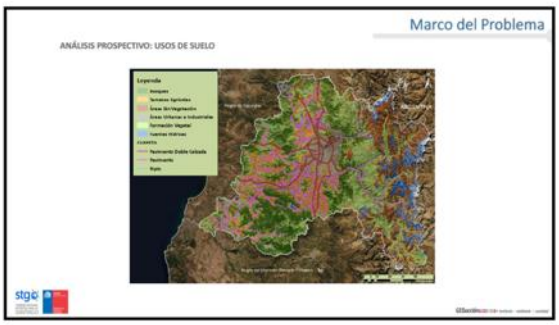

Marco de Referencia Estratégica
ESCALA GLOBAL
Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible
ESCALA NACIONAL
Política Nacional de Desarrollo Urbano
Política Nacional de Desarrollo Rural
Política Nacional de Transporte
Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático
Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades
ESCALA REGIONAL
Estrategia Regional de Desarrollo Región Metropolitana, Capital Ciudadana 2012 – 2021
Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad.
Plan Maestro de Transporte Santiago 2025
Plan de Movilidad Santiago 2030
Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago 2017

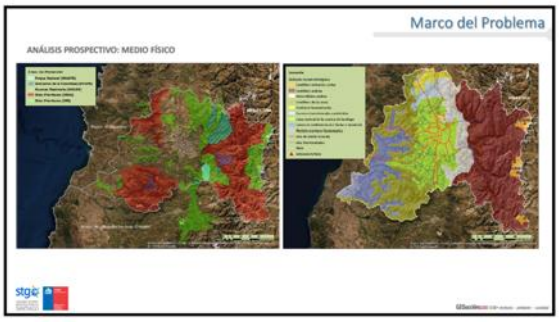

ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO HUMANO
Marco del Problema

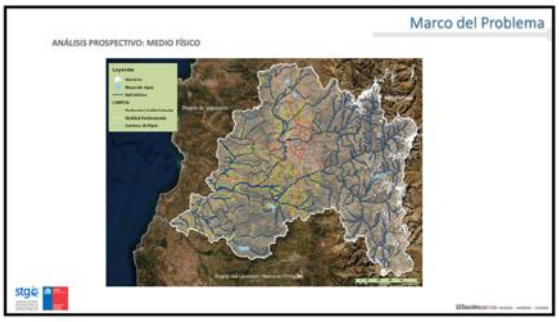

Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO HUMANO


ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO HUMANO
Marco del Problema


Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO HUMANO


Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: USOS DE SUELO

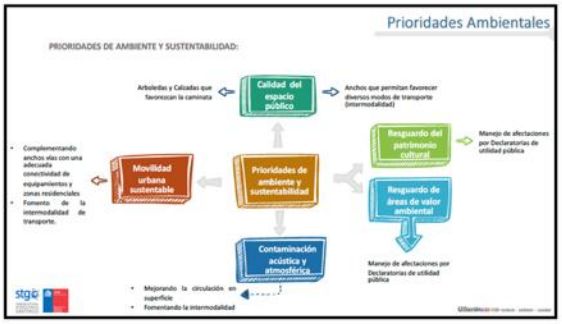

Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO FÍSICO

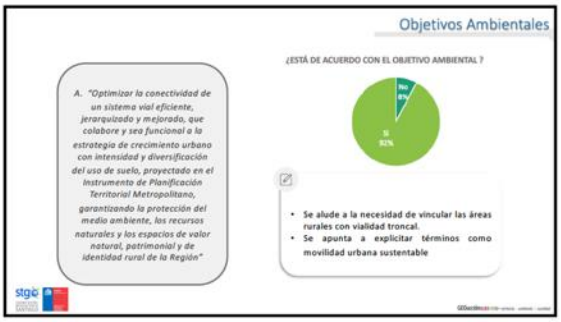

Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO FÍSICO

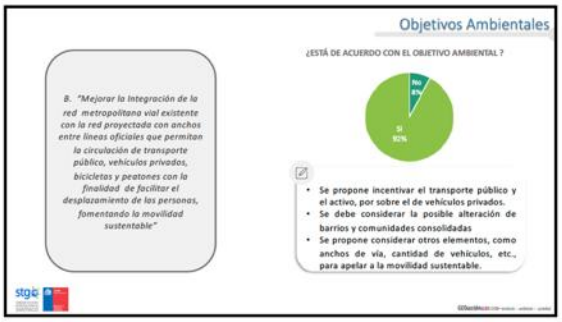

Marco del Problema
VALORES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD
Potencia los corredores ecológicos al interior de la ciudad, a través de cortaneras y/o Avenidas Parques
Áreas verdes en torno a vías favorecen captación de CO2; disminución de ruido; e incentiva otros medios de transporte como la caminata y bicicleta
Presencia de árboles centenarios y cursos de agua con valoración cultural y ambiental.
Presencia barrios patrimoniales con alta valoración sociocultural.
Favorece la conectividad intercomunal y con ello el acceso a servicios y equipamientos.

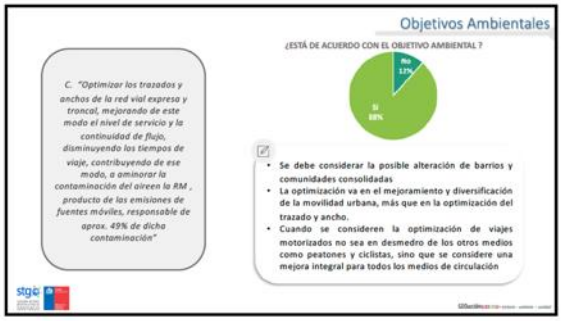

Marco del Problema
PROBLEMAS Y/O PREOCUPACIONES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD
Contaminación Atmosférica
Contaminación Acústica
Afectación servicios ecosistémicos
Microbasurales
Deterioro de barrios y calidad de vida urbana
Aumento de la tasa de motorización – incremento de emisiones asociadas a transporte y congestión vial.
Altos niveles de emisiones acústicas asociadas al transporte de vehículos.
Falta de arborización en las vías
Tratamiento de quebradas y riveras de ríos o cursos de agua.
Atropello de fauna
Vialidad en área de preservación ecológica
Acumulación de basura en el borde de caminos
Riesgo de incendio en áreas rurales
Declaratoria de utilidad pública en barrios con valoración sociocultural y/o patrimonial
Aumento de congestión por incremento en la densidad los barrios (edificios)
Islas de Calor
Vías que reducen su capacidad por vehículos estacionados

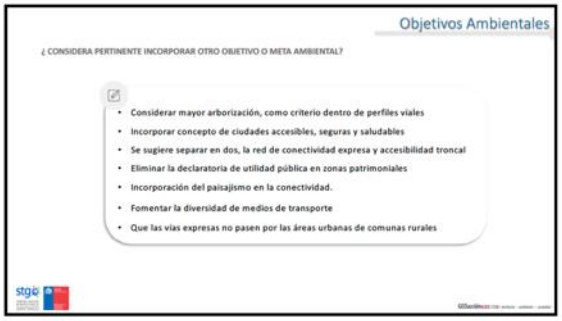

Marco del Problema
CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES
Vialidad afecta no materializada
Declaratorias de Utilidad Pública por más de 60 años
Loteos o Tomas en declaratorias de utilidad pública
Emplazamiento de loteos irregulares y tomas de terreno en fajas declaradas de utilidad pública
Segregación / Fragmentación por vialidad
Segregación social por vialidad concesionada.
Fragmentación de ecosistemas de valor ambiental.
Vialidad en Zonas Típicas
Doble afectación en barrios patrimoniales

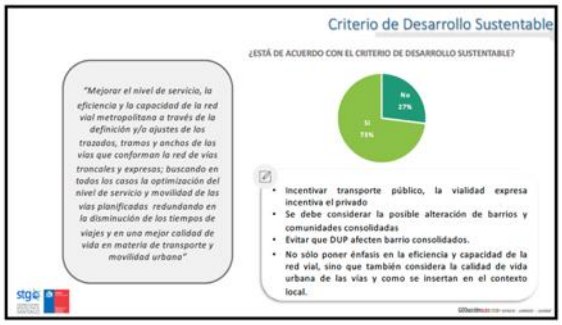

Prioridades Ambientales
PRIORIDADES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD:
Calidad del espacio público
Arboledas y Calzadas que favorecen la caminata
Anchos que permitan favorecer diversos modos de transporte (intermodalidad)
Prioridades de ambiente y sustentabilidad
Movilidad urbana sustentable
Complementando anchos vías con una adecuada conectividad de equipamientos y zonas residenciales
Fomento de la intermodalidad de transporte.
Resguardo del patrimonio cultural
Manejo de afectaciones por Declaratorias de utilidad pública
Resguardo de áreas de valor ambiental
Manejo de afectaciones por Declaratorias de utilidad pública
Contaminación acústica y atmosférica
Mejorando la circulación en superficie
Fomentando la intermodalidad

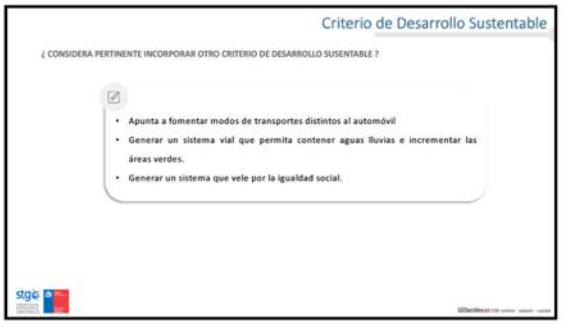

Objetivos Ambientales
A. "Optimizar la conectividad de un sistema vial eficiente, jerarquizado y mejorado, que colabore y sea funcional a la estrategia de crecimiento urbano con intensidad y diversificación del uso de suelo, proyectado en el Instrumento de Planificación Territorial Metropolitano, garantizando la protección del medio ambiente, los recursos naturales y los espacios de valor natural, patrimonial y de identidad rural de la Región"
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
No 8%
Si 92%
Se alude a la necesidad de vincular las áreas rurales con vialidad troncal.
Se apunta a explicitar términos como movilidad urbana sustentable


Objetivos Ambientales
B. "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 facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable"
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
No 8%
Si 92%
Se propone incentivar el transporte público y el activo, por sobre el de vehículos privados.
Se debe considerar la posible alteración de barrios y comunidades consolidadas
Se propone considerar otros elementos, como anchos de vía, cantidad de vehículos, etc., para apelar a la movilidad sustentable.

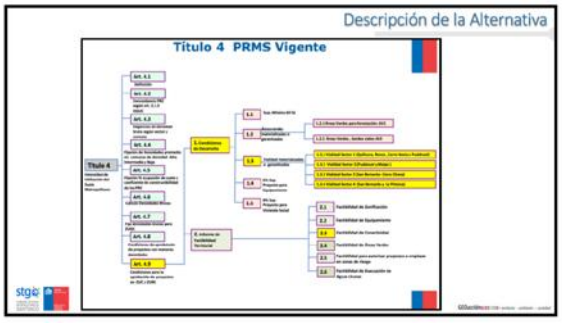

Objetivos Ambientales
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
No 12%
Si 88%
C. "Optimizar los trazados y anchos de la red vial expresa y troncal, mejorando de este modo el nivel de servicio y la continuidad de flujo, disminuyendo los tiempos de viaje, contribuyendo de ese modo, a aminorar la contaminación del aireen la RM , producto de las emisiones de fuentes móviles, responsable de aprox. 49% de dicha contaminación"
Se debe considerar la posible alteración de barrios y comunidades consolidadas
La optimización va en el mejoramiento y diversificación de la movilidad urbana, más que en la optimización del trazado y ancho.
Cuando se consideren la optimización de viajes motorizados no sea en desmedro de los otros medios como peatones y ciclistas, sino que se considere una mejora integral para todos los medios de circulación

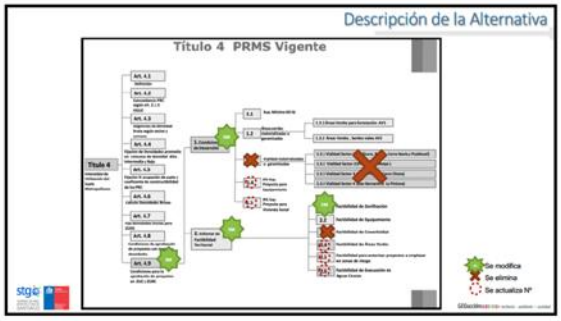

Objetivos Ambientales
¿ CONSIDERA PERTINENTE INCORPORAR OTRO OBJETIVO O META AMBIENTAL?
Considerar mayor arborización, como criterio dentro de perfiles viales
Incorporar concepto de ciudades accesibles, seguras y saludables
Se sugiere separar en dos, la red de conectividad expresa y accesibilidad troncal
Eliminar la declaratoria de utilidad pública en zonas patrimoniales
Incorporación del paisajismo en la conectividad.
Fomentar la diversidad de medios de transporte
Que las vias expresas no pasen por las áreas urbanas de comunas rurales

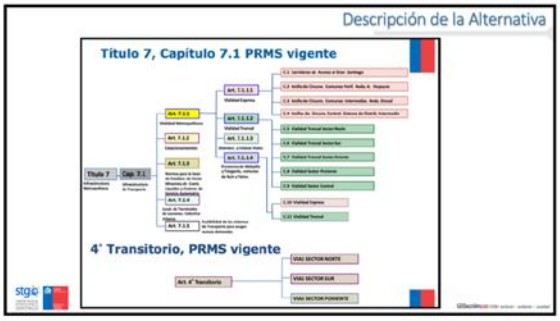

Criterio de Desarrollo Sustentable
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL CRITERIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE?
No 27%
Si 73%
"Mejorar el nivel de servicio, la eficiencia y la capacidad de la red vial metropolitana a través de la definición y/o ajustes de los trazados, tramos y anchos de las vías que conforman la red 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"
Incentivar transporte público, la vialidad expresa incentiva el privado
Se debe considerar la posible alteración de barrios y comunidades consolidadas
Evitar que DUP afecten barrio consolidados.
No sólo poner énfasis en la eficiencia y capacidad de la red vial, sino que también considera la calidad de vida urbana de las vías y como se insertan en el contexto local.

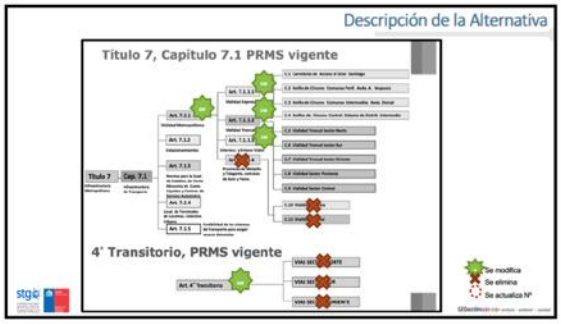

Criterio de Desarrollo Sustentable
¿ CONSIDERA PERTINENTE INCORPORAR OTRO CRITERIO DE DESARROLLO SUSENTABLE ?
Apunta a fomentar modos de transportes distintos al automóvil
Generar un sistema vial que permita contener aguas lluvias e incrementar las áreas verdes.
Generar un sistema que vele por la igualdad social.

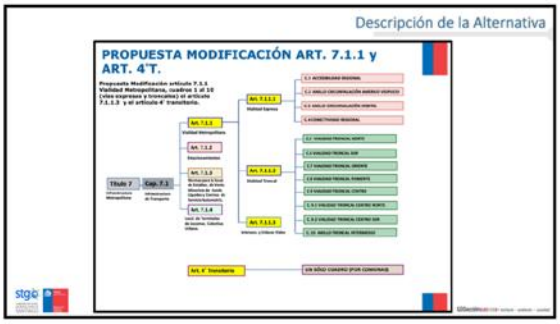

DESCRIPCIÓN
ALTERNATIVA DE ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL

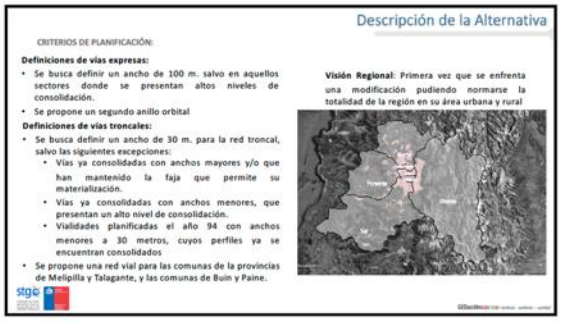

Descripción de la Alternativa
Título 4 PRMS Vigente

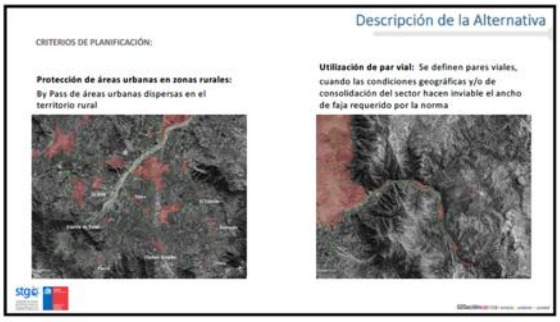

Descripción de la Alternativa
Título 4 PRMS Vigente
Se modifica
Se elimina
Se actualiza N°


Descripción de la Alternativa
Título 7, Capítulo 7.1 PRMS vigente
4° Transitorio, PRMS vigente


Descripción de la Alternativa
Título 7, Capítulo 7.1 PRMS vigente
4° Transitorio, PRMS vigente
Se modifica
Se elimina
Se actualiza N°

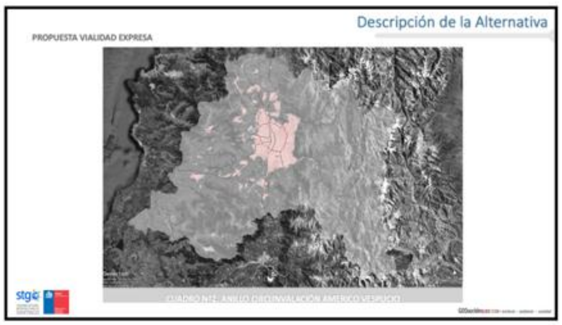

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA MODIFICACIÓN ART. 7.1.1 y ART. 4°T.


Descripción de la Alternativa
CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN:
Definiciones de vías expresas:
• Se busca definir un ancho de 100 m. salvo en aquellos sectores donde se presentan altos niveles de consolidación.
• Se propone un segundo anillo orbital
Definiciones de vías troncales:
• Se busca definir un ancho de 30 m. para la red troncal, salvo las siguientes excepciones:
• Vías ya consolidadas con anchos mayores y/o que han mantenido la faja que permite su materialización.
• Vías ya consolidadas con anchos menores, que presentan un alto nivel de consolidación.
• Vialidades planificadas el año 94 con anchos menores a 30 metros, cuyos perfiles ya se encuentran consolidados
• Se propone una red vial para las comunas de la provincias de Melipilla y Talagante, y las comunas de Buin y Paine.
Visión Regional: Primera vez que se enfrenta una modificación pudiendo normarse la totalidad de la región en su área urbana y rural


Descripción de la Alternativa
CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN:
Protección de áreas urbanas en zonas rurales:
By Pass de áreas urbanas dispersas en el territorio rural
Utilización de par vial: Se definen pares viales, cuando las condiciones geográficas y/o de consolidación del sector hacen inviable el ancho de faja requerido por la norma

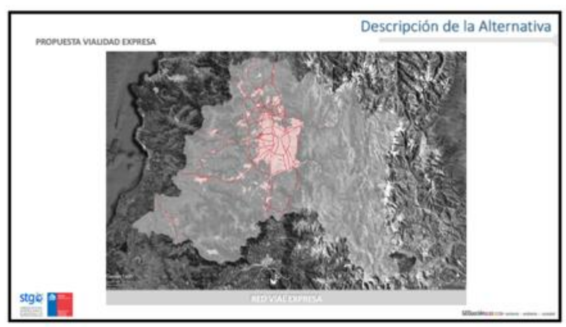

Descripción de la Alternativa
CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN:
Protección del patrimonio protegido: Disminución de afectaciones y propuesta de conexiones subterráneas
Conexiones subterráneas: para mantener la continuidad de la red, se proponen conexiones subterráneas en algunos puntos cuyo trazado superficial no puede realizarse

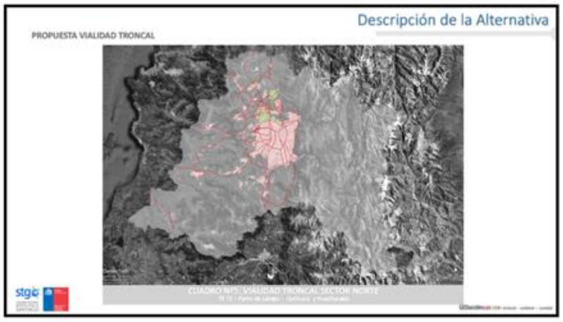

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
CUADRO Nº1: ACCESIBILIDAD REGIONAL

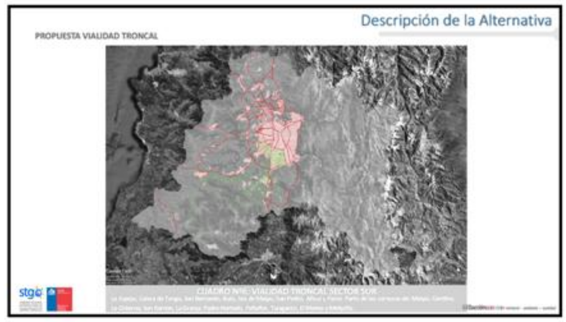

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
CUADRO Nº2: ANILLO CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO

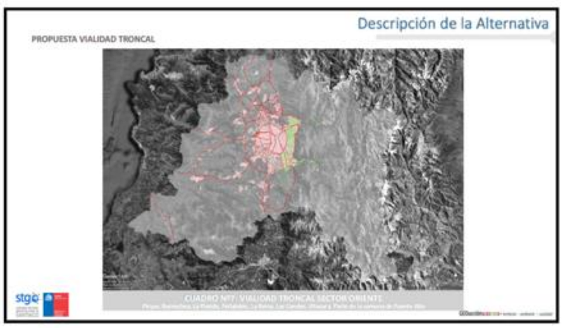

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
CUADRO Nº3: ANILLO CIRCUNVALACIÓN ORBITAL

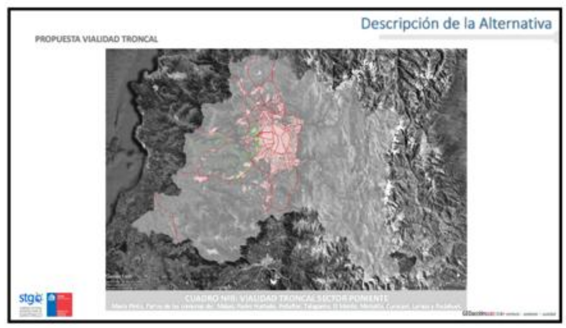

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
CUADRO Nº4: CONECTIVIDAD REGIONAL

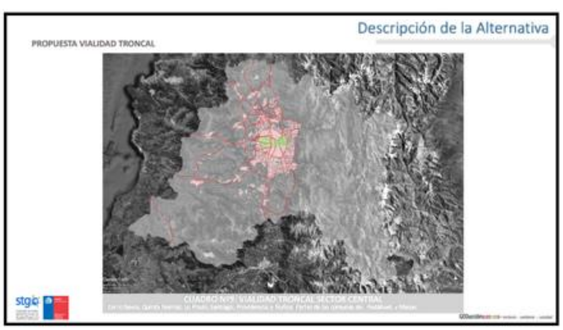

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
RED VIAL EXPRESA

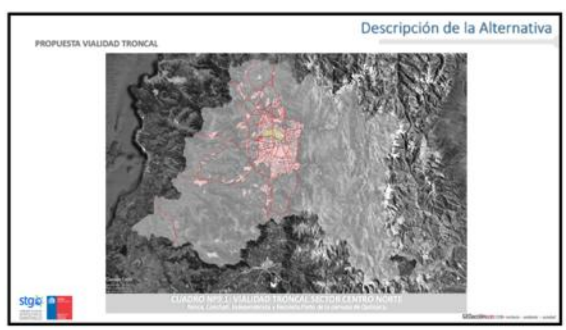

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº5: VIALIDAD TRONCAL SECTOR NORTE

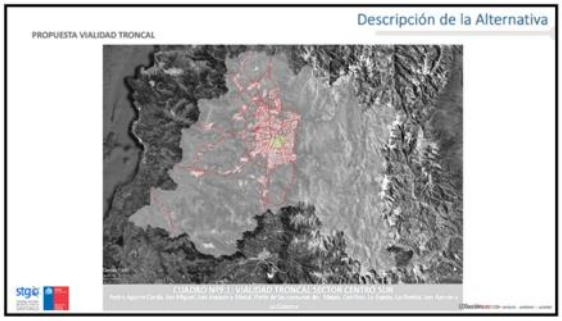

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº6: VIALIDAD TRONCAL SECTOR SUR

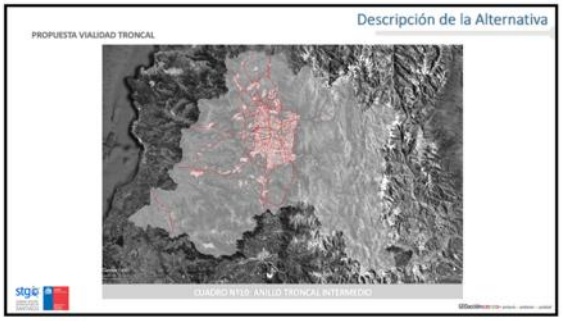

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº7: VIALIDAD TRONCAL SECTOR ORIENTE

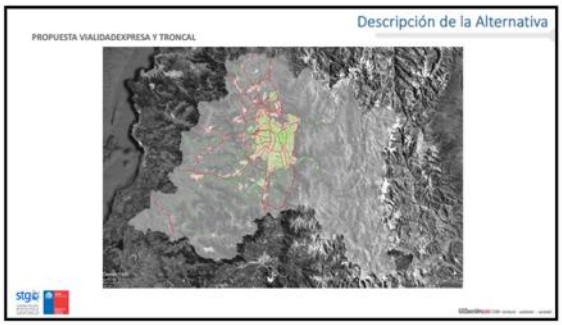

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº8: VIALIDAD TRONCAL SECTOR PONIENTE

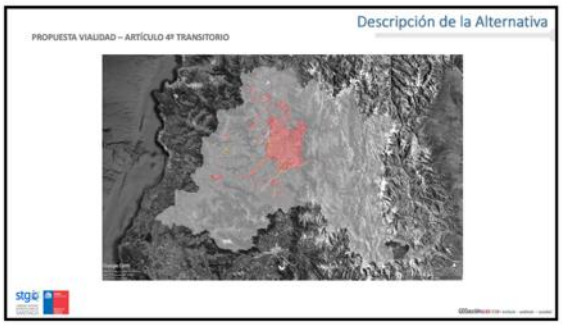

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº9: VIALIDAD TRONCAL SECTOR CENTRAL

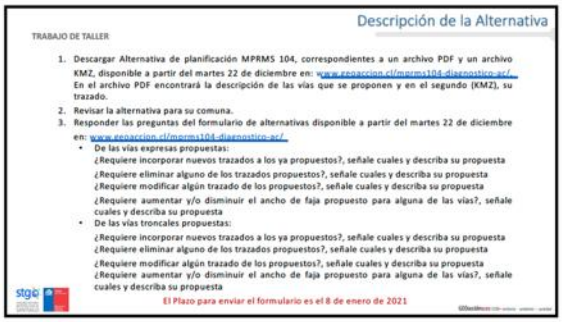

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº9.1: VIALIDAD TRONCAL SECTOR CENTRO NORTE









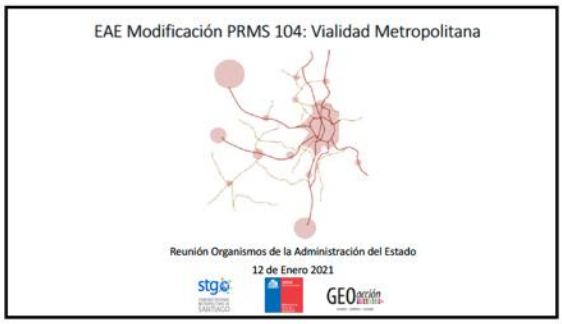


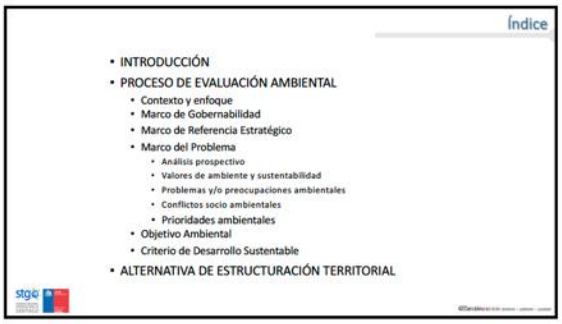


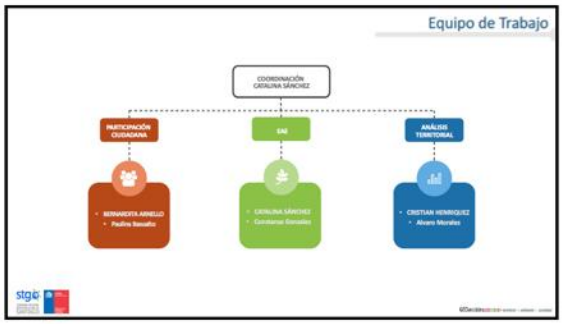
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

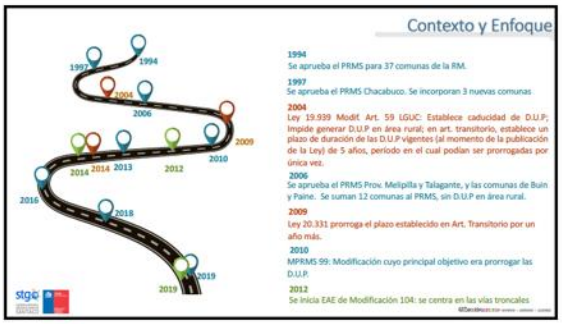
^Por su parte, para el caso de la presentación con los Órganos de la Administración del Estado, la presentación realizada, presento ajustes, según se advierte a continuación:

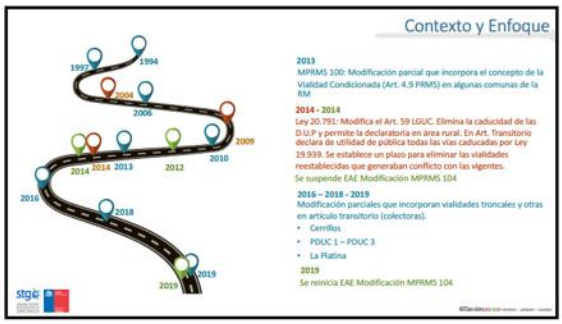
Figura 74: Presentación Taller de Alternativa de Modificación OAE

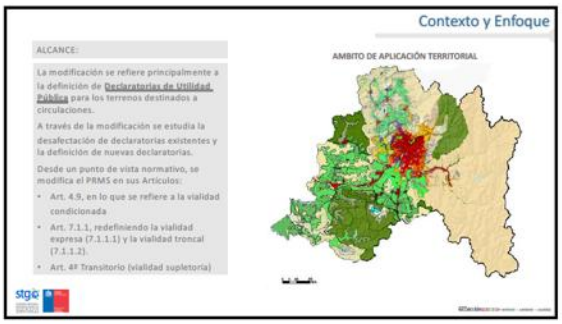


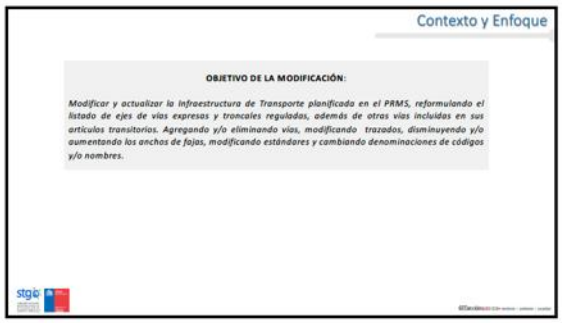


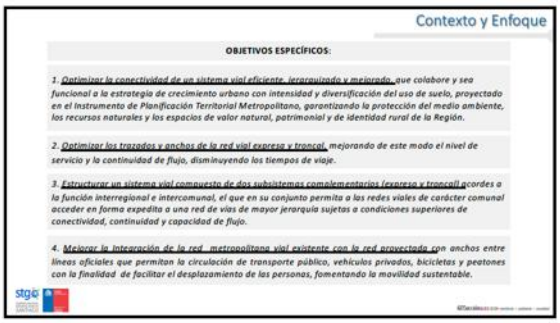








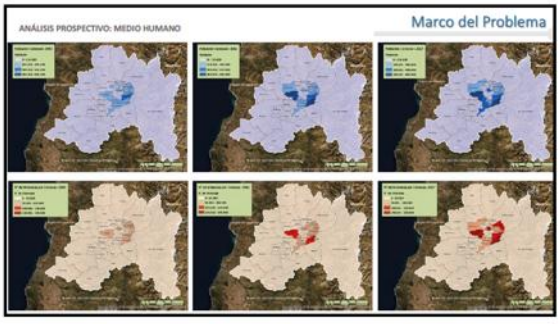

Contexto y Enfoque
OBJETIVO DE LA MODIFICACIÓN:
Modificar y actualizar la infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales reguladas, además de otras vías incluidas en sus artículos transitorios. Agregando y/o eliminando vías, modificando trazados, disminuyendo y/o aumentando los anchos de fajas, modificando estándares y cambiando denominaciones de códigos y/o nombres.

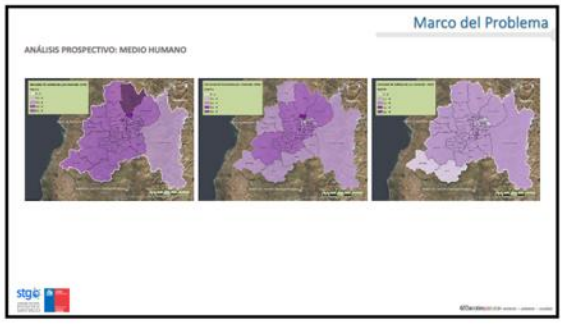

Contexto y Enfoque
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:
1. Optimizar la conectividad de un sistema vial eficiente, jerarquizado y mejorado, que colabore y sea funcional a la estrategia de crecimiento urbano con intensidad y diversificación del uso de suelo, proyectado en el Instrumento de Planificación Territorial Metropolitano, garantizando la protección del medio ambiente, los recursos naturales y los espacios de valor natural, patrimonial y de identidad rural de la Región.
2. 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.
3. Estructurar un sistema vial compuesto de dos subsistemas complementarios (expreso y troncal) acordes a la función interregional e intercomunal, el que en su conjunto permita a las redes viales de carácter comunal acceder en forma expedita a una red de vías de mayor jerarquía sujetas a condiciones superiores de conectividad, continuidad y capacidad de flujo.
4. 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 facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable.

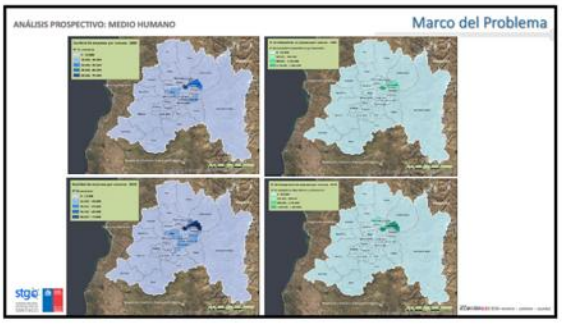

Marco de Gobernabilidad
CONSEJO DE MINISTROS PARA LA SUSTENTABILIDAD
ORGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO CON COMPETENCIAS VINCULADAS A LA MATERIA DE PLANIFICACIÓN
MUNICIPIOS EN REPRESENTACIÓN DE LA COMUNIDAD LOCAL

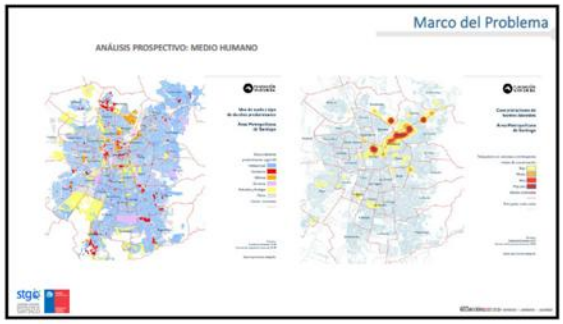

Marco de Gobernabilidad
ESTADO DE LA PARTICIPACIÓN
20 Organismo convocados
Fase de Diagnóstico:
14 Respuestas (70%)
Fase de Alternativas:
- En curso -
52 Municipios convocados
Fase de Diagnóstico:
40 Respuestas (77%)
Fase de Alternativas:
28 Respuestas (54%)

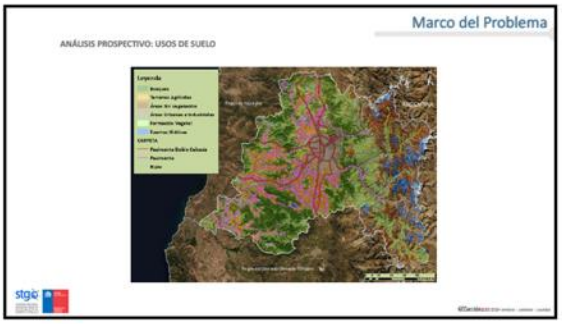

Marco de Referencia Estratégica
ESCALA GLOBAL
Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible
ESCALA NACIONAL
Política Nacional de Desarrollo Urbano
Política Nacional de Desarrollo Rural
Política Nacional de Transporte
Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático
Plan de Adaptación al Cambio Climático para Ciudades
ESCALA REGIONAL
Estrategia Regional de Desarrollo Región Metropolitana, Capital Ciudadana 2012 – 2021
Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad.
Plan Maestro de Transporte Santiago 2025
Plan de Movilidad Santiago 2030
Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago 2017

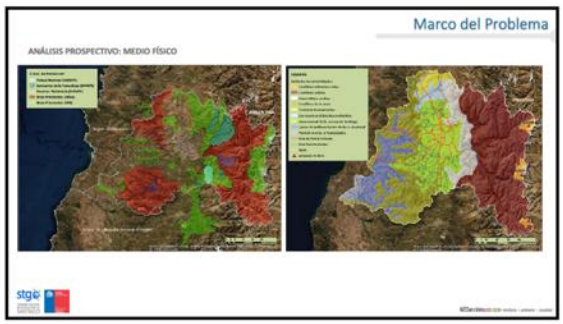

Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO HUMANO

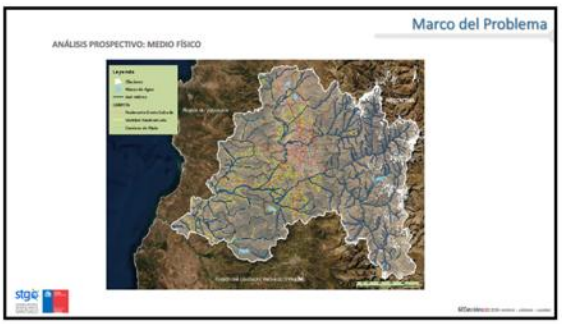

Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO HUMANO


ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO HUMANO
Marco del Problema


Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO HUMANO


Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: USOS DE SUELO

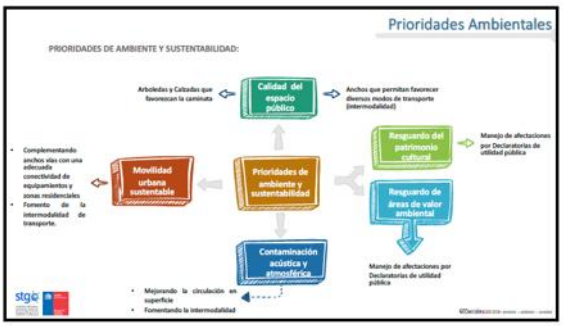

Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO FÍSICO

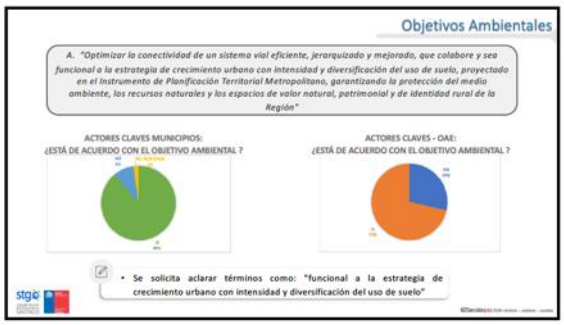

Marco del Problema
ANÁLISIS PROSPECTIVO: MEDIO FÍSICO

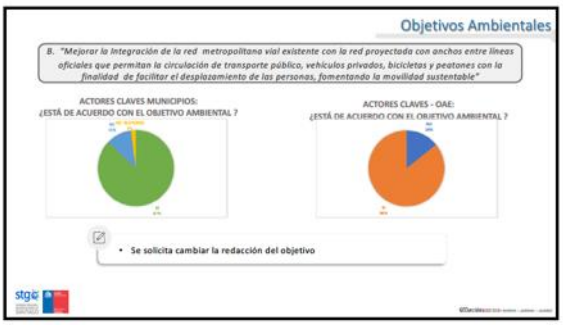

Marco del Problema
VALORES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD
Potencia los corredores ecológicos al interior de la ciudad, a través de cordones y/o Avenidas Parques
Áreas verdes en torno a vías favorecen captación de CO2; disminución de ruido; e incentiva otros medios de transporte como la caminata y bicicleta
Presencia de árboles centenarios y cursos de agua con valoración cultural y ambiental.
Presencia barrios patrimoniales con alta valoración sociocultural.
Favorece la conectividad intercomunal y con ello el acceso a servicios y equipamientos.

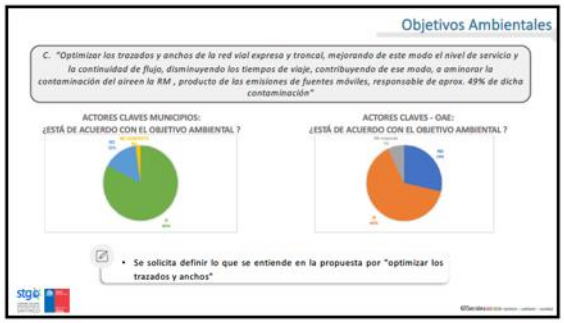

Marco del Problema
PROBLEMAS Y/O PREOCUPACIONES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD
Contaminación Atmosférica
Contaminación Acústica
Afectación servicios ecosistémicos
Microbasurales
Deterioro de barrios y calidad de vida urbana
Aumento de la tasa de motorización – incremento de emisiones asociadas a transporte y congestión vial.
Altos niveles de emisiones acústicas asociadas al transporte de vehículos.
Falta de arborización en las vías
Tratamiento de quebradas y riveras de ríos o cursos de agua.
Atropello de fauna
Vialidad en área de preservación ecológica
Acumulación de basura en el borde de caminos
Riesgo de incendio en áreas rurales
Declaratoria de utilidad pública en barrios con valoración sociocultural y/o patrimonial
Aumento de congestión por incremento en la densidad los barrios (edificios)
Islas de Calor
Vías que reducen su capacidad por vehículos estacionados

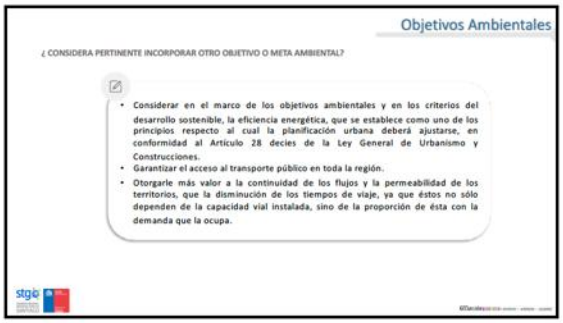

Marco del Problema
CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES
Vialidad afecta no materializada
Declaratorias de Utilidad Pública por más de 60 años
Loteos o Tomas en declaratorias de utilidad pública
Emplazamiento de loteos irregulares y tomas de terreno en fajas declaradas de utilidad pública
Segregación / Fragmentación por vialidad
Segregación social por vialidad concesionada.
Fragmentación de ecosistemas de valor ambiental.
Vialidad en Zonas Típicas
Doble afectación en barrios patrimoniales


Prioridades Ambientales
PRIORIDADES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD:
Calidad del espacio público
Arboledas y Calzadas que favorezcan la caminata
Anchos que permitan favorecer diversos modos de transporte (intermodalidad)
Resguardo del patrimonio cultural
Manejo de afectaciones por Declaratorias de utilidad pública
Movilidad urbana sustentable
Complementando anchos vías con una adecuada conectividad de equipamientos y zonas residenciales
Fomento de la intermodalidad de transporte.
Prioridades de ambiente y sustentabilidad
Resguardo de áreas de valor ambiental
Manejo de afectaciones por Declaratorias de utilidad pública
Contaminación acústica y atmosférica
Mejorando la circulación en superficie
Fomentando la intermodalidad

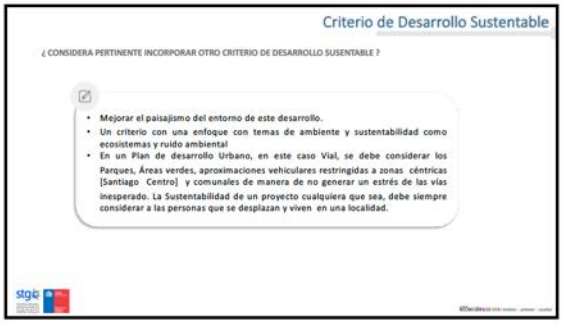

Objetivos Ambientales
A. "Optimizar la conectividad de un sistema vial eficiente, jerarquizado y mejorado, que colabore y sea funcional a la estrategia de crecimiento urbano con intensidad y diversificación del uso de suelo, proyectado en el Instrumento de Planificación Territorial Metropolitano, garantizando la protección del medio ambiente, los recursos naturales y los espacios de valor natural, patrimonial y de identidad rural de la Región"
ACTORES CLAVES MUNICIPIOS:
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
ACTORES CLAVES - OAE:
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
Se solicita aclarar términos como: "funcional a la estrategia de crecimiento urbano con intensidad y diversificación del uso de suelo"

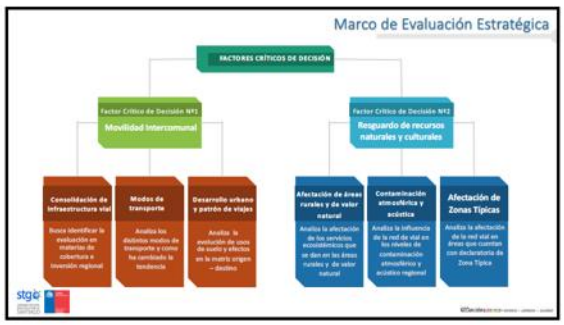

Objetivos Ambientales
B. "Mejorar la integración de la red metropolitana vial existente con la red proyectada con anchos entre líneas oficiales que permitan la circulación de transporte público, vehículos privados, bicicletas y peatones con la finalidad de facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable"
ACTORES CLAVES MUNICIPIOS:
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
ACTORES CLAVES - OAE:
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
Se solicita cambiar la redacción del objetivo


Objetivos Ambientales
C. "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 aireen la RM , producto de las emisiones de fuentes móviles, responsable de aprox. 49% de dicha contaminación"
ACTORES CLAVES MUNICIPIOS:
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
ACTORES CLAVES - OAE:
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
• Se solicita definir lo que se entiende en la propuesta por "optimizar los trazados y anchos"

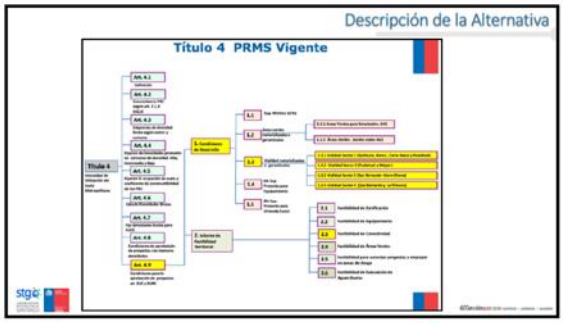

Objetivos Ambientales
¿ CONSIDERA PERTINENTE INCORPORAR OTRO OBJETIVO O META AMBIENTAL?
• Considerar en el marco de los objetivos ambientales y en los criterios del desarrollo sostenible, la eficiencia energética, que se establece como uno de los principios respecto al cual la planificación urbana deberá ajustarse, en conformidad al Artículo 28 decies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.
• Garantizar el acceso al transporte público en toda la región.
• Otorgarle más valor a la continuidad de los flujos y la permeabilidad de los territorios, que la disminución de los tiempos de viaje, ya que éstos no sólo dependen de la capacidad vial instalada, sino de la proporción de ésta con la demanda que la ocupa.

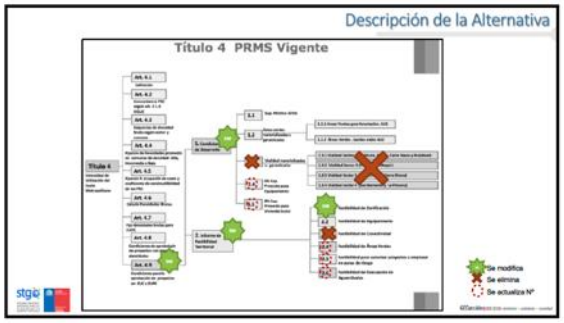

Criterio de Desarrollo Sustentable
"Mejorar el nivel de servicio, la eficiencia y la capacidad de la red vial metropolitana a través de la definición y/o ajustes de los trazados, tramos y anchos de las vías que conforman la red de vías troncales y expresas; buscando en todos los casos la optimización 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"
ACTORES CLAVES MUNICIPIOS:
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
ACTORES CLAVES - OAE:
¿ESTÁ DE ACUERDO CON EL OBJETIVO AMBIENTAL ?
• Se solicita definir los conceptos utilizados y el alcance de los mismos


Criterio de Desarrollo Sustentable
¿ CONSIDERA PERTINENTE INCORPORAR OTRO CRITERIO DE DESARROLLO SUSENTABLE ?
• Mejorar el paisajismo del entorno de este desarrollo.
• Un criterio con una enfoque con temas de ambiente y sustentabilidad como ecosistemas y ruido ambiental
• En un Plan de desarrollo Urbano, en este caso Vial, se debe considerar los Parques, Áreas verdes, aproximaciones vehiculares restringidas a zonas céntricas [Santiago Centro] y comunales de manera de no generar un estrés de las vías inesperado. La Sustentabilidad de un proyecto cualquiera que sea, debe siempre considerar a las personas que se desplazan y viven en una localidad.

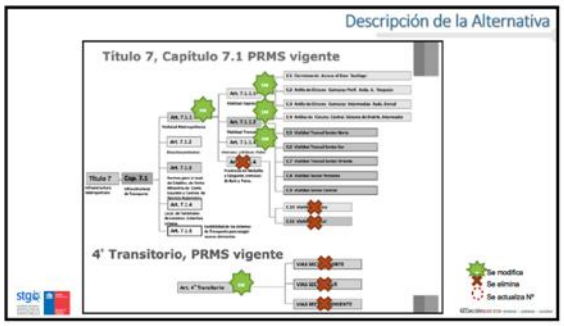

Marco de Evaluación Estratégica
FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN
Factor Crítico de Decisión Nº1
Movilidad Intercomunal
Factor Crítico de Decisión Nº2
Resguardo de recursos naturales y culturales
Consolidación de infraestructura vial
Modos de transporte
Desarrollo urbano y patrón de viajes
Afectación de áreas rurales y de valor natural
Contaminación atmosférica y acústica
Afectación de Zonas Típicas

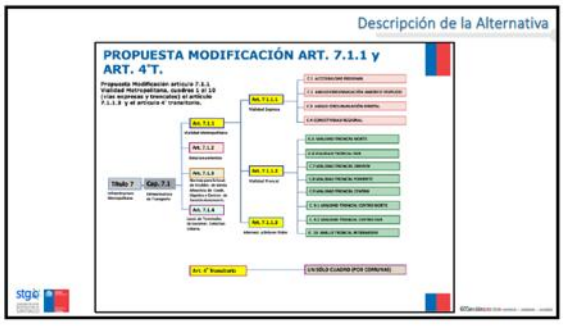

DESCRIPCIÓN
ALTERNATIVA DE ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL

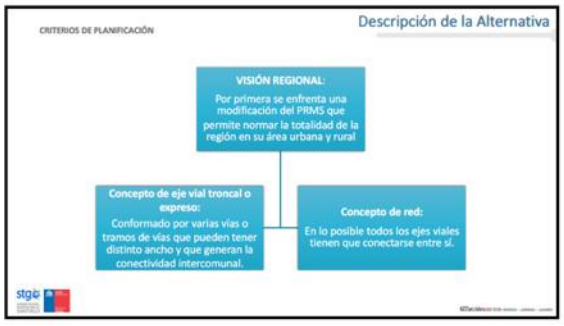

Descripción de la Alternativa
Título 4 PRMS Vigente

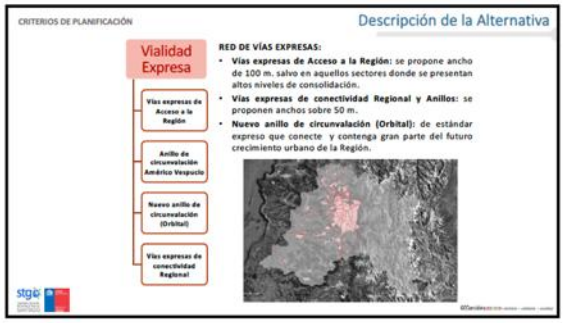

Descripción de la Alternativa
Título 4 PRMS Vigente
Se modifica
Se elimina
Se actualiza N°

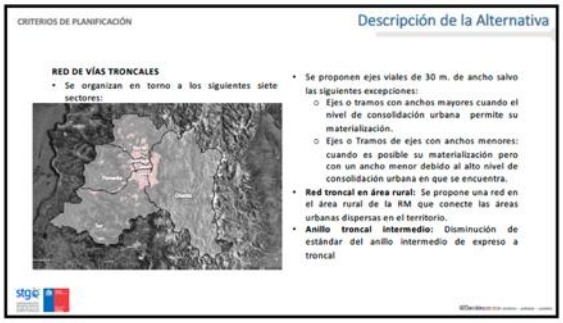

Descripción de la Alternativa
Título 7, Capítulo 7.1 PRMS vigente
4° Transitorio, PRMS vigente

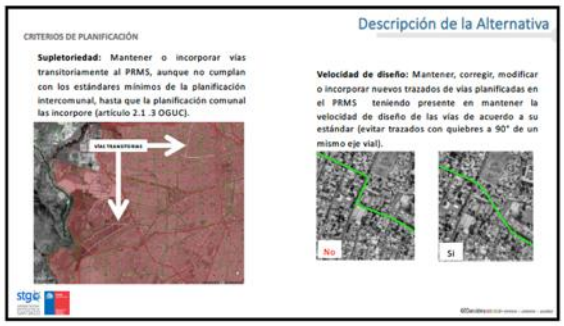

Descripción de la Alternativa
Título 7, Capítulo 7.1 PRMS vigente
4° Transitorio, PRMS vigente
Se modifica
Se elimina
Se actualiza N°

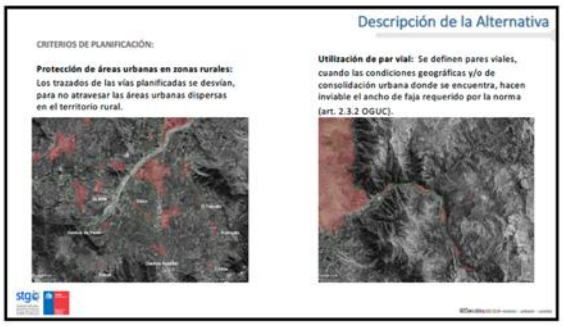

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA MODIFICACIÓN ART. 7.1.1 y ART. 4°T.


Descripción de la Alternativa
CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN
VISIÓN REGIONAL:
Por primera se enfrenta una modificación del PRMS que permite normar la totalidad de la región en su área urbana y rural
Concepto de eje vial troncal o expreso:
Conformado por varias vías o tramos de vías que pueden tener distinto ancho y que generan la conectividad intercomunal.
Concepto de red:
En lo posible todos los ejes viales tienen que conectarse entre sí.


CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN
Descripción de la Alternativa
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.

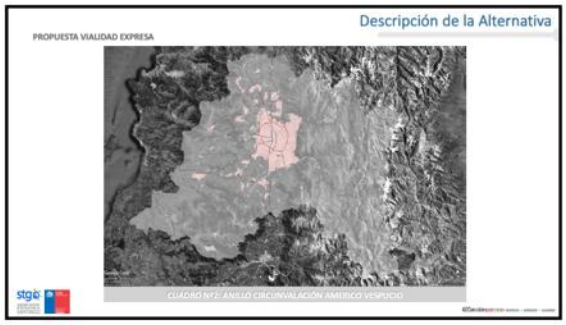

CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN
Descripción de la Alternativa
RED DE VÍAS TRONCALES
Se organizan en torno a los siguientes siete sectores:
Se proponen ejes viales de 30 m. de ancho salvo las siguientes excepciones:
Ejes o tramos con anchos mayores cuando el nivel de consolidación urbana permite su materialización.
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

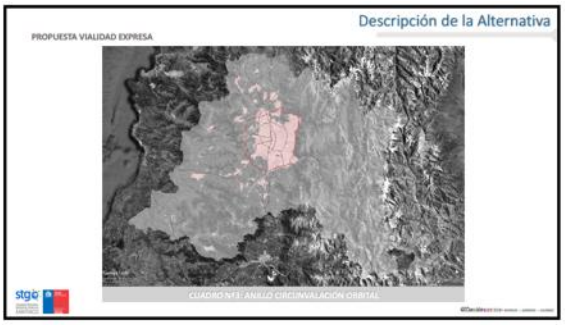

CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN
Descripción de la Alternativa
Supletoriedad: Mantener o incorporar vías transitoriamente al PRMS, aunque no cumplan con los estándares mínimos de la planificación intercomunal, hasta que la planificación comunal las incorpore (artículo 2.1 .3 OGUC).
Velocidad de diseño: Mantener, 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).
No
SI

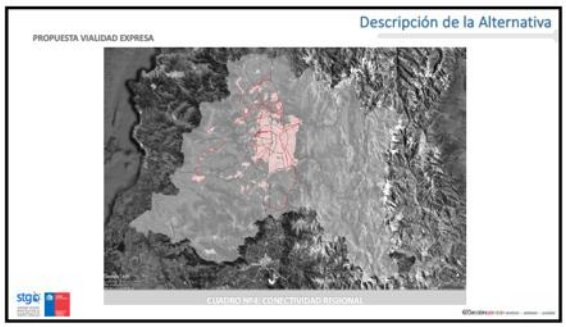

CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN:
Descripción de la Alternativa
Protección de áreas urbanas en zonas rurales: Los trazados de las vías planificadas se desvían, para no atravesar las áreas urbanas dispersas en el territorio rural.
Utilización de par vial: Se definen pares viales, cuando las condiciones geográficas y/o de consolidación urbana donde se encuentra, hacen inviable el ancho de faja requerido por la norma (art. 2.3.2 OGUC).

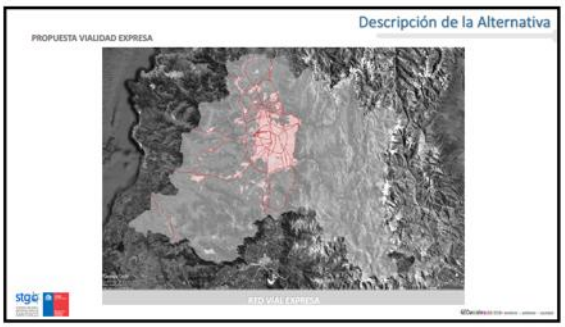

CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN:
Descripción de la Alternativa
Protección del patrimonio protegido: Eliminación de las declaratorias a utilidad pública que afectan patrimonio por:
Eliminación de la vía del PRMS
Disminución del ancho normado al ancho existente
Conexiones subterráneas
Conexiones subterráneas: para mantener la continuidad de la red, se proponen conexiones subterráneas en algunos puntos cuyo trazado superficial no puede realizarse.

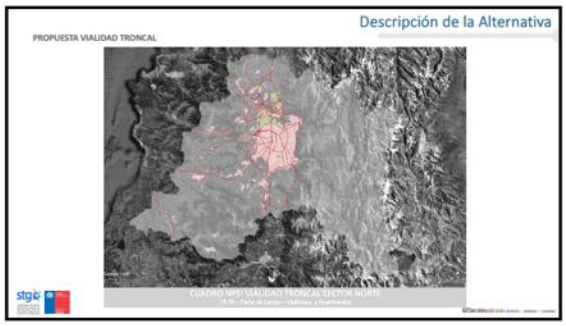

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
CUADRO N°1: ACCESIBILIDAD REGIONAL

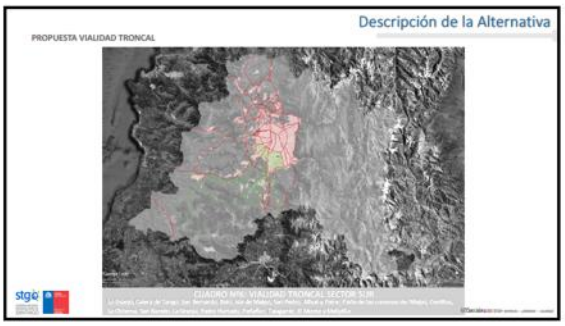

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
CUADRO N°2: ANILLO CIRCUNVALACIÓN AMERICO VESPUCIO

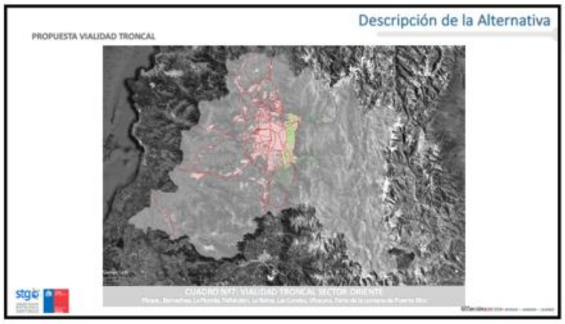

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
CUADRO N°3: ANILLO CIRCUNVALACIÓN ORBITAL

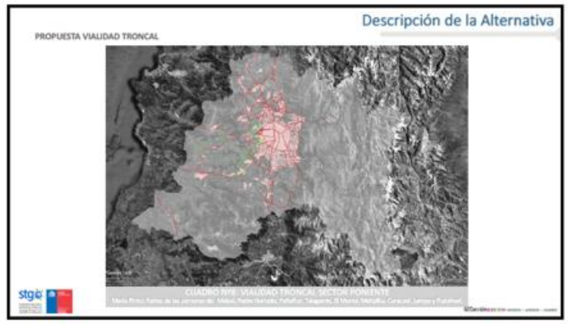

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
CUADRO N°4: CONECTIVIDAD REGIONAL

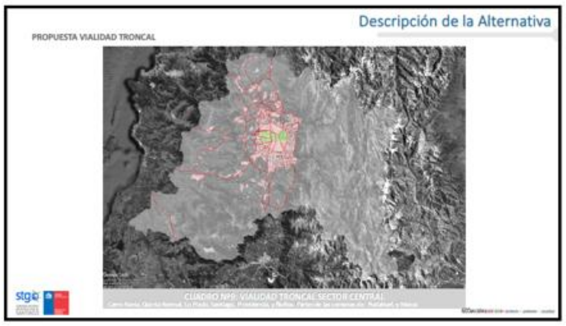

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD EXPRESA
RED VIAL EXPRESA

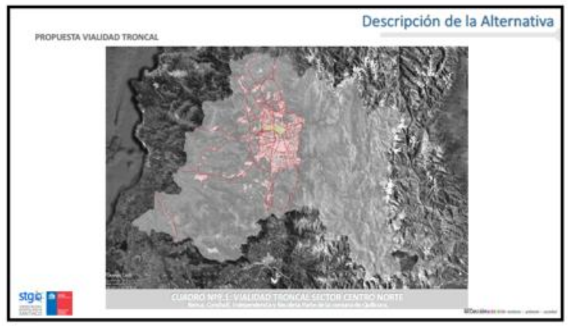

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL

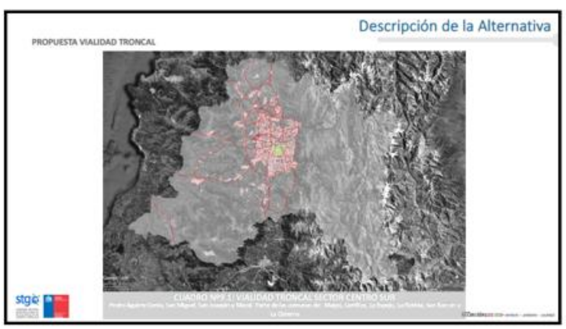

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL

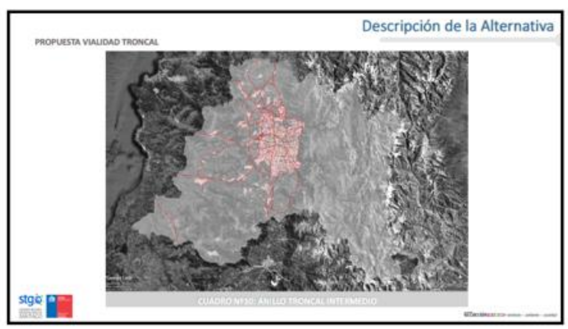

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº7: VIALIDAD TRONCAL SECTOR ORIENTE

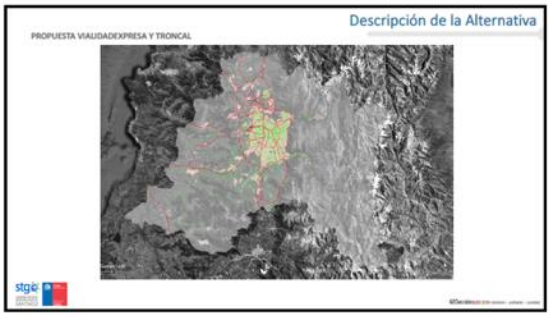

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº8: VIALIDAD TRONCAL SECTOR PONIENTE

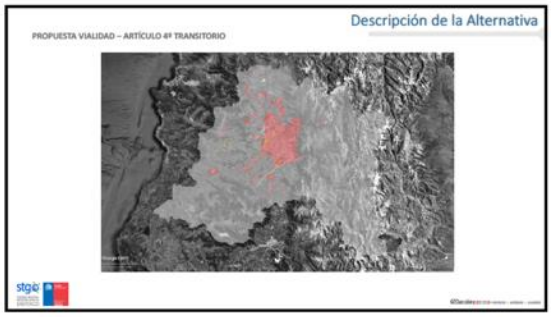

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº9: VIALIDAD TRONCAL SECTOR CENTRAL

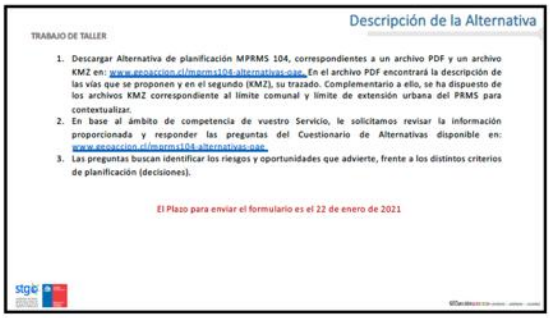

Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº9.1: VIALIDAD TRONCAL SECTOR CENTRO NORTE


Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº9.2: VIALIDAD TRONCAL SECTOR CENTRO SUR


Descripción de la Alternativa
PROPUESTA VIALIDAD TRONCAL
CUADRO Nº10: ANILLO TRONCAL INTERMEDIO









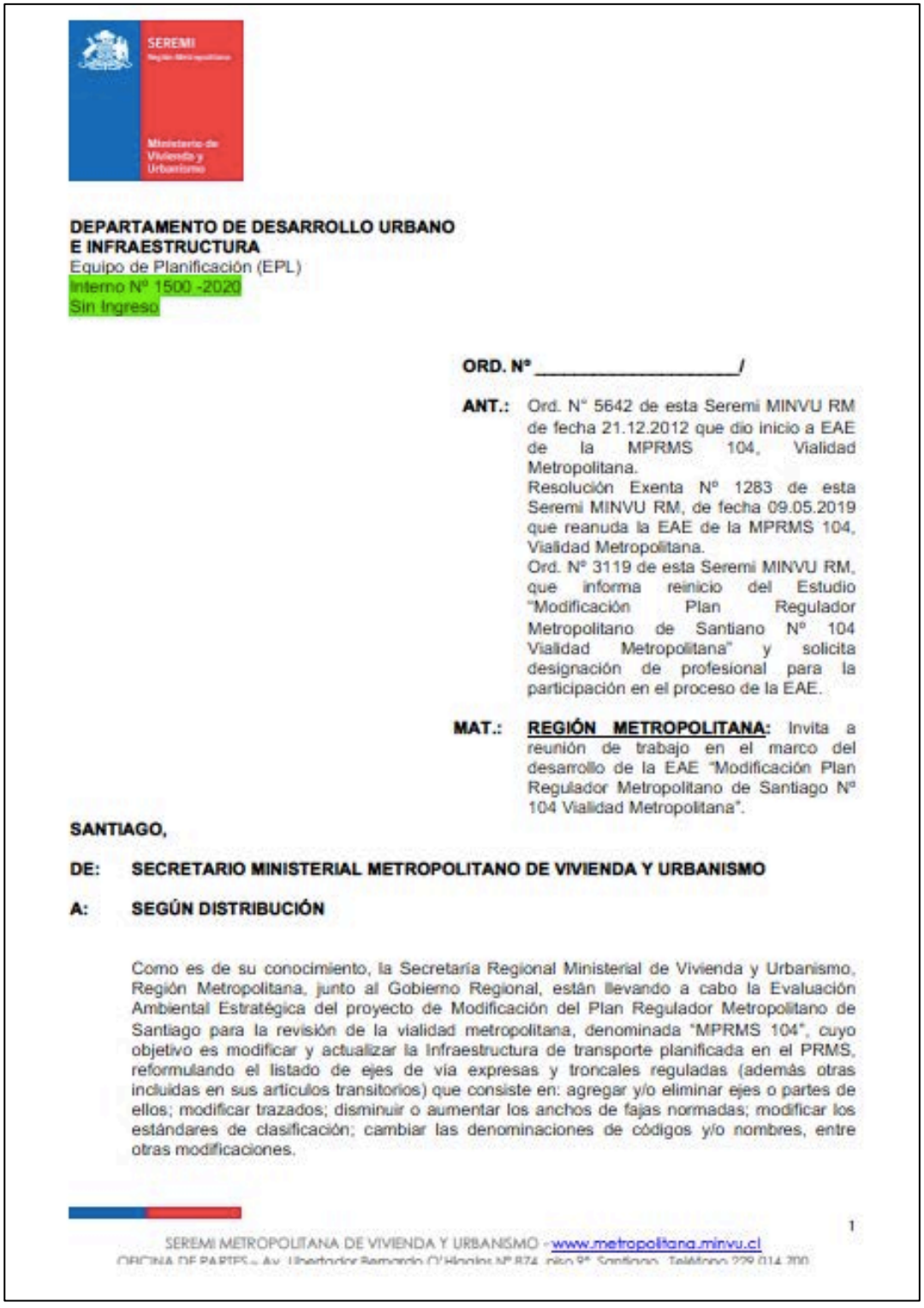
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

3.3.3 Propuesta Oficio Convocatoria a Talleres de Alternativa de la Modificación a OAE y Actores Claves

Propuesta Oficio Convocatoria a Taller de Alternativa de la Modificación a OAE

Con el propósito de convocar a los OAE a un taller de trabajo sobre la alternativa de modificación, se elaboró una propuesta de oficio para la SEREMI MINVU.

Figura 75: Propuesta de Oficio de Convocatoria a OAE a Taller de Alternativa



SEREMI
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno Nº 1500 -2020
Sin Ingreso

ORD. Nº _____/

ANT.: Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
Resolución Exenta Nº 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
Ord. Nº 3119 de esta Seremi MINVU RM, que informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiano Nº 104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago Nº 104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO,

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

A: SEGÚN DISTRIBUCIÓN

Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Evaluación Ambiental Estratégica del proyecto de Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago para la revisión de la vialidad metropolitana, denominada "MPRMS 104", cuyo objetivo es modificar y actualizar la Infraestructura de transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vía expresas y troncales reguladas (además otras incluidas en sus artículos transitorios) que consiste en: agregar y/o eliminar ejes o partes de ellos; modificar trazados; disminuir o aumentar los anchos de fajas normadas; modificar los estándares de clasificación; cambiar las denominaciones de códigos y/o nombres, entre otras modificaciones.

1

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES - Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 8º, Santiago. Teléfono 229 014 200

Al respecto, quisiera informarle que en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo con los profesionales de los distintos Organismos de la Administración del Estado e instituciones públicas, que han sido designados a participar de la presente evaluación ambiental conforme a lo solicitado en el Ord. del antecedente. En dicha instancia se socializará el Diagnóstico Ambiental Estratégico y se trabajará en el análisis de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

La reunión se realizará vía remota el día martes 12 de enero de 2021, entre las 10:30 y las 13:00 hrs. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-oae/, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

En caso de consultas, diríjase al profesional Sr. Favio Onetto Andia a cargo de la modificación MPRMS 104 Vialidad Estructurante, por parte de esta Secretaría Ministerial Regional, al correo electrónico fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la consultora contratada para realizar el proceso de EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo participacion114@geoaccion.cl. Además, el Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de esta Secretaría ha habilitado los siguientes teléfonos de contacto 22901 4957 – 22901 4900.

Saluda atentamente a Ud.,

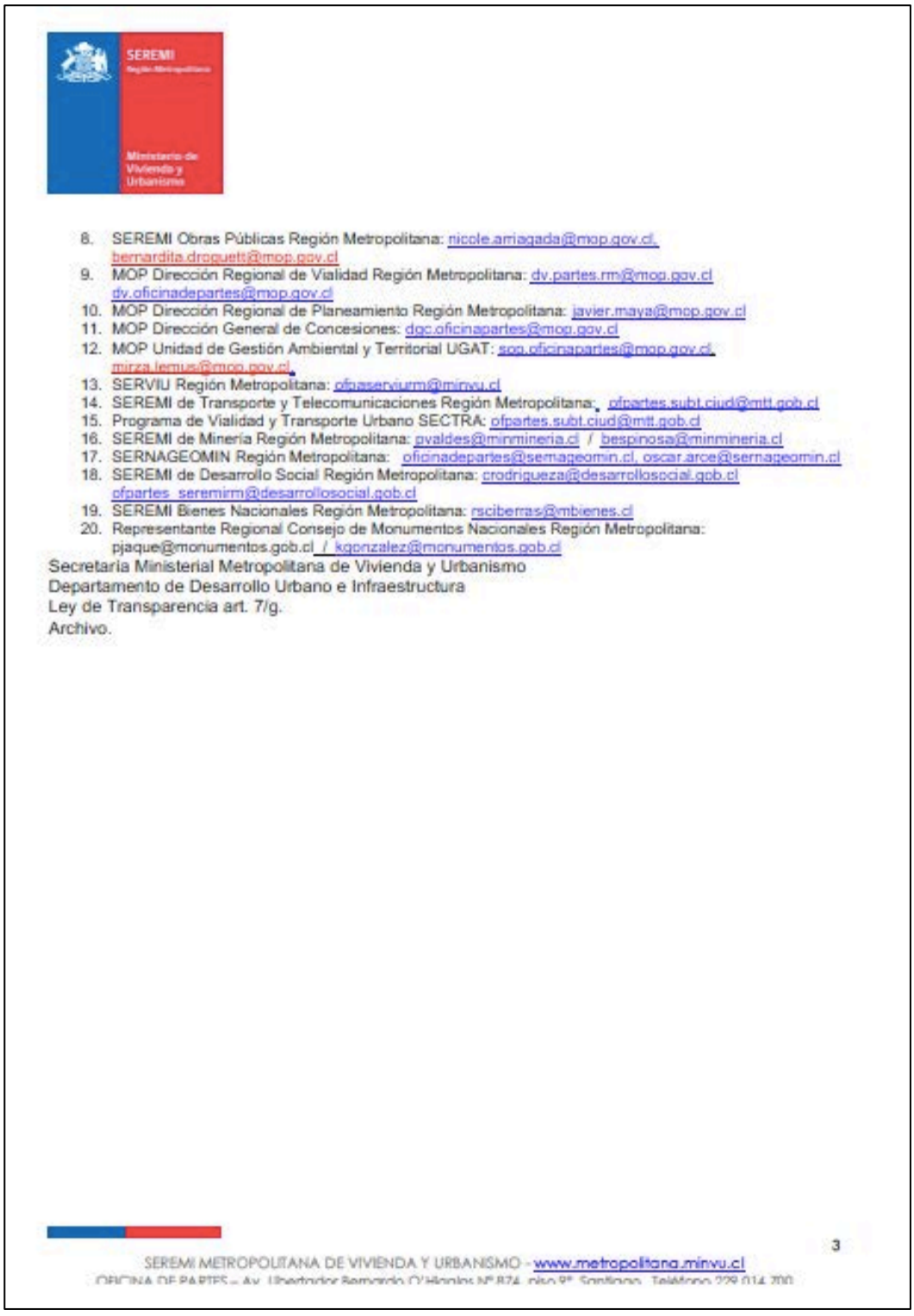
MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm.
DISTRIBUCIÓN:
Destinatarios:

1. SEREMI de Medio Ambiente Región Metropolitana: oficinadepartesrm@mma.gob.cl
2. SEREMI de Agricultura Región Metropolitana: oficina.partes@minagri.gob.cl, claudia.pobletec@sag.cl, ivonne.aranguiz@minagri.gob.cl
3. SAG Región Metropolitana: oficinadepartes.rm@sag.gob.cl, claudia.pobletec@sag.gob.cl
4. SEREMI de Hacienda Región Metropolitana: oficinapartes@hacienda.cl
5. SEREMI de Salud Región Metropolitana: partes.seremirm@redsalud.gob.cl
6. SEREMI Economía, Fomento y Turismo Región Metropolitana: oficinadepartesgd@economia.cl, rriffo@economia.cl
7. SEREMI Energía Región Metropolitana: oficinadepartes@minenergia.cl, fvaldes@energia.cl

2

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 8º, Santiago, Teléfono 229 014 300



SEREMI
Región Metropolitana
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

8. SEREMI Obras Públicas Región Metropolitana: nicole.arriagada@mop.gov.cl, bernardita.droguett@mop.gov.cl
9. MOP Dirección Regional de Vialidad Región Metropolitana: dv.partes.rm@mop.gov.cl dv.oficinadepartes@mop.gov.cl
10. MOP Dirección Regional de Planeamiento Región Metropolitana: javier.maya@mop.gov.cl
11. MOP Dirección General de Concesiones: dgc.oficinapartes@mop.gov.cl
12. MOP Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT: sog.oficinapartes@mop.gov.cl, mirza.lemus@mop.gov.cl,
13. SERVIU Región Metropolitana: ofpaserviurm@minvu.cl
14. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones Región Metropolitana: ofpartes.subt.ciud@mtt.gob.cl
15. Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA: ofpartes.subt.ciud@mtt.gob.cl
16. SEREMI de Minería Región Metropolitana: gvaldes@minmineria.cl / bespinosa@minmineria.cl
17. SERNAGEOMIN Región Metropolitana: oficinadepartes@sernageomin.cl, oscar.arce@sernageomin.cl
18. SEREMI de Desarrollo Social Región Metropolitana: crodrigueza@desarrollosocial.gob.cl ofpartes_seremirm@desarrollosocial.gob.cl
19. SEREMI Bienes Nacionales Región Metropolitana: rsciberras@mbienes.cl
20. Representante Regional Consejo de Monumentos Nacionales Región Metropolitana: pjaque@monumentos.gob.cl / kgonzalez@monumentos.gob.cl

Secretaria Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.

3

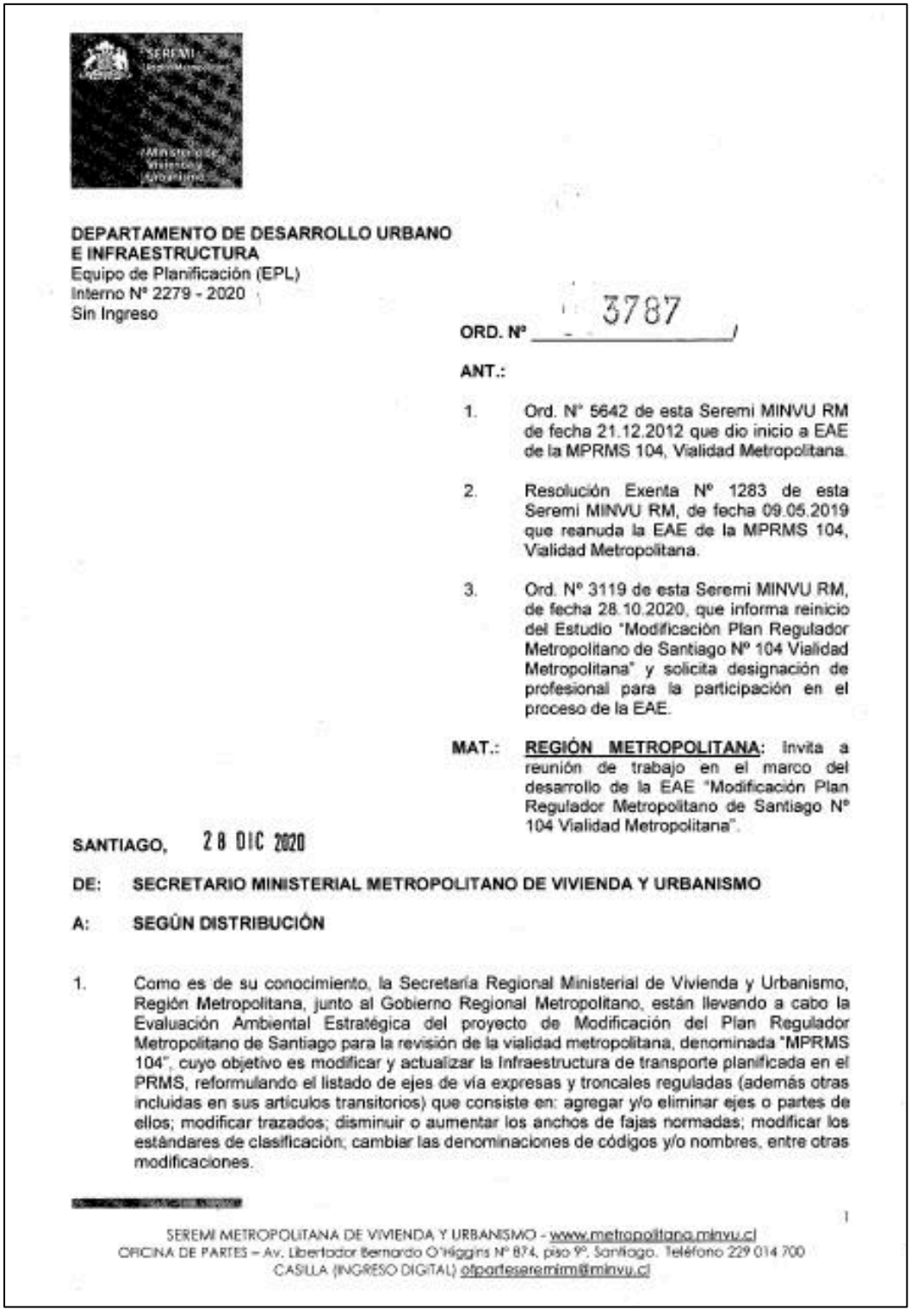
SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 8°, Santiago, Teléfono 229 014 200

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

La convocatoria se realizó mediante el Ord. 3787 del 28 de diciembre de 2021 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana remitido a través de un correo electrónico de la oficina de partes digital, a los siguientes actores:

1. SEREMI de Medio Ambiente, Región Metropolitana
2. SEREMI de Agricultura, Región Metropolitana
3. Servicio Agrícola Ganadero Región Metropolitana
4. SEREMI de Hacienda, Región Metropolitana
5. SEREMI de Salud, Región Metropolitana
6. SEREMI de Economía, Fomento y Turismo, Región Metropolitana
7. SEREMI de Energía, Región Metropolitana
8. SEREMI de Obras Públicas, Región Metropolitana
9. Dirección Regional de Vialidad Región Metropolitana
10. Dirección Regional de Planeamiento Región Metropolitana
11. Dirección General de Concesiones
12. Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT MOP
13. Servicio de Vivienda y Urbanización Región Metropolitana
14. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, Región Metropolitana
15. Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA
16. SEREMI de Minería, Región Metropolitana
17. Servicio Nacional de Geología y Minería Región Metropolitana
18. SEREMI de Desarrollo Social, Región Metropolitana
19. SEREMI de Bienes Nacionales, Región Metropolitana
20. Consejo de Monumentos Nacionales Región Metropolitana

Figura 76: Oficio de Convocatoria a OAE a Taller de Alternativa



DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 2279 - 2020
Sin Ingreso

ORD. Nº 3787 /

ANT.:

1. Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.

2. Resolución Exenta Nº 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.

3. Ord. Nº 3119 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 28.10.2020, que informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago Nº 104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N° 104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO, 28 DIC 2020

DE: **SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO**

A: **SEGÚN DISTRIBUCIÓN**

1. Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional Metropolitano, están llevando a cabo la Evaluación Ambiental Estratégica del proyecto de Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago para la revisión de la vialidad metropolitana, denominada "MPRMS 104", cuyo objetivo es modificar y actualizar la Infraestructura de transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vía expresas y troncales reguladas (además otras incluidas en sus artículos transitorios) que consiste en: agregar y/o eliminar ejes o partes de ellos; modificar trazados; disminuir o aumentar los anchos de fajas normadas; modificar los estándares de clasificación; cambiar las denominaciones de códigos y/o nombres, entre otras modificaciones.

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) otparteseremirm@minvu.cl

2. Al respecto, quisiera informarle que, en el marco de este proceso, **se llevará a cabo una reunión de trabajo** con los profesionales de los distintos Organismos de la Administración del Estado e instituciones públicas, que han sido designados a participar de la presente evaluación ambiental conforme a lo solicitado en el Ord. del antecedente. En dicha instancia se socializará el avance de la Evaluación Ambiental Estratégico y se trabajará en el análisis de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

3. **La reunión se realizará vía remota el día martes 12 de enero de 2021, entre las 10:30 y las 13:00 hrs**. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-oae, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión. Del mismo modo, y complementario a lo anterior, le solicitamos a todos aquellos que aún no han contestado el cuestionario de diagnóstico, que puedan hacerlo en el mismo enlace. Dicho cuestionario estará disponible hasta el día viernes 8 de enero del 2021.

4. En caso de consultas, diríjase al profesional Sr. Flavio Onetto Andia a cargo de la modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana, por parte de esta Secretaría Ministerial Regional, al correo electrónico fonetto@minvu.cl con copia a la representante de la consultora contratada para realizar el proceso de EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo participacion104@geoaccion.cl. Además, el Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de esta Secretaría ha habilitado los siguientes teléfonos de contacto: 22901 4957 – 22901 4900.

Saluda atentamente a usted,

Manuel José Errázuriz Tagle
Firmado digitalmente por Manuel José Errázuriz Tagle
Fecha: 2020.12.24 11:58:41 -03'00'

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

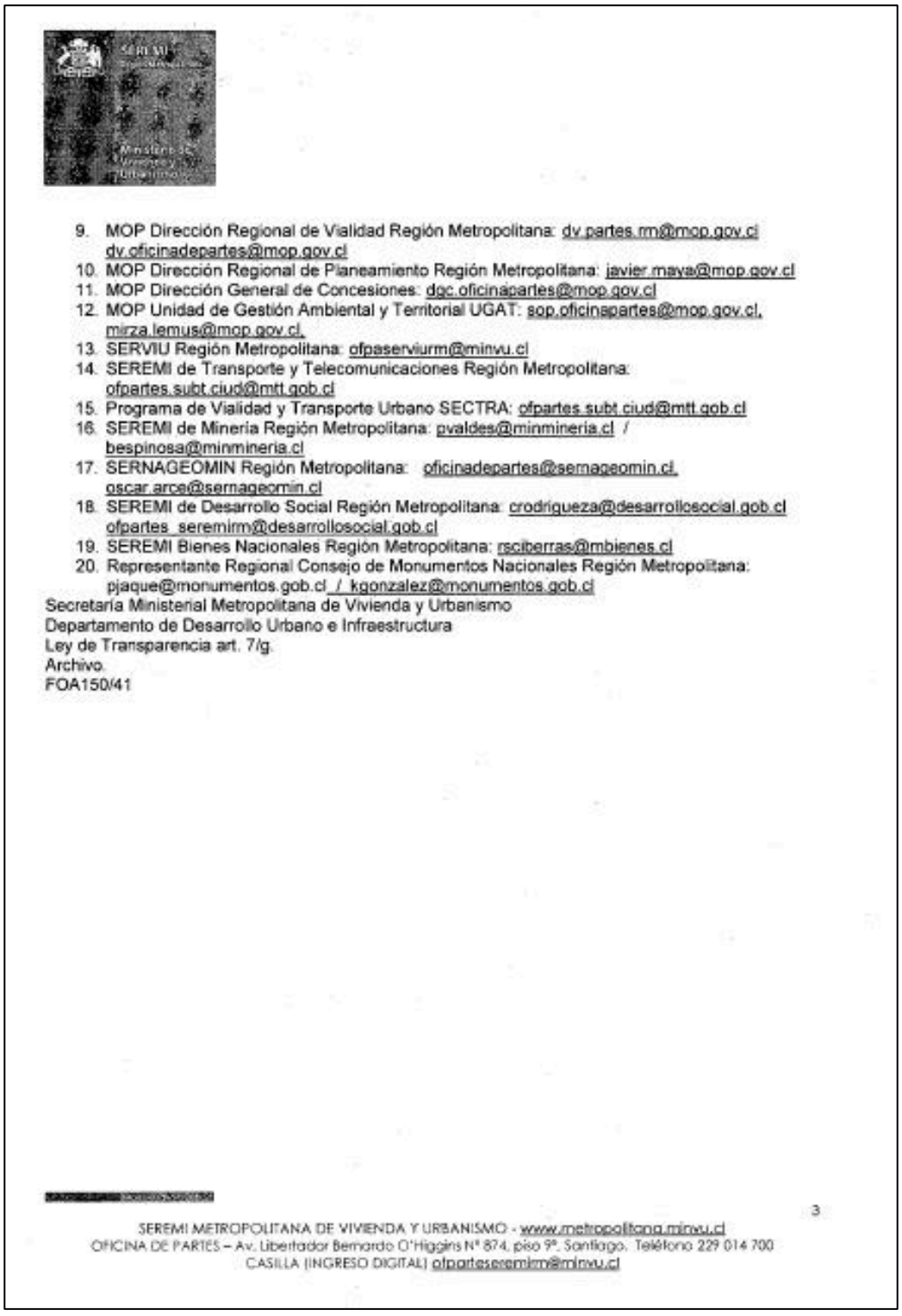
BAS/AVO/FOA/mmi
DISTRIBUCIÓN:
Destinatarios:

1. SEREMI de Medio Ambiente Región Metropolitana: oficinadepartesrm@mma.gob.cl
2. SEREMI de Agricultura Región Metropolitana: oficina.partes@minagri.gob.cl, claudia.pobletec@sag.cl, ivonne.aranguiz@minagri.gob.cl
3. SAG Región Metropolitana: oficinadepartes.rm@sag.gob.cl, claudia.pobletec@sag.gob.cl
4. SEREMI de Hacienda Región Metropolitana: oficinapartes@hacienda.cl
5. SEREMI de Salud Región Metropolitana: partes.seremirm@redsalud.gob.cl
6. SEREMI Economía, Fomento y Turismo Región Metropolitana: oficinadepartesgd@economia.cl, rriffo@economia.cl
7. SEREMI Energía Región Metropolitana: oficinadepartes@minenergia.cl, fvaldes@energia.cl
8. SEREMI Obras Públicas Región Metropolitana: nicole.arriagada@mop.gov.cl, bernardita.droguett@mop.gov.cl

[redacted]

2

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofparteseremirm@minvu.cl



9. MOP Dirección Regional de Vialidad Región Metropolitana: dv.partes.rm@mop.gov.cl dv.oficinadepartes@mop.gov.cl
10. MOP Dirección Regional de Planeamiento Región Metropolitana: javier.maya@mop.gov.cl
11. MOP Dirección General de Concesiones: dgc.oficinapartes@mop.gov.cl
12. MOP Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT: sop.oficinapartes@mop.gov.cl, mirza.lemus@mop.gov.cl,
13. SERVIU Región Metropolitana: ofpaserviurm@minvu.cl
14. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones Región Metropolitana: ofpartes.subt.ciud@mtt.gob.cl
15. Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA: ofpartes.subt.ciud@mtt.gob.cl
16. SEREMI de Minería Región Metropolitana: pvaldes@minmineria.cl / bespinosa@minmineria.cl
17. SERNAGEOMIN Región Metropolitana: oficinadepartes@sernageomin.cl, oscar.arce@sernageomin.cl
18. SEREMI de Desarrollo Social Región Metropolitana: crodrigueza@desarrollosocial.gob.cl ofpartes_seremirm@desarrollosocial.gob.cl
19. SEREMI Bienes Nacionales Región Metropolitana: rsciberras@mbienes.cl
20. Representante Regional Consejo de Monumentos Nacionales Región Metropolitana: pjaque@monumentos.gob.cl / kgonzalez@monumentos.gob.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.
FOA150/41

[redacted]

3

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°. Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofpartesseremirm@minvu.cl

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

Propuesta Oficio Convocatoria a Taller de Alternativa de la Modificación a Actores Claves (Municipios)

Para el trabajo sobre la alternativa con los municipios se organizaron cuatro talleres que permitieran revisar las propuestas de modificación a nivel de macroterritorios, de acuerdo a la siguiente distribución:

a) Grupo 1 / comunas bajo modificación PRMS 1994:

1) Santiago
2) Providencia
3) Ñuñoa
4) Macul
5) San Joaquín
6) San Miguel.
7) P. A. Cerda
8) Estación Central
9) Lo Prado
10) Quinta Normal
11) Conchalí
12) Independencia
13) Recoleta
14) Huechuraba
15) La Granja
16) San Ramón
17) La Cisterna
18) Lo Espejo
19) Cerrillos
20) El Bosque
21) San J. de Maipo
22) La Florida
23) La Reina
24) Peñalolén
25) Las Condes
26) Vitacura
27) Lo Barnechea
28) Calera de Tango
29) Pirque

b) Grupo 2 / comunas bajo modificación PRMS 1994 - sometidas a la modificación PRMS 100:

1) Quilicura
2) Pudahuel
3) Renca
4) Cerro Navia
5) Maipú
6) San Bernardo
7) La Pintana
8) Puente Alto

c) Grupo 3 / comunas Provincia de Chacabuco bajo modificación PRMS 1997:

1) Colina
2) Lampa
3) Til Til

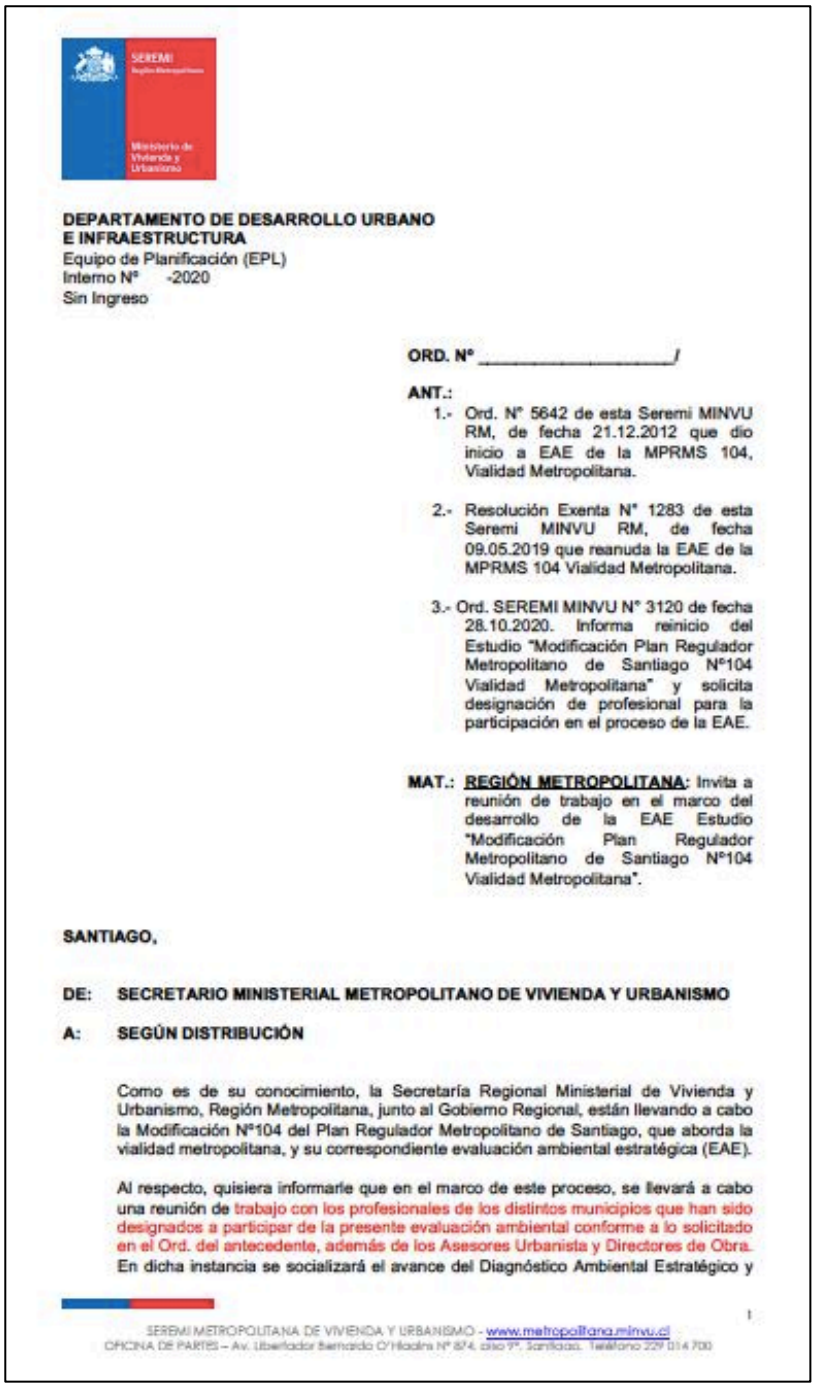
c) Grupo 4 / Comunas Provincia de Melipilla - Talagante y comunas de Buin y Paine bajo modificación PRMS 2006:

1) Curacaví
2) María Pinto
3) Melipilla
4) San Pedro
5) Alhué
6) Talagante

7) El Monte
8) Peñaflor
9) Isla de Maipo
10) Padre Hurtado
11) Buin
12) Paine

Con el propósito de convocar a los municipios a estos talleres, se elaboraron propuestas de oficios para la SEREMI MINVU.

Figura 77: Propuestas oficios Talleres de Alternativa para actores claves



DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° -2020
Sin Ingreso

ORD. N° _____/

ANT.:
1.- Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.

2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.

3.- Ord. SEREMI MINVU N° 3120 de fecha 28.10.2020. Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO,

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

A: SEGÚN DISTRIBUCIÓN

Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Modificación N°104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que aborda la vialidad metropolitana, y su correspondiente evaluación ambiental estratégica (EAE).

Al respecto, quisiera informarle que en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo con los profesionales de los distintos municipios que han sido designados a participar de la presente evaluación ambiental conforme a lo solicitado en el Ord. del antecedente, además de los Asesores Urbanista y Directores de Obra. En dicha instancia se socializará el avance del Diagnóstico Ambiental Estratégico y

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700



se trabajará los criterios de planificación que se han definido y que forman parte de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

La reunión se realizará vía remota el día jueves 17 de diciembre, entre las 10:30 y las 13:00 hrs. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo1-ac, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

Finalmente, si su institución aún no ha respondido el cuestionario citado en el Ord. del antecedente, le solicito lo pueda hacer a través del siguiente enlace: enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/. Ante cualquier duda o consulta, dirigirse al Sr. Flavio Onetto Andía, Arquitecto, al correo: fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la Consultora a cargo del proceso de participación de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a Ud.,

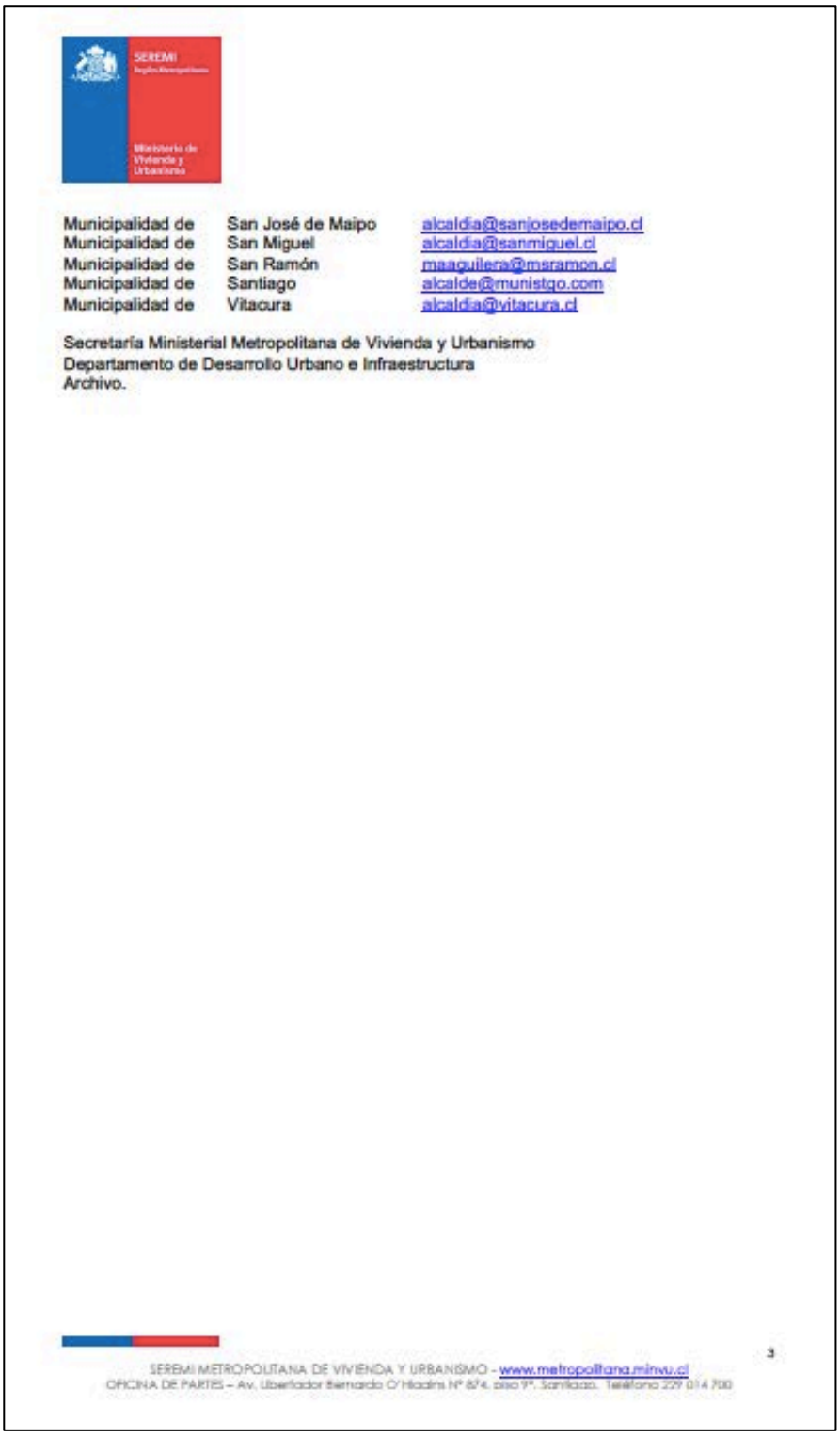
MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:

Municipalidad de	Barnechea	alcaldia@huechuraba.cl
Municipalidad de	Calera de Tango	alcaldia@caleradetango.net
Municipalidad de	Cerrillos	alcaldesquirre@mcerrillos.cl
Municipalidad de	Conchalí	alcaldia@conchali.cl
Municipalidad de	El Bosque	sadimelo@municipalidadelbosque.cl
Municipalidad de	Estación Central	rodrigodelgado@estacioncentral.cl
Municipalidad de	Huechuraba	alcaldia@huechuraba.cl
Municipalidad de	Independencia	gduran@independencia.cl
Municipalidad de	La Cisterna	sreholledoalcalde@cisterna.cl
Municipalidad de	La Florida	alcalde@laflorida.cl
Municipalidad de	La Granja	alcaldia@mlagranja.cl
Municipalidad de	La Reina	jpalacios@mlareina.cl
Municipalidad de	Las Condes	alcaldia@lascondes.cl
Municipalidad de	Lo Espejo	alcaldia@loespejo.cl
Municipalidad de	Lo Prado	alcaldia@loprado.cl
Municipalidad de	Macul	gmontoya@munimacul.cl
Municipalidad de	Recoleta	alcaldia@recoleta.cl
Municipalidad de	Ñuñoa	alcalde@nunoa.cl
Municipalidad de	Pedro Aguirre Cerda	alcalderozas@pedroaguirrecerda.cl
Municipalidad de	Peñalolén	cleitao@penalolen.cl
Municipalidad de	Pirque	alcalde@mpirque.cl
Municipalidad de	Providencia	evelyn.matthei@providencia.cl
Municipalidad de	Quinta Normal	alcaldesa@quintanormal.cl
Municipalidad de	San Joaquín	alcalde@sanjoaquin.cl

2

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700

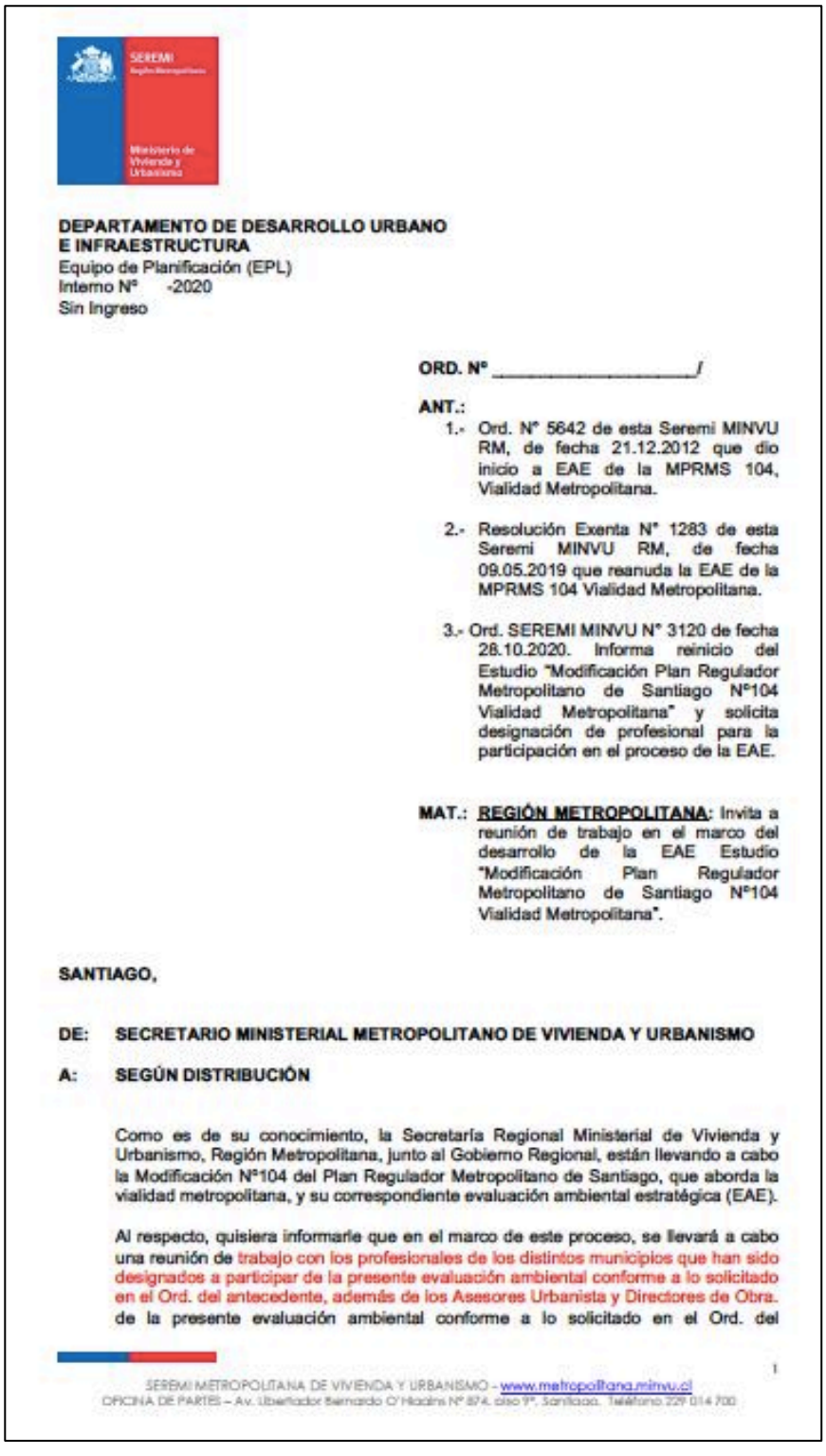


Municipalidad de	San José de Maipo	alcaldia@sanjosedemaipo.cl
Municipalidad de	San Miguel	alcaldia@sanmiguel.cl
Municipalidad de	San Ramón	maaguilera@msramon.cl
Municipalidad de	Santiago	alcalde@munistgo.com
Municipalidad de	Vitacura	alcaldia@vitacura.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.

3

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 9º, Santiago. Teléfono 229 014 700



SEREMI
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° -2020
Sin Ingreso

ORD. N° _____/

ANT.:

1.- Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.

2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.

3.- Ord. SEREMI MINVU N° 3120 de fecha 28.10.2020. Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO,

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

A: SEGÚN DISTRIBUCIÓN

Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Modificación N°104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que aborda la vialidad metropolitana, y su correspondiente evaluación ambiental estratégica (EAE).

Al respecto, quisiera informarle que en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo con los profesionales de los distintos municipios que han sido designados a participar de la presente evaluación ambiental conforme a lo solicitado en el Ord. del antecedente, además de los Asesores Urbanista y Directores de Obra. de la presente evaluación ambiental conforme a lo solicitado en el Ord. del

1

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700

antecedente. En dicha instancia se socializará el avance del Diagnóstico Ambiental Estratégico y se trabajará los criterios de planificación que se han definido y que forman parte de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

La reunión se realizará vía remota el día miércoles 16 de diciembre, entre las 15:30 y las 18:00 hrs. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo2-ac, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

Finalmente, si su institución aún no ha respondido el cuestionario citado en el Ord. del antecedente, le solicito lo pueda hacer a través del siguiente enlace: enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/. Ante cualquier duda o consulta, dirigirse al Sr. Flavio Onetto Andía, Arquitecto, al correo: fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la Consultora a cargo del proceso de participación de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a Ud.,

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:

Municipalidad de	Cerro Navia	mauro.tamayo@cerronavia.cl
Municipalidad de	La Pintana	smoreno@pintana.cl
Municipalidad de	Maipú	alcaldia@maipu.cl
Municipalidad de	Pudahuel	gabinete@mpudahuel.cl
Municipalidad de	Puente Alto	alcaldia@mpuentealto.cl
Municipalidad de	Quilicura	juancarrasco@quilicura.cl
Municipalidad de	Renca	alcaldia@renca.cl
Municipalidad de	San Bernardo	oficinadepartes@sanbernardo.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.

2

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 9º, Santiago. Teléfono 229 014 700

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° -2020
Sin Ingreso

ORD. N° _____/

ANT.:

1.- Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.

2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.

3.- Ord. SEREMI MINVU N° 3120 de fecha 28.10.2020. Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO,

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

A: SEGÚN DISTRIBUCIÓN

Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Modificación N°104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que aborda la vialidad metropolitana, y su correspondiente evaluación ambiental estratégica (EAE).

Al respecto, quisiera informarle que en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo con los profesionales de los distintos municipios que han sido designados a participar de la presente evaluación ambiental conforme a lo solicitado en el Ord. del antecedente, además de los Asesores Urbanista y Directores de Obra. En dicha instancia se socializará el avance del Diagnóstico Ambiental Estratégico y

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 7°, Santiago. Teléfono 229 014 700

se trabajará los criterios de planificación que se han definido y que forman parte de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

La reunión se realizará vía remota el día miércoles 16 de diciembre, entre las 10:30 y las 13:00 hrs. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo3-ac, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

Finalmente, si su institución aún no ha respondido el cuestionario citado en el Ord. del antecedente, le solicito lo pueda hacer a través del siguiente enlace: enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/. Ante cualquier duda o consulta, dirigirse al Sr. Flavio Onetto Andía, Arquitecto, al correo: fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la Consultora a cargo del proceso de participación de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a Ud.,

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

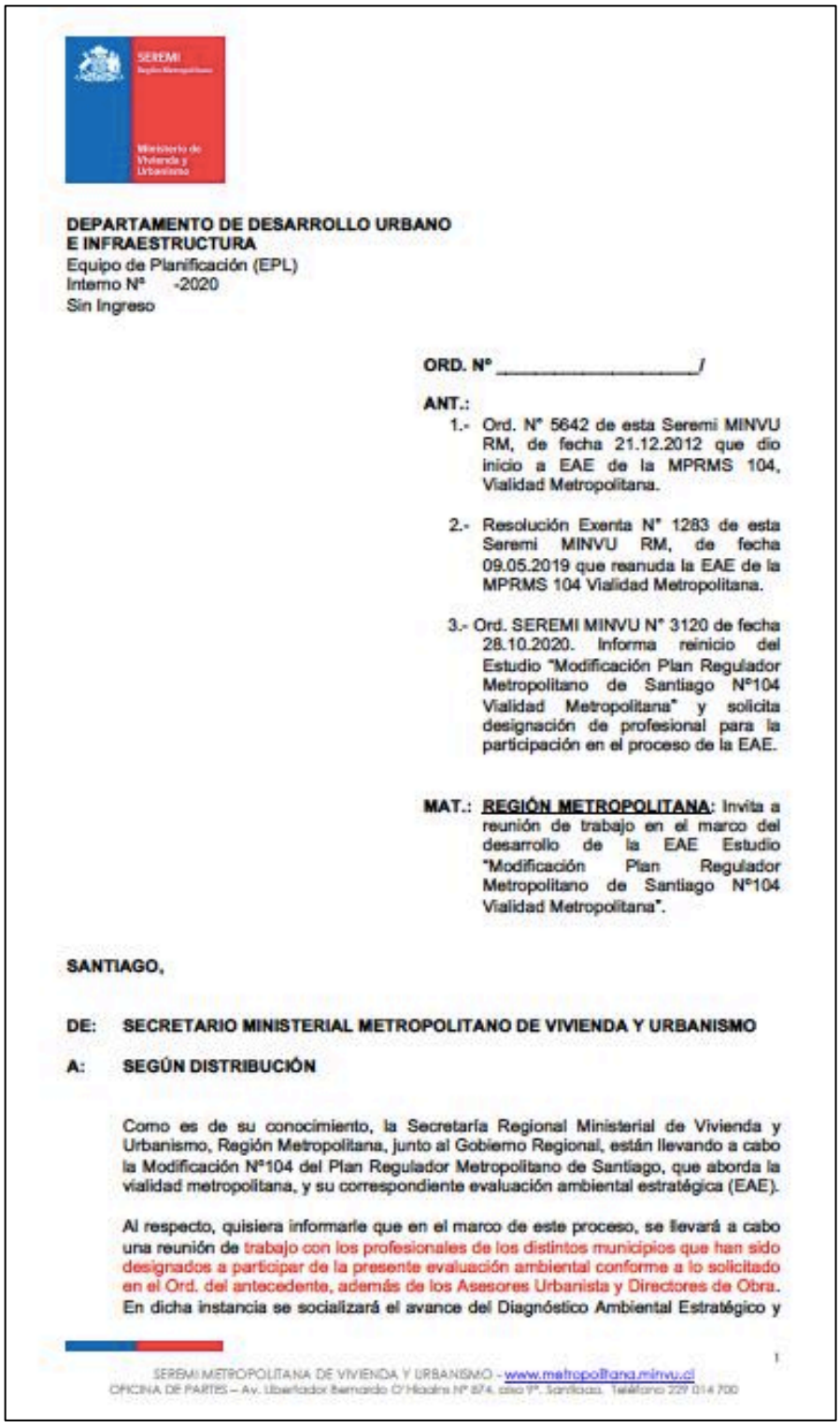
FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:

Municipalidad de	Colina	alcaldia@colina.cl
Municipalidad de	Lampa	alcaldia@lampa.cl
Municipalidad de	Til Til	alcaldia@tiltil.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.

2

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 9º, Santiago. Teléfono 229 014 700



SEREMI
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno Nº -2020
Sin Ingreso

ORD. Nº _____/

ANT.:
1.- Ord. Nº 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.

2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.

3.- Ord. SEREMI MINVU N° 3120 de fecha 28.10.2020. Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA**: Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N°104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO,

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

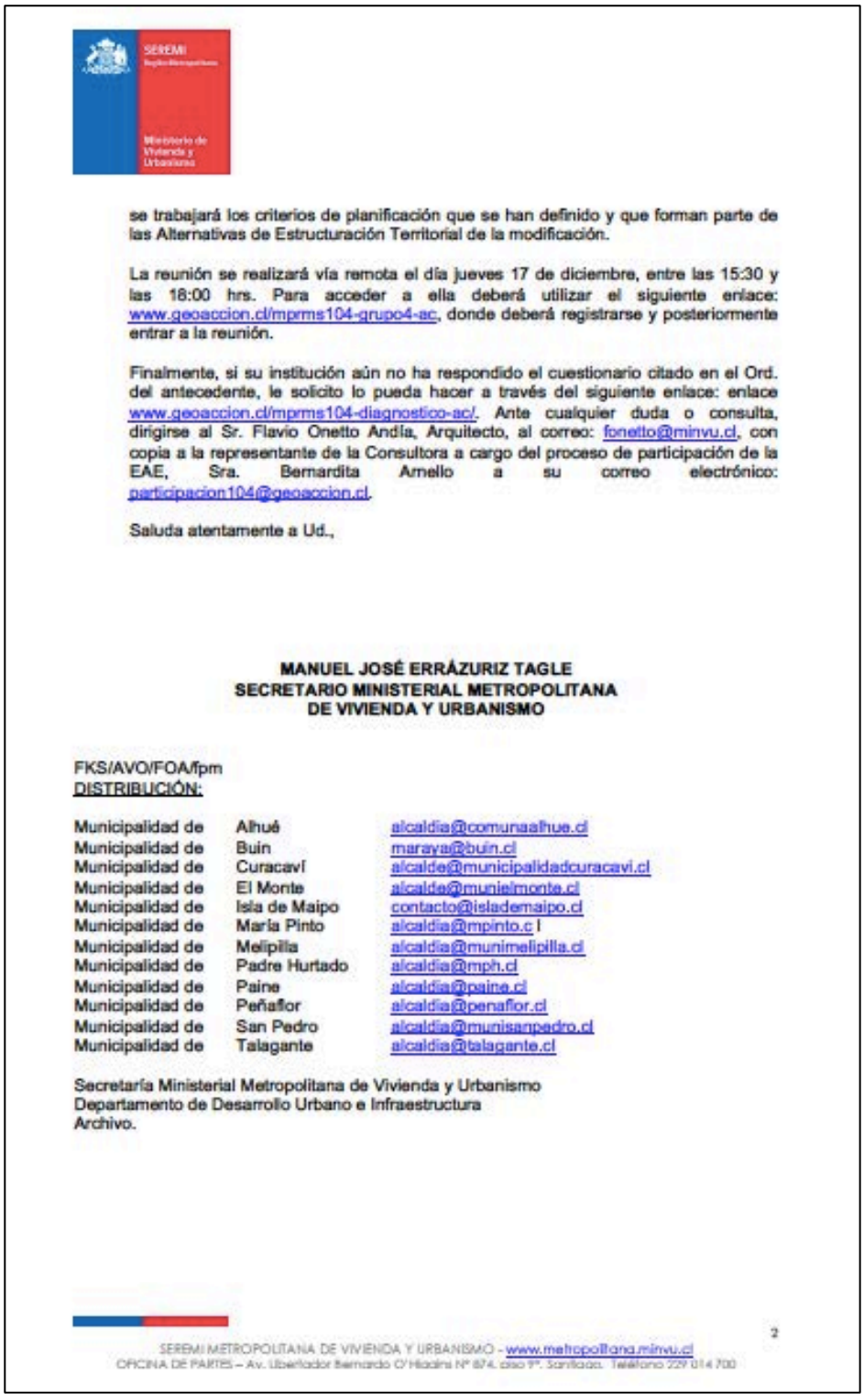
A: SEGÚN DISTRIBUCIÓN

Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Modificación N°104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que aborda la vialidad metropolitana, y su correspondiente evaluación ambiental estratégica (EAE).

Al respecto, quisiera informarle que en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo con los profesionales de los distintos municipios que han sido designados a participar de la presente evaluación ambiental conforme a lo solicitado en el Ord. del antecedente, además de los Asesores Urbanista y Directores de Obra. En dicha instancia se socializará el avance del Diagnóstico Ambiental Estratégico y

1

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 9º, Santiago. Teléfono 229 014 700



se trabajará los criterios de planificación que se han definido y que forman parte de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

La reunión se realizará vía remota el día jueves 17 de diciembre, entre las 15:30 y las 18:00 hrs. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo4-ac, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

Finalmente, si su institución aún no ha respondido el cuestionario citado en el Ord. del antecedente, le solicito lo pueda hacer a través del siguiente enlace: enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/. Ante cualquier duda o consulta, dirigirse al Sr. Flavio Onetto Andía, Arquitecto, al correo: fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la Consultora a cargo del proceso de participación de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a Ud.,

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:

Municipalidad de	Alhué	alcaldia@comunaalhue.cl
Municipalidad de	Buin	maraya@buin.cl
Municipalidad de	Curacaví	alcalde@municipalidadcuracavi.cl
Municipalidad de	El Monte	alcalde@munielmonte.cl
Municipalidad de	Isla de Maipo	contacto@islademaipo.cl
Municipalidad de	María Pinto	alcaldia@mpinto.c l
Municipalidad de	Melipilla	alcaldia@munimelipilla.cl
Municipalidad de	Padre Hurtado	alcaldia@mph.cl
Municipalidad de	Paine	alcaldia@paine.cl
Municipalidad de	Peñaflor	alcaldia@penaflor.cl
Municipalidad de	San Pedro	alcaldia@munisanpedro.cl
Municipalidad de	Talagante	alcaldia@talagante.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.

2

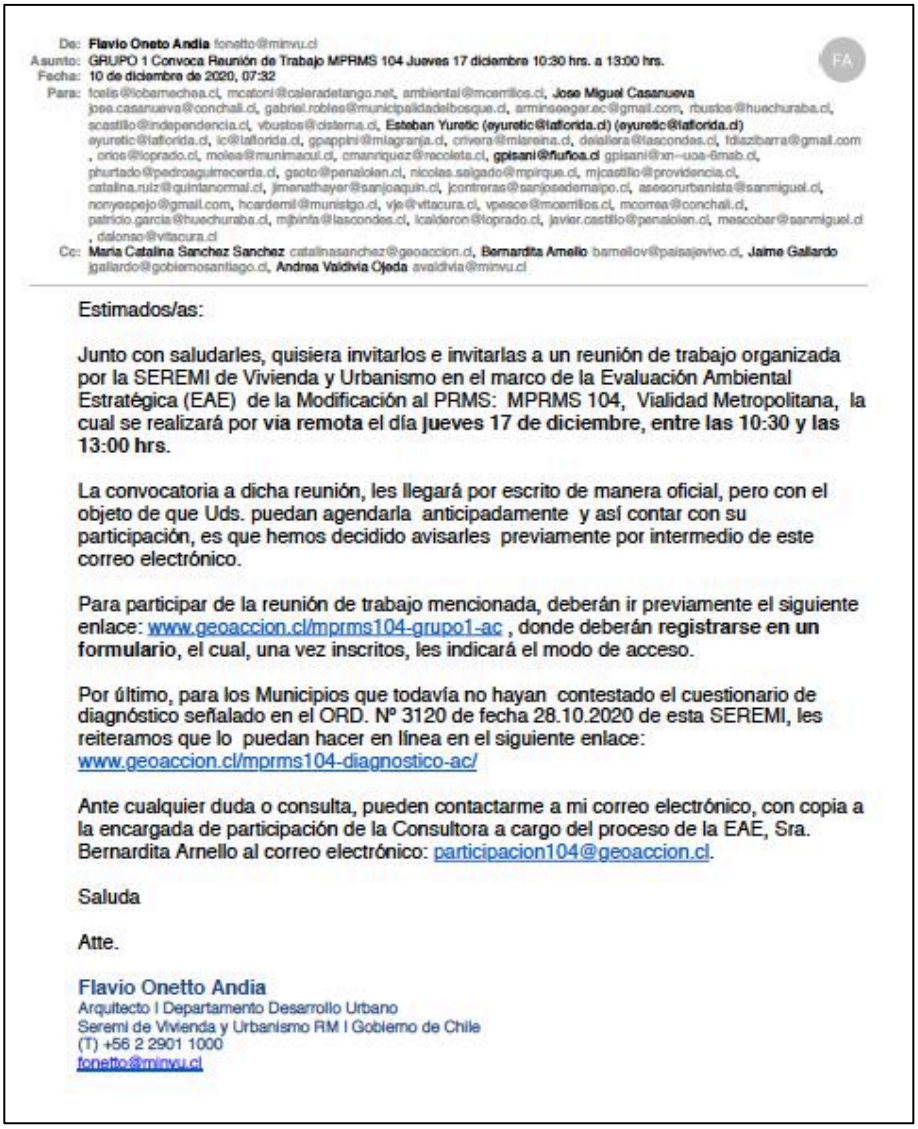
SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 674, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

La convocatoria se realizó mediante correo electrónico del profesional de la SEREMI MINVU a cargo de la modificación, Sr. Flavio Onetto, de fecha 10 de diciembre de 2021, y a través de los Ord. 3599 del 09 de diciembre de 2021, y 3616, 3617 y 3619

del 10 de diciembre de 2021 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana remitidos a través de un correo electrónico de la oficina de partes digital:

Figura 78: Correos Electrónicos de Convocatoria a Taller de Alternativa para Actores Claves



De: **Flavio Oneto Andia** foneto@minvu.cl
Asunto: **GRUPO 1 Convoca Reunión de Trabajo MPRMS 104 Jueves 17 diciembre 10:30 hrs. a 13:00 hrs.**
Fecha: **10 de diciembre de 2020, 07:32**
Para: tcelis@lobamechea.cl, mcatoni@caleradetango.net, ambiental@moerrilos.cl, **Jose Miguel Casanueva** jose.casanueva@conchali.cl, gabriel.robles@municipalidaddelbosque.cl, arminseeger.ec@gmail.com, rbustos@huechuraba.cl, scastillo@independencia.cl, vbustos@cisterna.cl, **Esteban Yuretic (eyuretic@laflorida.cl) (eyuretic@laflorida.cl)** eyuretic@laflorida.cl, ic@laflorida.cl, gpappini@mlagranja.cl, crivera@mlareina.cl, delallera@lascondes.cl, fdiazibarra@gmail.com , orios@loprado.cl, molea@munimacul.cl, cmanriquez@recoleta.cl, **gpisani@ñuñoa.cl** gpisani@xn--uoa-6mab.cl, phurtado@pedroaguirrecerda.cl, gsoto@penalolen.cl, nicolas.salgado@mpirque.cl, mjcastillo@providencia.cl, catalina.ruiz@quintanormal.cl, jimenathayer@sanjoaquin.cl, jcontreras@sanjosedemaipo.cl, asesorurbanista@sanmiguel.cl, nonyespejo@gmail.com, hcardemil@munistgo.cl, vje@vitacura.cl, vpesce@moerrilos.cl, mcorrea@conchali.cl, patricio.garcia@huechuraba.cl, mjbinfa@lascondes.cl, lcalderon@loprado.cl, javier.castillo@penalolen.cl, mescobar@sanmiguel.cl , dalonso@vitacura.cl
Cc: **Maria Catalina Sanchez Sanchez** catalinasanchez@geoaccion.cl, **Bernardita Arnello** barnellov@paisajevivo.cl, **Jaime Gallardo** jgallardo@gobiernosantiago.cl, **Andrea Valdivia Ojeda** avaldivia@minvu.cl

Estimados/as:

Junto con saludarles, quisiera invitarlos e invitarlas a un reunión de trabajo organizada por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la Modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana, la cual se realizará por **via remota el día jueves 17 de diciembre, entre las 10:30 y las 13:00 hrs.**

La convocatoria a dicha reunión, les llegará por escrito de manera oficial, pero con el objeto de que Uds. puedan agendarla anticipadamente y así contar con su participación, es que hemos decidido avisarles previamente por intermedio de este correo electrónico.

Para participar de la reunión de trabajo mencionada, deberán ir previamente el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo1-ac , donde deberán **registrarse en un formulario**, el cual, una vez inscritos, les indicará el modo de acceso.

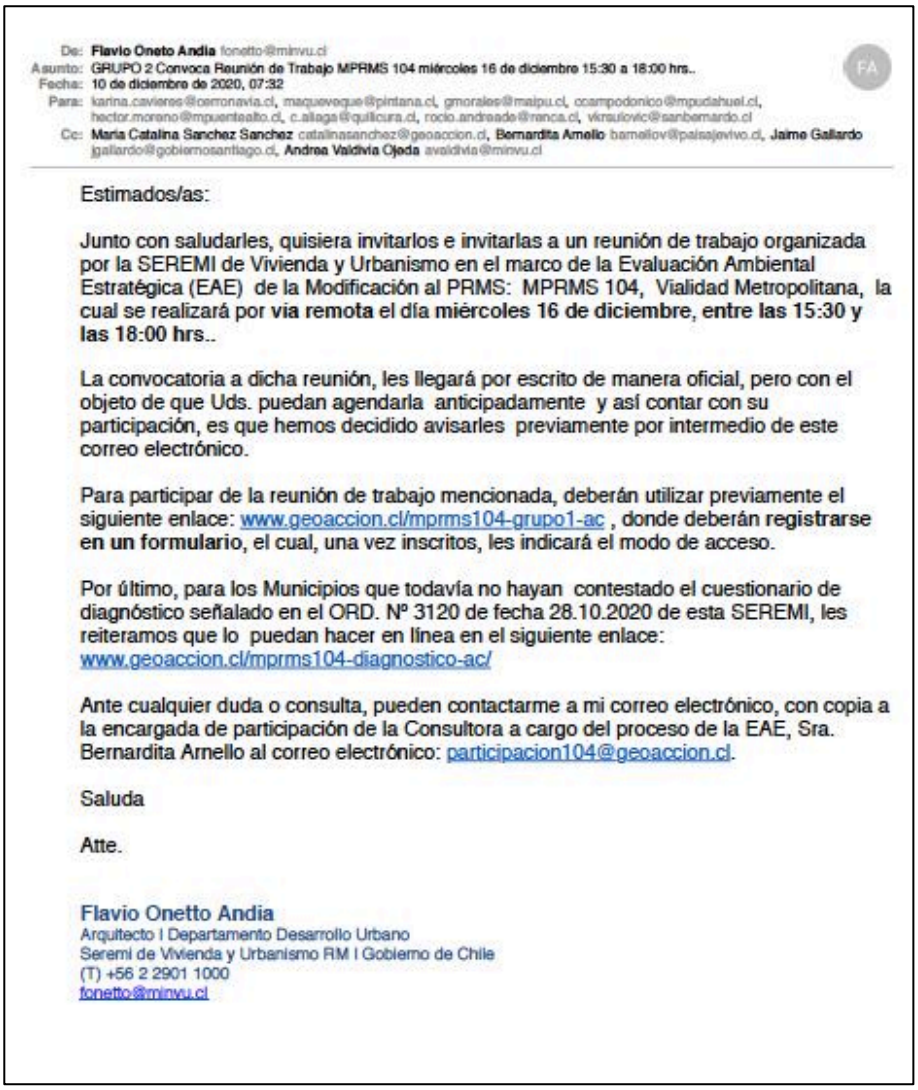
Por último, para los Municipios que todavía no hayan contestado el cuestionario de diagnóstico señalado en el ORD. Nº 3120 de fecha 28.10.2020 de esta SEREMI, les reiteramos que lo puedan hacer en línea en el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/

Ante cualquier duda o consulta, pueden contactarme a mi correo electrónico, con copia a la encargada de participación de la Consultora a cargo del proceso de la EAE, Sra. Bernardita Arnello al correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda

Atte.

Flavio Onetto Andia
Arquitecto I Departamento Desarrollo Urbano
Seremi de Vivienda y Urbanismo RM I Gobierno de Chile
(T) +56 2 2901 1000
foneto@minvu.cl



De: **Flavio Oneto Andia** fonetto@minvu.cl
Asunto: **GRUPO 2 Convoca Reunión de Trabajo MPRMS 104 miércoles 16 de diciembre 15:30 a 18:00 hrs..**
Fecha: **10 de diciembre de 2020, 07:32**
Para: karina.cavieres@cerronavia.cl, maqueveque@pintana.cl, gmorales@maipu.cl, ocampodonico@mpudahuel.cl, hector.moreno@mpuentealto.cl, c.allaga@quilicura.cl, rocio.andreade@renca.cl, vkrsulovic@sanbernardo.cl
Cc: **Maria Catalina Sanchez Sanchez** catalinasanchez@geoaccion.cl, **Bernardita Arnello** barnellov@paisajevivo.cl, **Jaime Gallardo** jgallardo@gobiernosantiago.cl, **Andrea Valdivia Ojeda** avaldivia@minvu.cl

Estimados/as:

Junto con saludarles, quisiera invitarlos e invitarlas a un reunión de trabajo organizada por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la Modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana, la cual se realizará por **via remota el día miércoles 16 de diciembre, entre las 15:30 y las 18:00 hrs..**

La convocatoria a dicha reunión, les llegará por escrito de manera oficial, pero con el objeto de que Uds. puedan agendarla anticipadamente y así contar con su participación, es que hemos decidido avisarles previamente por intermedio de este correo electrónico.

Para participar de la reunión de trabajo mencionada, deberán utilizar previamente el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo1-ac , donde deberán **registrarse en un formulario**, el cual, una vez inscritos, les indicará el modo de acceso.

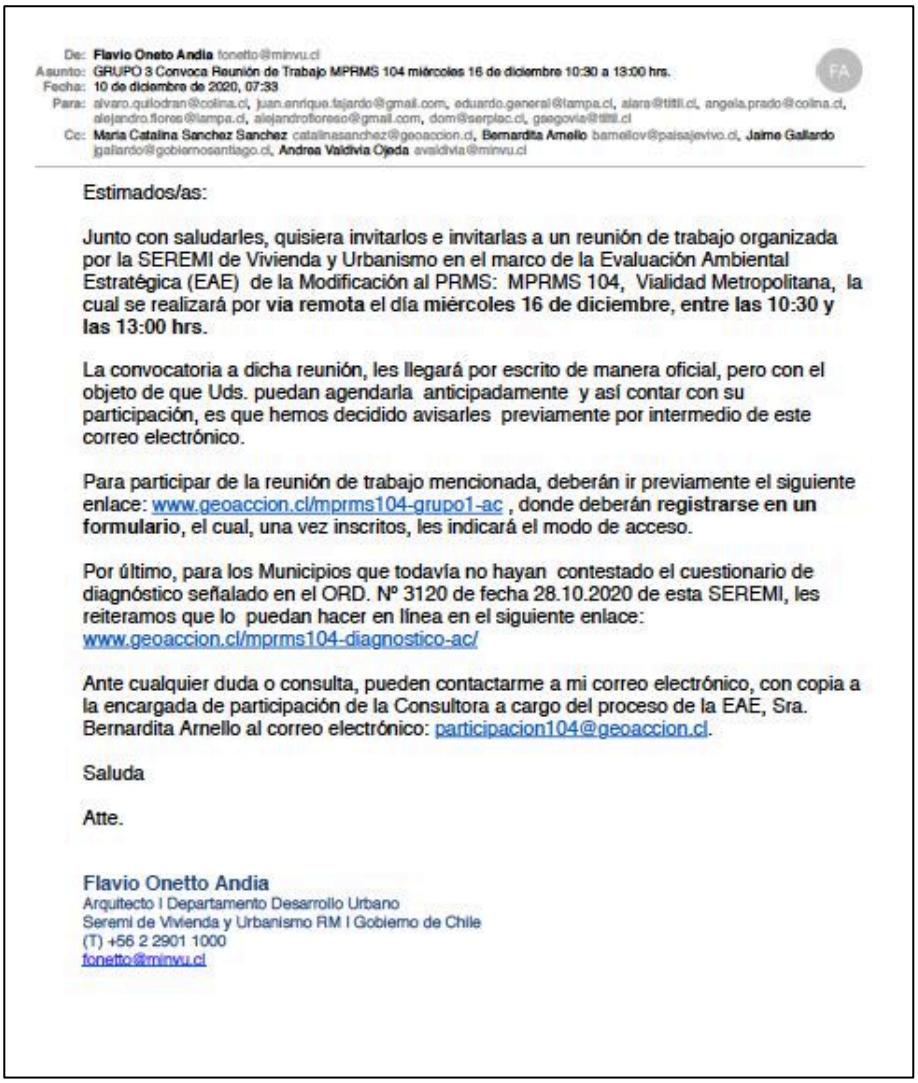
Por último, para los Municipios que todavía no hayan contestado el cuestionario de diagnóstico señalado en el ORD. Nº 3120 de fecha 28.10.2020 de esta SEREMI, les reiteramos que lo puedan hacer en línea en el siguiente enlace:
www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/

Ante cualquier duda o consulta, pueden contactarme a mi correo electrónico, con copia a la encargada de participación de la Consultora a cargo del proceso de la EAE, Sra. Bernardita Arnello al correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda

Atte.

Flavio Onetto Andia
Arquitecto I Departamento Desarrollo Urbano
Seremi de Vivienda y Urbanismo RM I Gobierno de Chile
(T) +56 2 2901 1000
fonetto@minvu.cl



De: **Flavio Oneto Andia** fonetto@minvu.cl
Asunto: **GRUPO 3 Convoca Reunión de Trabajo MPRMS 104 miércoles 16 de diciembre 10:30 a 13:00 hrs.**
Fecha: **10 de diciembre de 2020, 07:33**
Para: alvaro.quilodran@colina.cl, juan.enrique.tajardo@gmail.com, eduardo.general@lampa.cl, alara@tiltil.cl, angela.prado@colina.cl, alejandro.flores@lampa.cl, alejandrofloreso@gmail.com, dom@serplac.cl, gaegovia@tiltil.cl
Cc: **Maria Catalina Sanchez Sanchez** catalinasanchez@geoaccion.cl, **Bernardita Arnello** barnellov@paisajevivo.cl, **Jaime Gallardo** jgallardo@gobiernosantiago.cl, **Andrea Valdivia Ojeda** avaldivia@minvu.cl

Estimados/as:

Junto con saludarles, quisiera invitarlos e invitarlas a un reunión de trabajo organizada por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la Modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana, la cual se realizará por **via remota el día miércoles 16 de diciembre, entre las 10:30 y las 13:00 hrs.**

La convocatoria a dicha reunión, les llegará por escrito de manera oficial, pero con el objeto de que Uds. puedan agendarla anticipadamente y así contar con su participación, es que hemos decidido avisarles previamente por intermedio de este correo electrónico.

Para participar de la reunión de trabajo mencionada, deberán ir previamente el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo1-ac , donde deberán **registrarse en un formulario**, el cual, una vez inscritos, les indicará el modo de acceso.

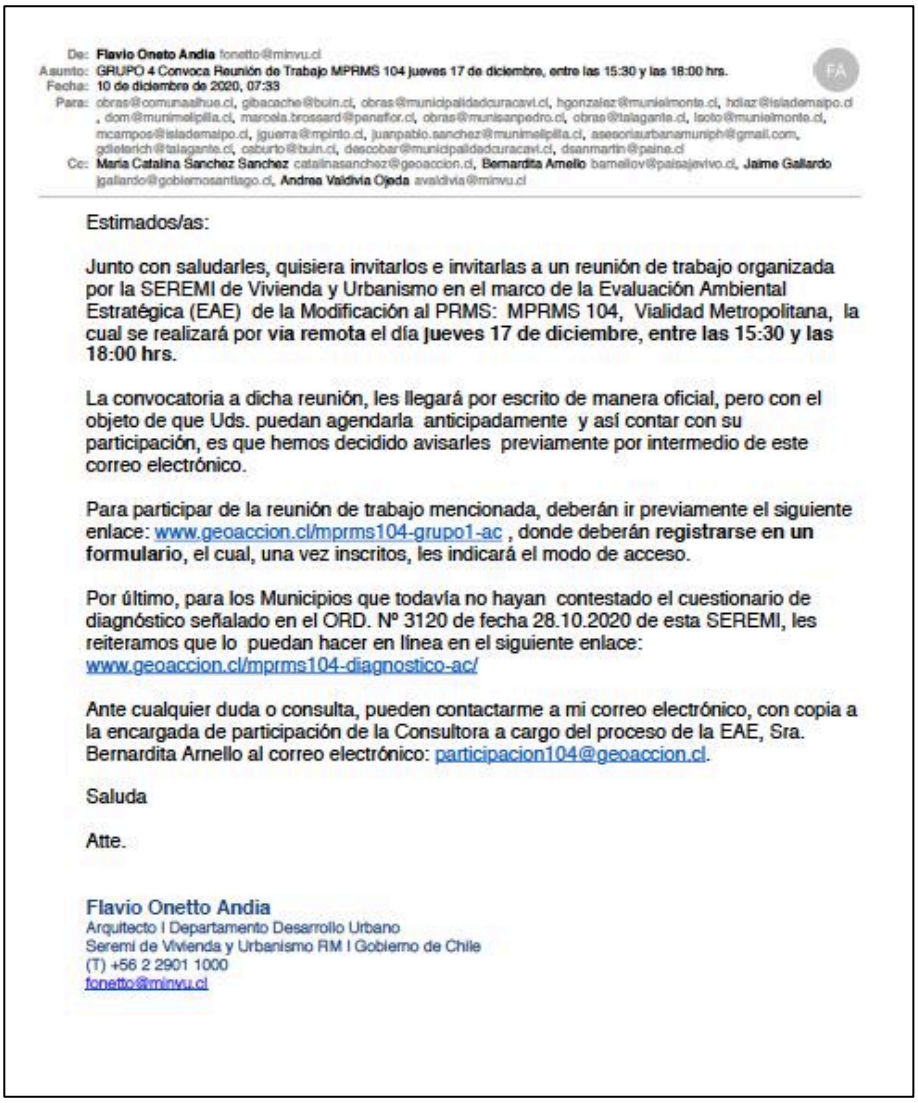
Por último, para los Municipios que todavía no hayan contestado el cuestionario de diagnóstico señalado en el ORD. Nº 3120 de fecha 28.10.2020 de esta SEREMI, les reiteramos que lo puedan hacer en línea en el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/

Ante cualquier duda o consulta, pueden contactarme a mi correo electrónico, con copia a la encargada de participación de la Consultora a cargo del proceso de la EAE, Sra. Bernardita Arnello al correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda

Atte.

Flavio Onetto Andia
Arquitecto I Departamento Desarrollo Urbano
Seremi de Vivienda y Urbanismo RM I Gobierno de Chile
(T) +56 2 2901 1000
fonetto@minvu.cl



De: **Flavio Onetto Andia** fonetto@minvu.cl
Asunto: **GRUPO 4 Convoca Reunión de Trabajo MPRMS 104 jueves 17 de diciembre, entre las 15:30 y las 18:00 hrs.**
Fecha: **10 de diciembre de 2020, 07:33**
Para: obras@comunaalhue.cl, gibacache@buin.cl, obras@municipalidadcuracavi.cl, hgonzalez@munielmonte.cl, hdiaz@islademaipo.cl , dom@munimelipilla.cl, marcela.brossard@penaflor.cl, obras@munisanpedro.cl, obras@talagante.cl, isoto@munielmonte.cl, mcampos@islademaipo.cl, jguerra@mpinto.cl, juanpablo.sanchez@munimelipilla.cl, asesoriaurbanamuniph@gmail.com, gdieterich@talagante.cl, caburto@buin.cl, descobar@municipalidadcuracavi.cl, dsanmartin@paine.cl
Cc: **Maria Catalina Sanchez Sanchez** catalinasanchez@geoaccion.cl, **Bernardita Arnello** barnellov@paisajevivo.cl, **Jaime Gallardo** jgallardo@gobiernosantiago.cl, **Andrea Valdivia Ojeda** avaldivia@minvu.cl

Estimados/as:

Junto con saludarles, quisiera invitarlos e invitarlas a un reunión de trabajo organizada por la SEREMI de Vivienda y Urbanismo en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la Modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana, la cual se realizará por **via remota el día jueves 17 de diciembre, entre las 15:30 y las 18:00 hrs.**

La convocatoria a dicha reunión, les llegará por escrito de manera oficial, pero con el objeto de que Uds. puedan agendarla anticipadamente y así contar con su participación, es que hemos decidido avisarles previamente por intermedio de este correo electrónico.

Para participar de la reunión de trabajo mencionada, deberán ir previamente el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo1-ac , donde deberán **registrarse en un formulario**, el cual, una vez inscritos, les indicará el modo de acceso.

Por último, para los Municipios que todavía no hayan contestado el cuestionario de diagnóstico señalado en el ORD. Nº 3120 de fecha 28.10.2020 de esta SEREMI, les reiteramos que lo puedan hacer en línea en el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/

Ante cualquier duda o consulta, pueden contactarme a mi correo electrónico, con copia a la encargada de participación de la Consultora a cargo del proceso de la EAE, Sra. Bernardita Arnello al correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

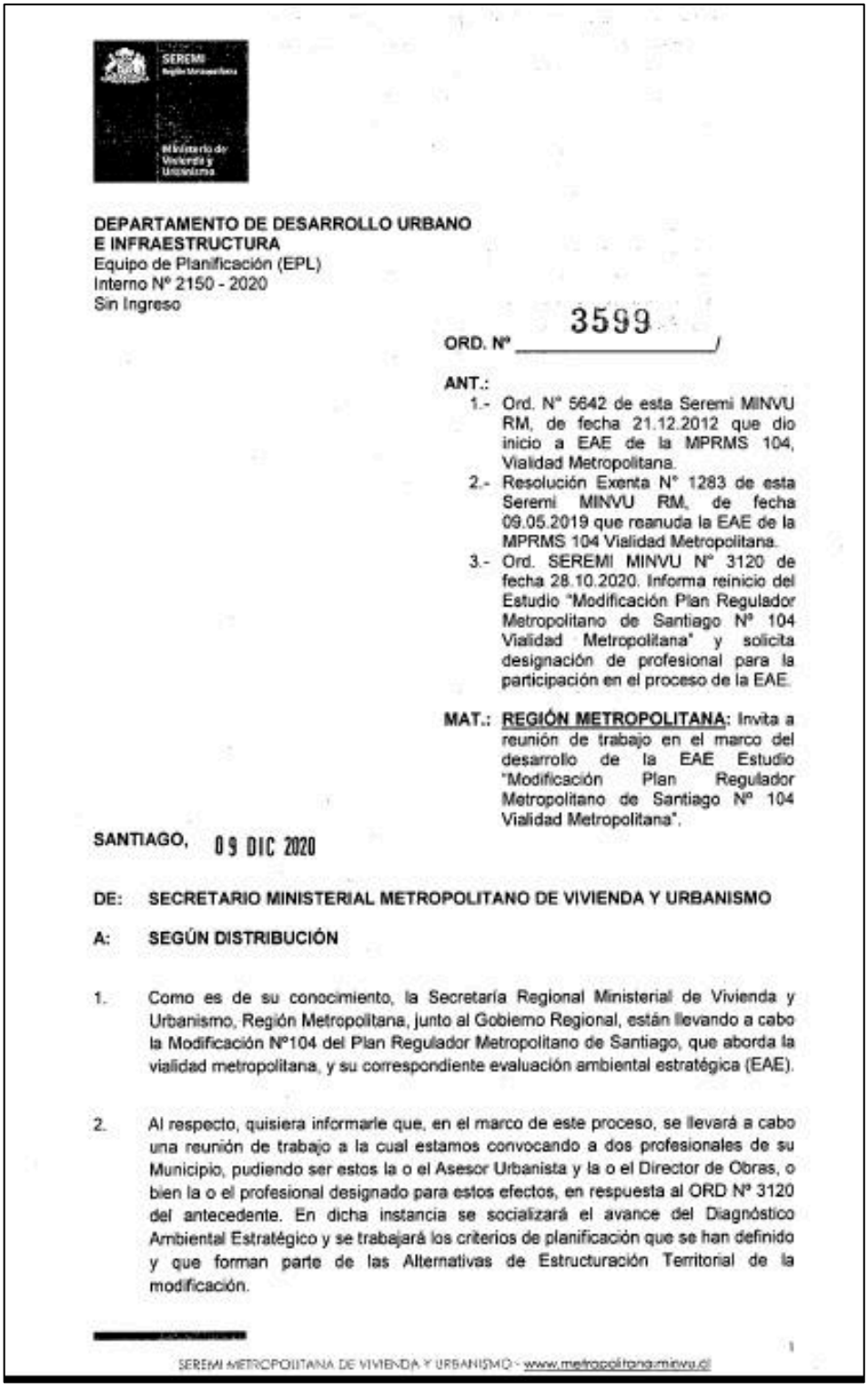
Saluda

Atte.

Flavio Onetto Andia
Arquitecto I Departamento Desarrollo Urbano
Seremi de Vivienda y Urbanismo RM I Gobierno de Chile
(T) +56 2 2901 1000
fonetto@minvu.cl

Fuente: Archivos Geoacción SpA.

Figura 79: Oficios de Convocatoria a Talleres de Alternativas a Actores Claves



SEREMI
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno Nº 2150 - 2020
Sin Ingreso

ORD. Nº 3599

ANT.:
1.- Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.
3.- Ord. SEREMI MINVU N° 3120 de fecha 28.10.2020. Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago Nº 104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago Nº 104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO, 09 DIC 2020

DE: **SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO**

A: **SEGÚN DISTRIBUCIÓN**

1. Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Modificación Nº104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que aborda la vialidad metropolitana, y su correspondiente evaluación ambiental estratégica (EAE).

2. Al respecto, quisiera informarle que, en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo a la cual estamos convocando a dos profesionales de su Municipio, pudiendo ser estos la o el Asesor Urbanista y la o el Director de Obras, o bien la o el profesional designado para estos efectos, en respuesta al ORD Nº 3120 del antecedente. En dicha instancia se socializará el avance del Diagnóstico Ambiental Estratégico y se trabajará los criterios de planificación que se han definido y que forman parte de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl

3. La reunión se realizará vía remota el día jueves **17 de diciembre, entre las 15:30 y las 18:00 hrs**. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo4-ac, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

4. Finalmente, si su institución aún no ha respondido el cuestionario citado en el Ord. del antecedente, le solicito lo pueda hacer a través del siguiente enlace: enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/. Ante cualquier duda o consulta, dirigirse al Sr. Flavio Onetto Andía, Arquitecto, al correo: fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la Consultora a cargo del proceso de participación de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a Ud.,

Manuel José Errázuriz Tagle

Firmado digitalmente por Manuel José Errázuriz Tagle
Fecha: 2020.12.09 09:32:55 -03'00'

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:
Destinatario:
- Municipalidad de Alhué
  Correo Electrónico: alcaldia@comunaalhue.cl
- Municipalidad de Buin
  Correo Electrónico: gmartini@buin.cl / marayal@buin.cl / jzurita@buin.cl
- Municipalidad de Curacavi
  Correo Electrónico: oficinadepartes@municipalidadcuracavi.cl / alcalde@municipalidadcuracavi.cl
- Municipalidad de El Monte
  Correo Electrónico: partes@munidelmonte.cl / alcalde@munielmonte.cl
- Municipalidad de Isla de Maipo
  Correo Electrónico: ralvarez@islademaipo.cl / cadasme@islademaipo.cl
- Municipalidad de María Pinto
  Correo Electrónico: partes@mpinto.cl / alcaldiampinto@gmail.com
- Municipalidad de Melipilla
  Correo Electrónico: oficinapartes@munimelipilla.cl / alcaldia@munimelipilla.cl
- Municipalidad de Padre Hurtado
  Correo Electrónico: partes@mph.cl / alcaldia@mph.cl
- Municipalidad de Paine

[redacted]

2

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl

Correo Electrónico: oficinadepartes@paine.cl / alcaldia@paine.cl

- Municipalidad de Peñaflor
  Correo Electrónico: oficinadepartes@penaflor.cl / alcaldia@penaflor.cl
- Municipalidad de San Pedro
  Correo Electrónico: oficinapartes@munisanpedro.cl / oficinaalcaldiasp@gmail.com
- Municipalidad de Talagante
  Correo Electrónico: alcaldia@talagante.cl / alcalde@talagante.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.

[redacted]

3

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 2147 - 2020
Sin Ingreso

ORD. N° 3616 /

ANT.:
1. Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
2. Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.
3. Ord. SEREMI MINVU N° 3120 de fecha 28.10.2020. Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N° 104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N° 104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO, 10 DIC 2020

DE: **SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO**

A: **SEGÚN DISTRIBUCIÓN**

1. Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Modificación N° 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que aborda la vialidad metropolitana, y su correspondiente evaluación ambiental estratégica (EAE).

2. Al respecto, quisiera informarle que, en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo a la cual estamos convocando a dos profesionales de su Municipio, pudiendo ser estos la o el Asesor Urbanista y la o el Director de Obras, o bien la o el profesional designado para estos efectos, en respuesta al ORD N° 3120 del antecedente. En dicha instancia se socializará el avance del Diagnóstico Ambiental Estratégico y se trabajará los criterios de planificación que se han definido y que forman parte de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

3. La reunión se realizará vía remota el día jueves **17 de diciembre, entre las 10:30 y las 13:00 hrs.** Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo1-ac, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl



4. Finalmente, si su institución aún no ha respondido el cuestionario citado en el Ord. del antecedente, le solicito lo pueda hacer a través del siguiente enlace: enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/. Ante cualquier duda o consulta, dirigirse al Sr. Flavio Onetto Andia, Arquitecto, al correo: fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la Consultora a cargo del proceso de participación de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a Ud.,

Manuel José Errázuriz Tagle

Firmado digitalmente por Manuel José Errázuriz Tagle
Fecha: 2020.12.10 14:52:35 -03'00'

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm.
DISTRIBUCIÓN:
Destinatarios:

- Municipalidad de Lo Barnechea
  Correo Electrónico: oficinadepartes@lobarnechea.cl / alcaldia@lobarnechea.cl
- Municipalidad de Calera de Tango
  Correo Electrónico: mcatoni@caleradetango.net / ofernandez@caleradetango.net / alcaldia@caleradetango.net
- Municipalidad de Cerrillos
  Correo Electrónico: maramirez@mcerrillos.cl / alcaldeaguirre@mcerrillos.cl
- Municipalidad de Conchali
  Correo Electrónico: opir@conchali.cl / alcalde@conchali.cl / pmunoz@conchali.cl
- Municipalidad de El Bosque
  Correo Electrónico: sadimelo@municipalidadelbosque.cl angelinavenegas@municipalidadelbosque.cl
- Municipalidad de Estación Central
  Correo Electrónico: oficinapartesmunicipal@estacioncentral.cl / alcalde@estacioncentral.cl
- Municipalidad de Huechuraba
  Correo Electrónico: oficinadepartes@huechuraba.cl / alcalde.cuadrado@huechuraba.cl
- Municipalidad de Independencia
  Correo Electrónico: oficinadepartes@independencia.cl / dcampos@independencia.cl
- Municipalidad de La Cisterna
  Correo Electrónico: ofparte@cisterna.cl / cvila@cisterna.cl / sreboiledoalcalde@cisterna.cl
- Municipalidad de La Florida
  Correo Electrónico: alcalde@laflorida.cl / oficinadepartes@laflorida.cl
  Municipalidad de La Granja
  Correo Electrónico: alcalde@mlagranja.cl / alcaldia@mlagranja.cl
- Municipalidad de La Reina
  Correo Electrónico: mmoreno@mlareina.cl / rvergara@mlareina.cl
- Municipalidad de Las Condes
  Correo Electrónico: ofpa@lascondes.cl / lorenae@lascondes.cl
- Municipalidad de Lo Espejo
  Correo Electrónico: alcaldia@loespejo.cl
- Municipalidad de Lo Prado
  Correo Electrónico: alcaldia@loprado.cl

2

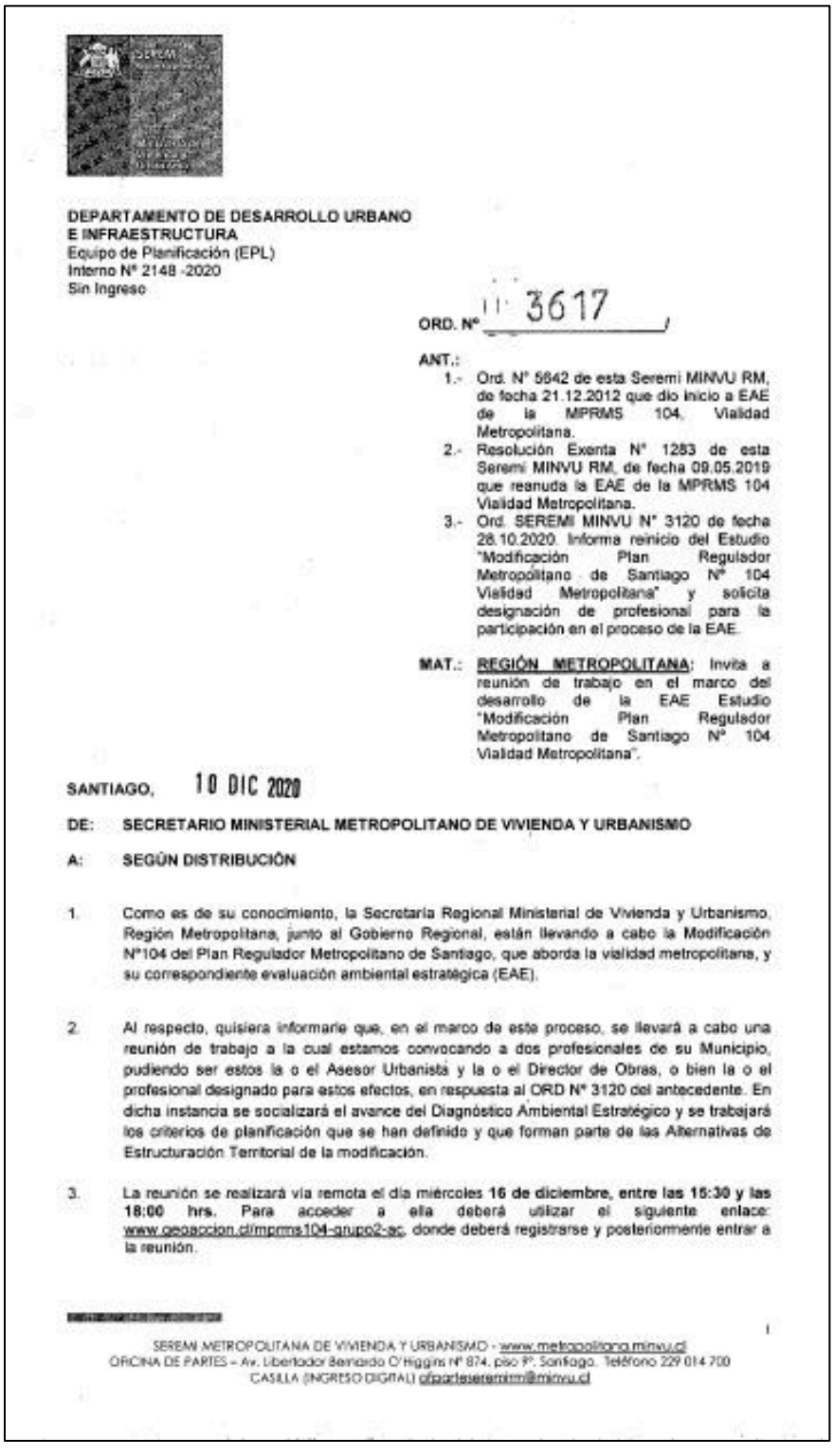
SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl

- Municipalidad de Macul
  Correo Electrónico: ofparte@munimacul.cl / gmontoya@munimacul.cl
- Municipalidad de Recoleta
  Correo Electrónico: alcaldia@recoleta.cl
- Municipalidad de Ñuñoa
  Correo Electrónico: bolave@nunoa.cl / alcalde@nunoa.cl
- Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda
  Correo Electrónico: alcalderozas@pedroaguirrecerda.cl / salcaldia@pedroaguirrecerda.cl
- Municipalidad de Peñalolén
  Correo Electrónico: oirs@penalolen.cl / dorellana@penalolen.cl / aabrigo@penalolen.cl
  Municipalidad de Pirqué
  Correo Electrónico: oficinadepartes@mpirque.cl / alcalde@pirque.cl antonio.urdaneta@mpirque.cl
- Municipalidad de Providencia
  Correo Electrónico: municipalidad@providencia.cl / evelyn.matthei@providencia.cl / cleon@providencia.cl
- Municipalidad de Quinta Normal
  Correo Electrónico: alcaldesa@quintanormal.cl / oficinadepartes@quintanormal.cl
- Municipalidad de San Joaquín
  Correo Electrónico: alcalde@sanjoaquin.cl / jennyaraya@sanjoaquin.cl
- Municipalidad de San José de Maipo
  Correo Electrónico: oficinaparte@sanjosedemaipo.cl / alcaldia@sanjosedemaipo.c
- Municipalidad de San Miguel
  Correo Electrónico: alcaldia@sanmiguel.cl / ofpartes@sanmiguel.cl
- Municipalidad de San Ramón
  Correo Electrónico: oirs@msramon.cl / aguilerasanhueza@yahoo.es
- Municipalidad de Santiago
  Correo Electrónico: gcastillo@munistgo.cl / alcalde@munistgo.com
- Municipalidad de Vitacura
  Correo Electrónico: ofpa@vitacura.cl / alcaldia@vitacura.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.

3

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl



DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 2148 -2020
Sin Ingreso

ORD. N° 3617

ANT.:
1.- Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.
3.- Ord. SEREMI MINVU N° 3120 de fecha 28.10.2020. Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N° 104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago N° 104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO, 10 DIC 2020

DE: **SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO**

A: **SEGÚN DISTRIBUCIÓN**

1. Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Modificación N°104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que aborda la vialidad metropolitana, y su correspondiente evaluación ambiental estratégica (EAE).

2. Al respecto, quisiera informarle que, en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo a la cual estamos convocando a dos profesionales de su Municipio, pudiendo ser estos la o el Asesor Urbanista y la o el Director de Obras, o bien la o el profesional designado para estos efectos, en respuesta al ORD N° 3120 del antecedente. En dicha instancia se socializará el avance del Diagnóstico Ambiental Estratégico y se trabajará los criterios de planificación que se han definido y que forman parte de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

3. La reunión se realizará vía remota el día miércoles **16 de diciembre, entre las 15:30 y las 18:00 hrs.** Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo2-ac, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

[redacted]

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
ORICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofpartesseremimm@minvu.cl



4. Finalmente, si su institución aún no ha respondido el cuestionario citado en el Ord. del antecedente, le solicito lo pueda hacer a través del siguiente enlace: enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/. Ante cualquier duda o consulta, dirigirse al Sr. Flavio Onetto Andia, Arquitecto, al correo: fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la Consultora a cargo del proceso de participación de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a Ud.,

Manuel José Errázuriz Tagle

Firmado digitalmente por Manuel José Errázuriz Tagle
Fecha: 2020.12.10 14:53:50 -03'00'

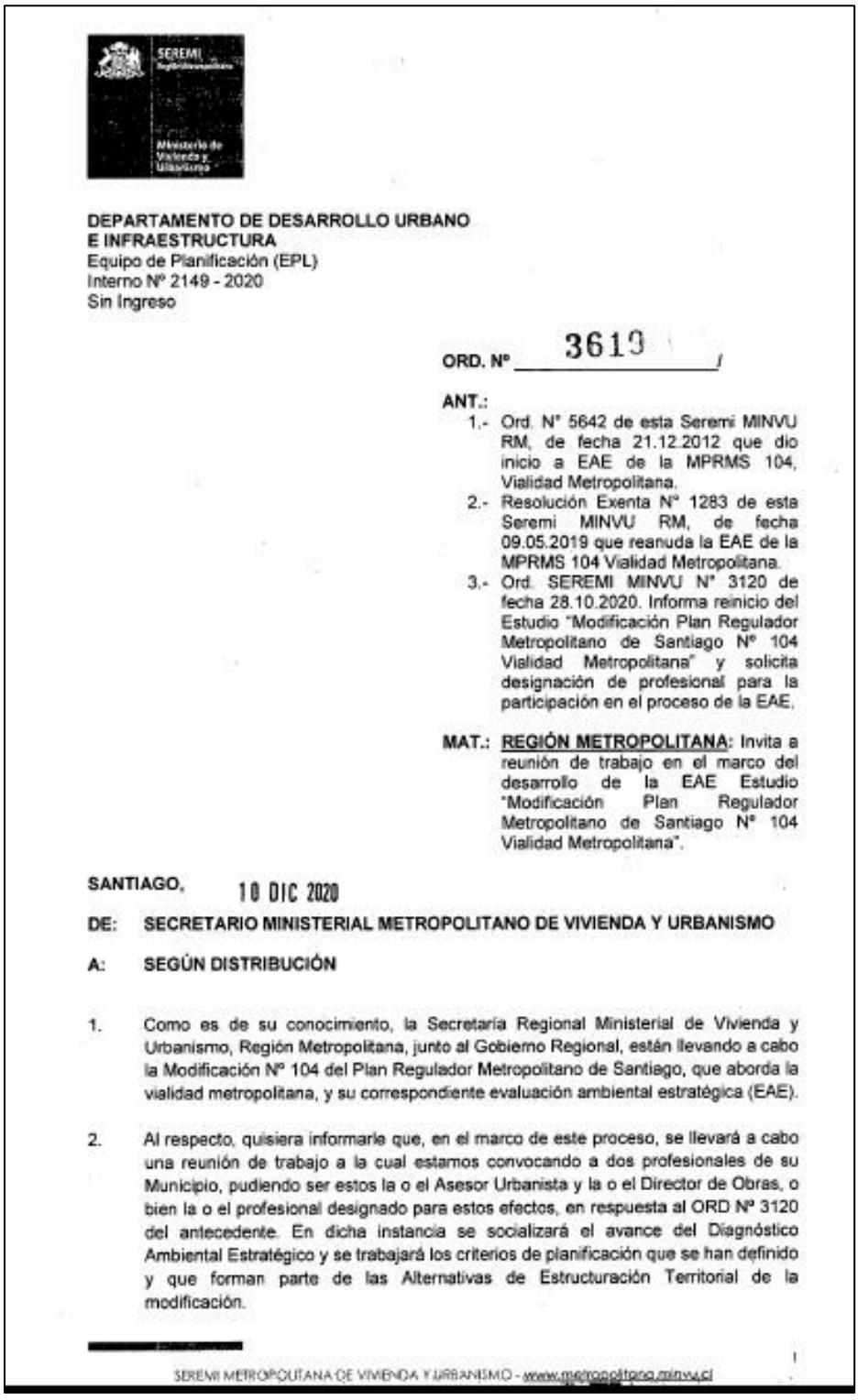
MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:
Destinatario:
- Municipalidad de Cerro Navia
  Correo Electrónico: mauro.tamayo@cerronavia.cl / oficina.partes@cerronavia.cl
- Municipalidad de la Pintana
  Correo Electrónico: oficinadepartes@pintana.cl / smoreno@pintana.cl
- Municipalidad de Maipú
  Correo Electrónico: oficinadepartes@maipu.cl / mbustamante@maipu.cl
- Municipalidad de Pudahuel
  Correo Electrónico: jcarrasco@mpudahuel.cl / oficinadepartes@mpudahuel.cl
- Municipalidad de Puente Alto
  Correo Electrónico: manueljose.undurraga@mpuentealto.cl / alcalde@mpuentealto.cl
- Municipalidad de Quilicura
  Correo Electrónico: oficinadepartes@quilicura.cl / juancarrasco@quilicura.cl
- Municipalidad de Renca
  Correo Electrónico: alcaldia@renca.cl / oficinadepartes@renca.cl
- Municipalidad de San Bernardo
  Correo Electrónico: oficinadepartes@sanbernardo.cl / ncuevas@sanbernardo.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.

2

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 8°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofoparteseremimm@minvu.cl



SEREMI
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno Nº 2149 - 2020
Sin Ingreso

ORD. Nº 3619 /

ANT.:
1.- Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
2.- Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.
3.- Ord. SEREMI MINVU N° 3120 de fecha 28.10.2020. Informa reinicio del Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago Nº 104 Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional para la participación en el proceso de la EAE.

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo en el marco del desarrollo de la EAE Estudio "Modificación Plan Regulador Metropolitano de Santiago Nº 104 Vialidad Metropolitana".

SANTIAGO, 10 DIC 2020

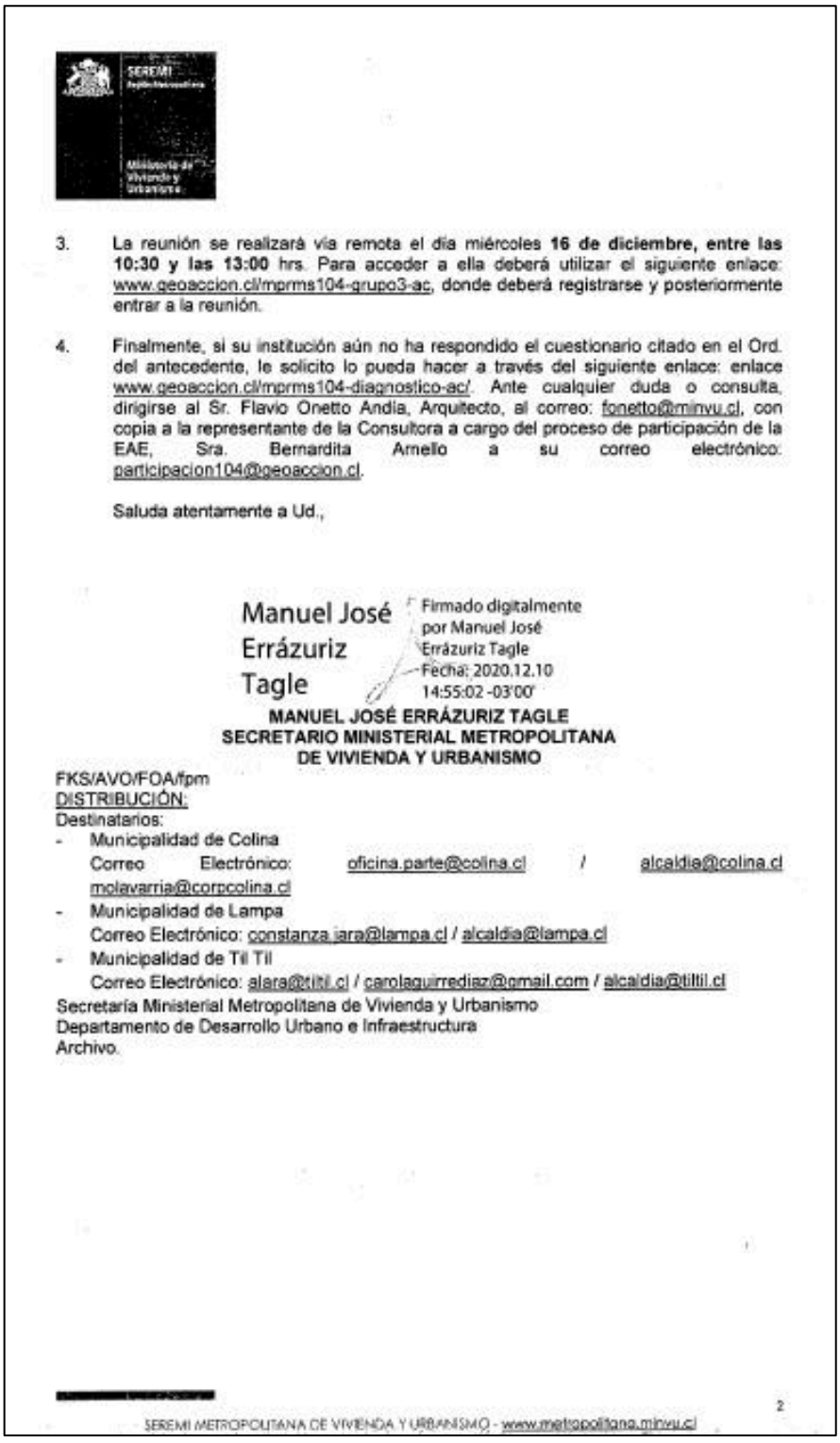
DE: **SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO**

A: **SEGÚN DISTRIBUCIÓN**

1. Como es de su conocimiento, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, Región Metropolitana, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la Modificación Nº 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, que aborda la vialidad metropolitana, y su correspondiente evaluación ambiental estratégica (EAE).

2. Al respecto, quisiera informarle que, en el marco de este proceso, se llevará a cabo una reunión de trabajo a la cual estamos convocando a dos profesionales de su Municipio, pudiendo ser estos la o el Asesor Urbanista y la o el Director de Obras, o bien la o el profesional designado para estos efectos, en respuesta al ORD Nº 3120 del antecedente. En dicha instancia se socializará el avance del Diagnóstico Ambiental Estratégico y se trabajará los criterios de planificación que se han definido y que forman parte de las Alternativas de Estructuración Territorial de la modificación.

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.minvu.cl



3. La reunión se realizará vía remota el día miércoles **16 de diciembre, entre las 10:30 y las 13:00** hrs. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo3-ac, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

4. Finalmente, si su institución aún no ha respondido el cuestionario citado en el Ord. del antecedente, le solicito lo pueda hacer a través del siguiente enlace: enlace www.geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac/. Ante cualquier duda o consulta, dirigirse al Sr. Flavio Onetto Andia, Arquitecto, al correo: fonetto@minvu.cl, con copia a la representante de la Consultora a cargo del proceso de participación de la EAE, Sra. Bernardita Arnello a su correo electrónico: participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a Ud.,

Manuel José Errázuriz Tagle
Firmado digitalmente por Manuel José Errázuriz Tagle
Fecha: 2020.12.10 14:55:02 -03'00'

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANA
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:
Destinatarios:
- Municipalidad de Colina
  Correo Electrónico: oficina.parte@colina.cl / alcaldia@colina.cl
  molavarria@corpcolina.cl
- Municipalidad de Lampa
  Correo Electrónico: constanza.jara@lampa.cl / alcaldia@lampa.cl
- Municipalidad de Til Til
  Correo Electrónico: alara@tiltil.cl / carolaguirrediaz@gmail.com / alcaldia@tiltil.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.

2

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

3.3.4 Seguimiento a oficio de convocatoria de los OAE y Actores Caves (Municipios)

Seguimiento a convocatoria de los OAE

Durante los días siguientes al envío del Oficio Ord. 3787 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana, se procedió a realizar un seguimiento y facilitación de la información, donde se envió a todos los OAE copia del oficio y enlace de acceso al taller.

Figura 80: Correos Electrónicos de Seguimiento Convocatoria a OAE a Taller de Alternativa



Reunión de Trabajo "Modificación PRMS 104 - Vialidad Metropolitana"

De <participacion104@geoaccion.cl>
Cco <ivonne.aranguiz@minagri.gob.cl>, <rriffo@economia.cl>, <fvaldes@energia.cl>, <fvaldes@minenergia.cl>, <nicole.arriagada@mop.gov.cl>, <javier.maya@mop.gov.cl>, <pvaldes@minmineria.cl>, <bespinosa@minmineria.cl>, <oscar.arce@sernageomin.cl>, <crodrigueza@desarrollosocial.gob.cl> <rsciberras@mbienes.cl>, <pjaque@monumentos.gob.cl>, <andres.leon@sernageomin.cl>, <psalucci@mtt.gob.cl>, <alejandro.moralesd@redsalud.gob.cl>, <andres.peralta@mop.gov.cl>
Fecha 2021-01-08 16:53
Prioridad La más alta

Ord. N° 3787 SEREMI.pdf (~202 KB)

Estimados(as) señores(as)
Atentamente remitimos por la presente la invitación a la reunión, con motivo de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago- Viabilidad
Esta reunión se llevará a cabo el martes 12 de enero del presente año, entre las 10:30 y 13:00 horas, a través de la plataforma Zoom.

Para participar, solicitamos ingresar previamente al registro de asistentes, el que una vez inscritos, le arrojará el enlace de acceso directo a la reunión.

Para registrarse, por favor ingrese al siguiente enlace:
https://geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-oae/

Se adjunta Ordinario Nº3787 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana.
Saludos cordiales,
Equipo Geoacción

Recordatorio- Reunión de Trabajo "Modificación PRMS 104 - Vialidad Metropolitana"

De <participacion104@geoaccion.cl>
Cco <bespinosa@minmineria.cl>, <crodrigueza@desarrollosocial.gob.cl>, <dsanchez@mma.gob.cl>, <ivonne.aranguiz@minagri.gob.cl>, <alejandro.moralesd@hotmail.com>, <rriffo@economia.cl>, <fvaldes@minenergia.cl>, <jtuma@mtt.gob.cl>, <nicole.arriagada@mop.gov.cl>, <cmira@minvu.cl> <felipe.urrea@sernageomin.cl>, <robert.caceres@mop.gov.cl>, <francisco.prado@mop.gov.cl>, <patricia.henriquez.dgc@gmail.com>, <acastillor@mbienes.cl>, <pjaque@monumentos.gob.cl>, <liliana.calzada@gmail.com>, <andres.peralta@mop.gov.cl>, Catalinasanchez <catalinasanchez@geoaccion.cl>, María Bernardita Arnello - PaisajeVIVO <barnellov@paisajevivo.cl>
Fecha 2021-01-11 14:25

Ord. N° 3787 SEREMI.pdf (~202 KB)

Estimadas y Estimados

Atentamente queremos recodarles, por la presente la invitación, a una reunión, con motivo de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago- Viabilidad.

Esta reunión se llevará a cabo el martes 12 de enero del presente año, entre las 10:30 y 13:00 horas, a través de la plataforma Zoom.

Para participar, solicitamos ingresar previamente al registro de asistentes, el que una vez inscritos, se enviara el link de la reunión.

Para registrarse, por favor ingrese al siguiente enlace:
https://geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-oae/

Se adjunta Ordinario Nº3787 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana.
Saludos cordiales,
Equipo Geoacción

Reunión Modificación MPRMS 104 - Vialidad Metropolitana - OAE

De <participacion104@geoaccion.cl>
Cco <pvaldes@minmineria.cl>, <crodrigueza@desarrollosocial.gob.cl>, <dsanchez@mma.gob.cl>, <ivonne.aranguiz@minagri.gob.cl>, <alejandro.moralesd@hotmail.com>, <rriffo@economia.cl>, <fvaldes@minenergia.cl>, <jtuma@mtt.gob.cl>, <nicole.arriagada@mop.gov.cl>, <cmira@minvu.cl> <oscar.arce@sernageomin.cl>, <robert.caceres@mop.gov.cl>, <francisco.prado@mop.gov.cl>, <doris.aguila@mop.gov.cl>, <patricia.henriquez.dgc@gmail.com>, <acastillor@mbienes.cl>, <pjaque@monumentos.gob.cl>, <liliana.calzada@gmail.com>, <andres.peralta@mop.gov.cl>
Fecha 2021-01-12 09:54
Prioridad La más alta

Buenos días,

Nos dirigimos a usted, para recordarle que le día de hoy 12 de Enero del presente año a las 10:30 horas tenemos una reunión con el motivo de la Modificación MPRMS 104, Vialidad Metropolitana, su asistencia es importante.

Para participar, por favor ingrese al siguiente enlace:

https://us02web.zoom.us/j/82822533015?pwd=bmprdVNldlVUMVhLSmlBVXlVOWV2Sz09

ID de reunión: 828 2253 3015

Código de acceso: 391836

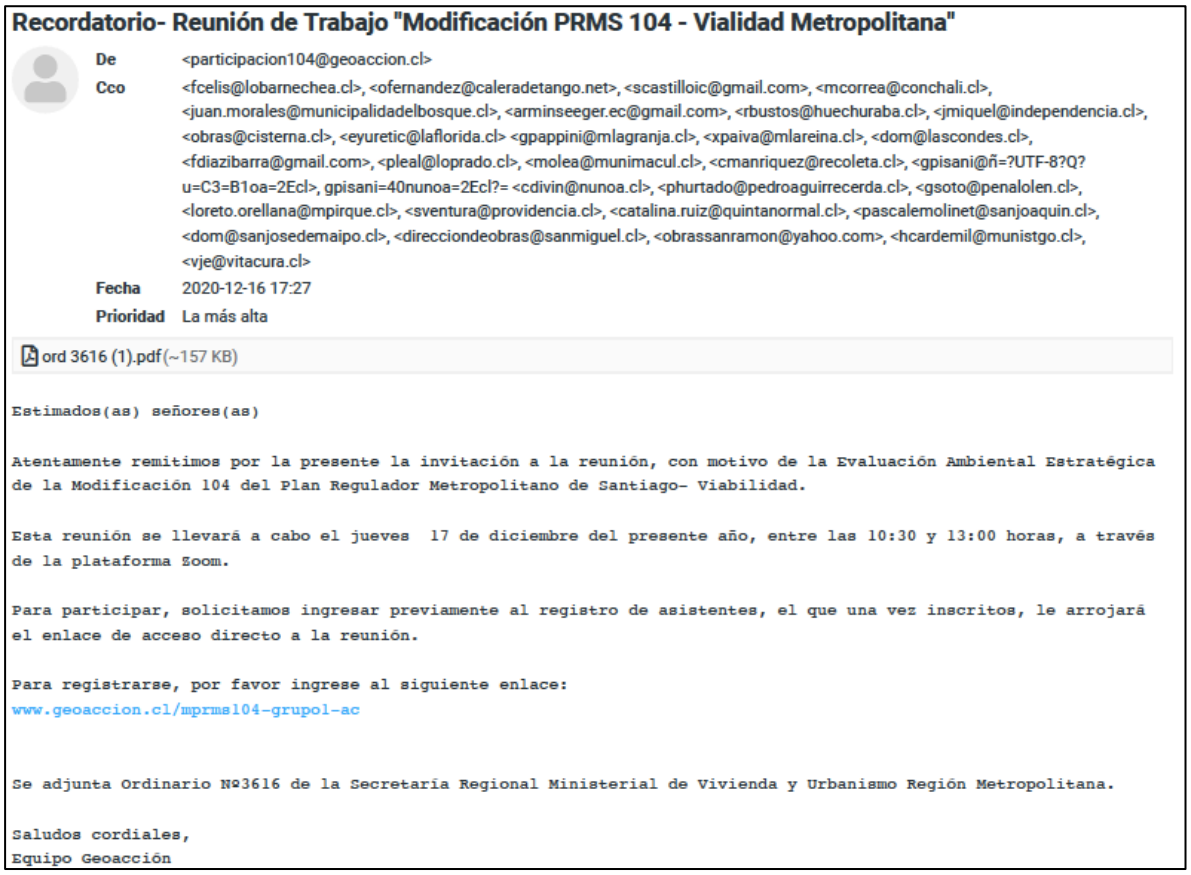
Equipo Geoaccion

Fuente: Archivos Geoacción SpA.

Seguimiento a Convocatoria a Actores Clave (Municipios)

Durante los días siguientes al envío de los oficios de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana, se procedió a realizar un seguimiento y facilitación de la información, donde se envió a todos los OAE copia del oficio y enlace de acceso a los respectivos talleres.

Figura 81: Correos Electrónicos de Seguimiento Convocatoria a Taller de Alternativa a Actores Claves



Recordatorio- Reunión de Trabajo "Modificación PRMS 104 - Vialidad Metropolitana"

De <participacion104@geoaccion.cl>

Cco <fcelis@lobarnechea.cl>, <ofernandez@caleradetango.net>, <scastilloic@gmail.com>, <mcorrea@conchali.cl>, <juan.morales@municipalidadelbosque.cl>, <arminseeger.ec@gmail.com>, <rbustos@huechuraba.cl>, <jmiquel@independencia.cl>, <obras@cisterna.cl>, <eyuretic@laflorida.cl> <gpappini@mlagranja.cl>, <xpaiva@mlareina.cl>, <dom@lascondes.cl>, <fdiazibarra@gmail.com>, <pleal@loprado.cl>, <molea@munimacul.cl>, <cmanriquez@recoleta.cl>, <gpisani@ñ=?UTF-8?Q?u=C3=B1oa=2Ecl>, gpisani=40nunoa=2Ecl?= <cdivin@nunoa.cl>, <phurtado@pedroaguirrecerda.cl>, <gsoto@penalolen.cl>, <loreto.orellana@mpirque.cl>, <sventura@providencia.cl>, <catalina.ruiz@quintanormal.cl>, <pascalemolinet@sanjoaquin.cl>, <dom@sanjosedemaipo.cl>, <direccionde obras@sanmiguel.cl>, <obrassanramon@yahoo.com>, <hcardemil@munistgo.cl>, <vje@vitacura.cl>

Fecha 2020-12-16 17:27

Prioridad La más alta

ord 3616 (1).pdf (~157 KB)

Estimados(as) señores(as)

Atentamente remitimos por la presente la invitación a la reunión, con motivo de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago– Viabilidad.

Esta reunión se llevará a cabo el jueves 17 de diciembre del presente año, entre las 10:30 y 13:00 horas, a través de la plataforma Zoom.

Para participar, solicitamos ingresar previamente al registro de asistentes, el que una vez inscritos, le arrojará el enlace de acceso directo a la reunión.

Para registrarse, por favor ingrese al siguiente enlace:
www.geoaccion.cl/mprms104-grupo1-ac

Se adjunta Ordinario N°3616 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana.

Saludos cordiales,
Equipo Geoacción

Reunión de Trabajo "Modificación PRMS 104 - Vialidad Metropolitana"

De <participacion104@geoaccion.cl>
Cco <carla.rocco@cerronavia.cl>, <jvalenzuela@pintana.cl>, <ccampodonico@mpudahuel.cl>, <hector.moreno@mpuentealto.cl>, <ckaramanoff@sanbernardo.cl>
Fecha 2020-12-15 17:58

ord 3617 (1).pdf (~134 KB)

Estimados(as) señores(as)

Atentamente remitimos por la presente la invitación a la reunión, con motivo de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago- Viabilidad
Esta reunión se llevará a cabo el miércoles 16 de diciembre del presente año, entre las 15:30 y 18:00 horas, a través de la plataforma Zoom.

Para participar, solicitamos ingresar previamente al registro de asistentes, el que una vez inscritos, le arrojará el enlace de acceso directo a la reunión.

Para registrarse, por favor ingrese al siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo2-ac

Se adjunta Ordinario Nº3617 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana.

Saludos cordiales,
Equipo Geoacción

Recordatorio - Reunión de Trabajo "Modificación PRMS 104 - Vialidad Metropolitana"

De <participacion104@geoaccion.cl>
Cco <carla.rocco@cerronavia.cl>, <jvalenzuela@pintana.cl>, <gmorales@maipu.cl>, <ccampodonico@mpudahuel.cl>, <hector.moreno@mpuentealto.cl>, <dom@quilicura.cl>, <rocio.andreade@renca.cl>, <ckaramanoff@sanbernardo.cl>, <catalinasanchez@geoaccion.cl>, para: Flavio Oneto Andia <fonetto@minvu.cl> Jaime Gallardo <jgallardo@gobiernosantiago.cl>, CRISTIAN HENRIQUEZ RUIZ <cghenriq@uc.cl>, Bernardita Arnello <barnellov@paisajevivo.cl>, Paulina Basualto <basualtopaulina@gmail.com>, Álvaro Morales <morales.alvaro13@gmail.com>
Fecha 2020-12-16 15:09

ord 3617 (1).pdf (~134 KB)

Estimados(as) señores(as)

Atentamente remitimos por la presente la invitación a la reunión, con motivo de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago- Viabilidad

Esta reunión se llevará a cabo el día miércoles 16 de Diciembre del presente año, entre las 15:30 y 18:00 hrs., a través de la plataforma Zoom.

Para participar, por favor ingrese al siguiente enlace:

Unirse a la reunión Zoom: https://us02web.zoom.us/j/88247594183?pwd=cDg0RHY3OVJsYVRSYlZVZ0l3ODB4Zz09
ID de reunión: 882 4759 4183
Código de acceso: 170593

Se adjunta Ordinario Nº 3617 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana.

Saludos cordiales,

Reunión de Trabajo "Modificación PRMS 104 - Vialidad Metropolitana"

De <participacion104@geoaccion.cl>
Cco <angela.prado@colina.cl>, <alejadro.flores@lampa.cl>, <alejandrofloreso@gmail.com>, <dom@serplac.cl>, <gsegovia@tiltil.cl>, <catalinasanchez@geoaccion.cl>, <fonetto@minvu.cl>, <jgallardo@gobiernosantiago.cl>, <barnellov@paisajevivo.cl>, <morales.alvaro13@gmail.com>
Fecha 2020-12-15 11:46

ord 3619 (1).pdf (~85 KB)

Estimados(as) señores(as)

Atentamente remitimos por la presente la invitación a la reunion, con motivo de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago- Viabilidad

Esta reunión se llevará a cabo el día miércoles 16 de Diciembre del presente año, entre las 10:30 y 13:00 hrs., a través de la plataforma Zoom.

Para participar, por favor ingrese al siguiente enlace:

Unirse a la reunión Zoom
https://us02web.zoom.us/j/82334184264?pwd=OURDMjJwVzSXRmdlNDB6dXRDT0Q0dz09
ID de reunión: 823 3418 4264
Código de acceso: 603630

Se adjunta Ordinario Nº 3619 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana.

Saludos cordiales,

Equipo Geoacción

Recordatorio - Reunión de Trabajo "Modificación PRMS 104 - Vialidad Metropolitana"

De <participacion104@geoaccion.cl>
Cco <obras@comunaalhue.cl>, <gibacache@buin.cl>, <obras@municipalidadcuracavi.cl>, <hgonzalez@munielmonte.cl>, <hdiaz@islademaipo.cl>, <jguerra@mpinto.cl>, <dom@munimelipilla.cl>, <asesoriaurbanamuniph@gmail.com>, <dsanmartin@paine.cl>, <marcela.brossard@penaflor.cl> <dom@munisanpedro.cl>, <obras@talagante.cl>
Fecha 2020-12-16 17:34
Prioridad La más alta

ord 3599 (1).pdf (~112 KB)

Estimados(as) señores(as)

Atentamente remitimos por la presente la invitación a la reunión, con motivo de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago- Viabilidad.

Esta reunión se llevará a cabo el miércoles 17 de diciembre del presente año, entre las 15:30 y 18:00 horas, a través de la plataforma Zoom.

Para participar, solicitamos ingresar previamente al registro de asistentes, el que una vez inscritos, le arrojará el enlace de acceso directo a la reunión.

Para registrarse, por favor ingrese al siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo4-ac

Se adjunta Ordinario Nº3617 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana.
Saludos cordiales,
Equipo Geoacción

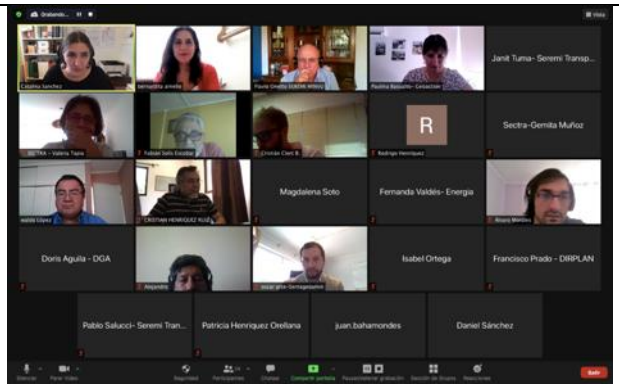
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

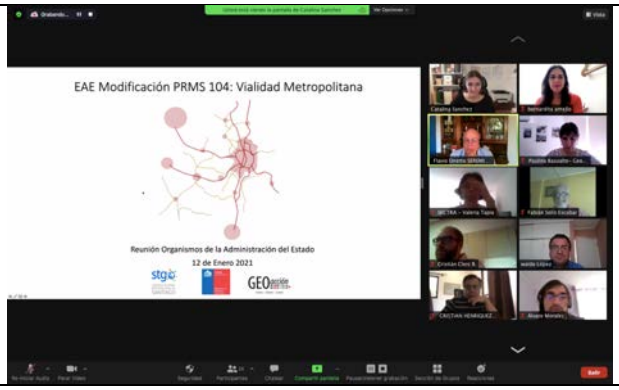
3.3.5 Actividad de Participación con los Órganos de la Administración del Estado – Taller de Alternativa

A continuación, se presenta una síntesis del taller de alternativa de la modificación con los OAE y sus aportes en el proceso de diseño y evaluación.

Tabla 31: Sistematización Taller de Alternativa con OAE

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativa de Modificación con Órganos Administración del Estado
Convocatoria	Martes 12 de enero de 2021, entre las 10:30 hrs. y 13:00 hrs.
Lugar	Plataforma de reunión remota Zoom
Objetivos	• Presentar los antecedentes del estudio y la síntesis del diagnóstico a los actores claves de Órganos de Administración del Estado e instituciones públicas. • Instruir respecto del cuestionario destinado a levantar información cualitativa que contribuya a análisis de la alternativa de la modificación.
Convocatoria	20 representantes de Órganos de la Administración del Estado e instituciones públicas.
Asistencia	30 asistentes, y representación de 16 Órganos de la Administración del Estado e instituciones públicas: 1. Andrés Peralta, Dirección de Vialidad MOP 2. Alberto Calatroni, Dirección Vialidad MOP 3. Cristian Ortiz, Dirección de Vialidad MOP 4. Robert Cáceres, Dirección de Vialidad MOP 5. Alejandro Morales, SEREMI Salud 6. Isabel Ortega, SEREMI Salud 7. Cristián Clerc, SEREMI Bienes Nacionales 8. Daniel Sánchez, SEREMI Medio Ambiente 9. Doris Águila, Dirección General de Aguas MOP 10. Fabían Solís, SEREMI Desarrollo Social 11. Waldo López, SEREMI Desarrollo Social 12. Fernanda Valdés, SEREMI Energía 13. Francisco Prado, Dirección de Planeamiento MOP 14. Ivonne Aránguiz, SEREMI Agricultura 15. Janit Tuma, SEREMI Transporte 16. Pablo Salucci, SEREMI Transporte 17. Juan Bahamondes, SEREMI MOP 18. Magdalena Soto, SEREMI MOP 19. Oscar Arce, SERNAGEOMIN 20. Patricia Henríquez, Dirección General de Concesiones MOP 21. Rodrigo Henríquez, SECTRA 22. Valeria Tapia, SECTRA 23. Gemita Muñoz, SECTRA

	24. Ricardo Riffo, SEREMI Economía 25. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM 26. Catalina Sánchez Geoacción 27. Cristian Henríquez, Geoacción 28. Álvaro Morales, Geoacción 29. Bernardita Arnello, Geoacción 30. Paulina Basualto, Geoacción
Desarrollo de la instancia	• Se realiza una presentación y saludos protocolares. • Se realiza una presentación técnica de síntesis de diagnóstico y antecedentes de la EAE por parte de la consultora Geoacción. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la modificación por parte de la SEREMI MINVU RM. • Se realiza un plenario para aclarar dudas y recibir comentarios.
Resultado de la instancia	- Se consulta respecto de la Cuesta El Cepillo. Si dicha vía se proyecta como troncal y si es posible de modificar. Se señala que pasa por lugares de importancia ecológica. - Respecto de la vía expresa segunda anillo, su trazado pasaría por el piedemonte, lo que genera ciertas dudas sobre afectación a los valores ecológicos del área y la fragmentación de los ecosistemas y corredores biológicos. - Se señala la consideración al ruido potencial de cierta vialidad, lo cual podría ser un factor para la toma de decisión de la EAE. - Se consulta si la modificación considera la conexión del corredor bioceánico entre la Región Metropolitana y la VI región. Ese proyecto se encuentra en fase de factibilidad. - Se consulta si el Túnel Lo Ruiz en el cerro Renca se mantiene como parte de la vialidad metropolitana. El proyecto de General Velásquez hacia la Ruta 5 Norte se elevaba, dejando un área verde. - Sería importante señalar en la modificación que en aquellas rutas de acceso a Santiago en que no se pueda tener una faja de 100 mts., se deba usar el subsuelo para ampliar la vialidad si se requiere.
Registro de la instancia	



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

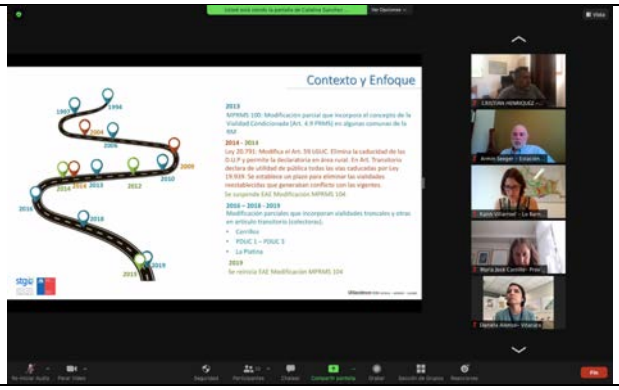
3.3.6 Actividades con Actores Claves (Municipios) - Talleres de Alternativa

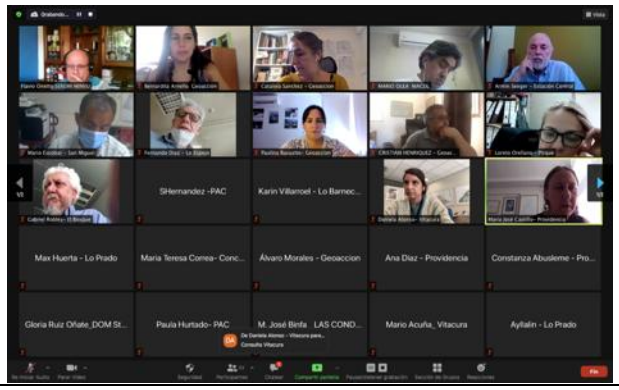
Taller de Alternativa Grupo 1: PRMS 1994

A continuación, se presenta una síntesis del taller de alternativa con los municipios del Grupo 1 PRMS 1994 y sus aportes en el proceso de diseño y evaluación de la modificación.

Tabla 32: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 1 PRMS 1994

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativas de Modificación con Municipios Grupo 1
Convocatoria	Jueves 17 de diciembre de 2020, entre las 10:30 hrs. y 13:00 hrs.
Lugar	Plataforma de reunión remota Zoom
Objetivos	• Presentar los antecedentes del estudio y la síntesis del diagnóstico a los Municipios del grupo PRMS 1994. • Instruir respecto del cuestionario destinado a levantar información cualitativa que contribuya a análisis de la alternativa de la modificación.
Convocatoria	29 Municipios.
Asistencia	33 asistentes, y representación de 17 municipios: 1. Karin Villarroel, Municipalidad de Lo Barnechea 2. Mario Escobar, Municipalidad de San Miguel 3. Catherine Manríquez, Municipalidad de Recoleta 4. María José Castillo, Providencia 5. Ana Díaz, Municipalidad de Providencia 6. Constanza Abuseleme, Municipalidad de Providencia 7. Armin Seeger, Estación Central 8. Ayllalin Pardo, Municipalidad de Lo Prado 9. David Parra, Municipalidad de Lo Prado 10. Max Huerta, Municipalidad de Lo Prado 11. Orlando Ríos, Municipalidad de Lo Prado 12. Fernando Díaz, Municipalidad de Lo Espejo 13. Gabriel Robles, Municipalidad de El Bosque

	14. Gabriela, Municipalidad de El Bosque 15. Gloria Ruiz, Municipalidad de Santiago 16. Gonzalo Portilla, Municipalidad de Quinta Normal 17. Loreto Orellana, Municipalidad de Pirque 18. María José Binfa, Las Condes 19. Daniela Alonso, Municipalidad de Vitacura 20. Mario Acuña, Municipalidad de Vitacura 21. Mario Olea, Municipalidad de Macul 22. Francisca Correa, Municipalidad de Macul 23. Sebastián Hernández, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda 24. Paula Hurtado, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda 25. Gabriela Soto, Municipalidad de Peñalolén 26. Javier Castillo, Municipalidad de Peñalolén 27. María Teresa Correa, Conchalí 28. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM 29. Catalina Sánchez Geoacción 30. Cristian Henríquez, Geoacción 31. Álvaro Morales, Geoacción 32. Bernardita Arnello, Geoacción 33. Paulina Basualto, Geoacción
Desarrollo de la instancia	• Se realiza una presentación y saludos protocolares. • Se realiza una presentación técnica de síntesis de diagnóstico y antecedentes de la EAE por parte de la consultora Geoacción. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la modificación por parte de la SEREMI MINVU RM. • Se realiza un plenario para aclarar dudas y recibir comentarios.
Resultado de la instancia	- Se consulta de qué manera se planea incorporar vías a los barrios consolidados. - Se consulta sobre la tuición de la AO2, si se tiene facultades para expropiar. - El paso Pedro de Valdivia – Providencia es un cruce extremadamente complejo. - Se consulta si es posible incorporar vías troncales a la propuesta desde la perspectiva comunal. - Se solicita la incorporación de una vía que conecte Pirque con Puente Alto (Virginia Subercaseaux, Ramón Subercaseaux y Concha y Toro).
Registro de la instancia	

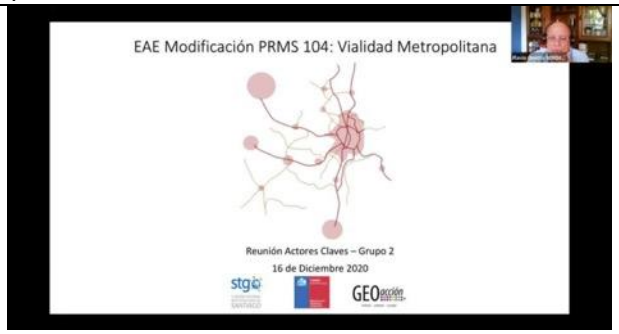
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Taller de Alternativa Grupo 2: Chacabuco

A continuación, se presenta una síntesis del taller de alternativa con los municipios del Grupo 2 Chacabuco y sus aportes en el proceso de diseño y evaluación de la modificación.

Tabla 33: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 2 Chacabuco

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativas de Modificación con Municipios Grupo 2
Convocatoria	Miércoles 16 de diciembre de 2021, entre las 10:30 hrs. y 13:00 hrs.
Lugar	Plataforma de reunión remota Zoom
Objetivos	• Presentar los antecedentes del estudio y la síntesis del diagnóstico a los Municipios del grupo 2 Chacabuco. • Instruir respecto del cuestionario destinado a levantar información cualitativa que contribuya a análisis de la alternativa de la modificación.
Convocatoria	8 Municipios
Asistencia	19 asistentes, y representación de 8 municipios: 1. Héctor Moreno, Municipalidad de Puente Alto 2. María Ulloa, Municipalidad de Puente Alto 3. Guillermo Venegas, Municipalidad de Puente Alto 4. Gladys Morales, Municipalidad de Maipú 5. Andrés Araos, Municipalidad de La Pintana 6. Claudia Campodónico, Municipalidad de Pudahuel 7. Claudio Aliaga, Municipalidad de Quilicura 8. Pedro Palma, Municipalidad de Quilicura 9. Karina Cavieres, Municipalidad de Cerro Navia 10. Víctor Elgueda, Municipalidad de Cerro Navia 11. Rocío Andrade, Municipalidad de Renca 12. Verónica Krsulovic, Municipalidad de San Bernardo 13. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM

	14. Jaime Gallardo, Gobierno Regional 15. Catalina Sánchez Geoacción 16. Cristian Henríquez, Geoacción 17. Álvaro Morales, Geoacción 18. Bernardita Arnello, Geoacción 19. Paulina Basualto, Geoacción
Desarrollo de la instancia	• Se realiza una presentación y saludos protocolares. • Se realiza una presentación técnica de síntesis de diagnóstico y antecedentes de la EAE por parte de la consultora Geoacción. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la modificación por parte de la SEREMI MINVU RM. • Se realiza un plenario para aclarar dudas y recibir comentarios.
Resultado de la instancia	- Se consulta sobre el estado e que quedará la red vial sobre humedales que puedan acogerse en la Ley de Humedales urbanos, como es el caso de Quilicura. - Se señala que la red vial del sector Ciudad de Los Valles debiese incorporarse a la vialidad estructurante.
Registro de la instancia	

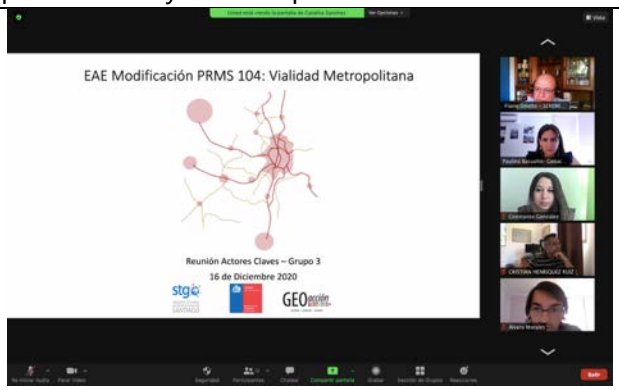
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Taller de Alternativa Grupo 3: Modificación PRMS 100

A continuación, se presenta una síntesis del taller de alternativa con los municipios del Grupo 3 Modificación PRMS 100 y sus aportes en el proceso de diseño y evaluación de la modificación.

Tabla 34: Sistematización Taller de Alternativas con Municipios Grupo 3 Modificación PRMS 100

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativas de Modificación con Municipios Grupo 3
Convocatoria	Miércoles 16 de diciembre de 2021, entre las 10:30 hrs. y 13:00 hrs.
Lugar	Plataforma de reunión remota Zoom
Objetivos	• Presentar los antecedentes del estudio y la síntesis del diagnóstico a los Municipios del grupo 3 Modificación PRMS 100. • Instruir respecto del cuestionario destinado a levantar

	información cualitativa que contribuya a análisis de la alternativa de la modificación.
Convocatoria	3 Municipios.
Asistencia	15 asistentes, y representación de 3 municipios: 1. Juan Fajardo, Municipalidad de Lampa 2. Alejandro Flores, Municipalidad de Lampa 3. Luis Felipe Bascour, Municipalidad de Lampa 4. Julie Van der Elstraeten, Municipalidad de Colina 5. Carolina Améstica, Municipalidad de Colina 6. Álvaro Quilodrán, Municipalidad de Colina 7. Gabriel Segovia, Municipalidad de Til Til 8. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM 9. Jaime Gallardo, Gobierno Regional 10. Catalina Sánchez Geoacción 11. Cristian Henríquez, Geoacción 12. Álvaro Morales, Geoacción 13. Constanza González, Geoacción 14. Bernardita Arnello, Geoacción 15. Paulina Basualto, Geoacción
Desarrollo de la instancia	• Se realiza una presentación y saludos protocolares. • Se realiza una presentación técnica de síntesis de diagnóstico y antecedentes de la EAE por parte de la consultora Geoacción. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la modificación por parte de la SEREMI MINVU RM. • Se realiza un plenario para aclarar dudas y recibir comentarios.
Resultado de la instancia	- Se consulta sobre los motivos de la modificación y si se ha trabajo con el GORE respecto de la propuesta de ordenamiento para la comuna de Til Til, en particular la situación de Huertos Familiares. - En el caso de Lampa se carece de información georreferencia porque en su mayoría son planos hechos a mano.
Registro de la instancia	

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Taller de Alternativa Grupo 4: Modificación 73 PRMS (2006)

A continuación, se presenta una síntesis del taller de alternativa con los municipios del Grupo 4 Modificación 73 PRMS 2006 y sus aportes en el proceso de diseño y evaluación de la modificación.

Tabla 35: Sistematización Taller de Alternativas con Municipios Grupo 4 Modificación 73 PRMS (2006)

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativas de Modificación con Municipios Grupo 4
Convocatoria	Jueves 17 de diciembre de 2021, entre las 15:30 hrs. y 17:00 hrs.
Lugar	Plataforma de reunión remota Zoom
Objetivos	• Presentar los antecedentes del estudio y la síntesis del diagnóstico a los Municipios del Grupo 4 Modificación 73 PRMS 2006. • Instruir respecto del cuestionario destinado a levantar información cualitativa que contribuya a análisis de la alternativa de la modificación.
Convocatoria	12 Municipios
Asistencia	22 asistentes, y representación de 8 municipios: 1. Cristian Aburto, Municipalidad de Buin 2. Guillermo Ibacache, Municipalidad de Buin 3. Oscar Contreras, Municipalidad de Buin 4. Vanessa Ramos, Municipalidad de Curacaví 5. Juan Pino, Municipalidad de Curacaví 6. Diego Escobar, Municipalidad de Curacaví 7. Christian Yáñez, Municipalidad de San Joaquín 8. Jimena Thayer, Municipalidad de San Joaquín 9. Marcela Brossard, Municipalidad de Peñaflor 10. Berta Vrieva, Municipalidad de Alhué 11. Carola Serrano, Municipalidad de Talagante

	12. Gustavo Dietrich, Municipalidad de Talagante 13. Maricela Campos, Municipalidad de Isla de Maipo 14. Cristian Palma, Municipalidad de Isla de Maipo 15. José Ignacio Pinto, Municipalidad de San Pedro 16. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM 17. Jaime Gallardo, Gobierno Regional 18. Catalina Sánchez Geoacción 19. Cristian Henríquez, Geoacción 20. Álvaro Morales, Geoacción 21. Bernardita Arnello, Geoacción 22. Paulina Basualto, Geoacción
Desarrollo de la instancia	• Se realiza una presentación y saludos protocolares. • Se realiza una presentación técnica de síntesis de diagnóstico y antecedentes de la EAE por parte de la consultora Geoacción. • Se realiza una presentación técnica de antecedentes de la modificación por parte de la SEREMI MINVU RM. • Se realiza un plenario para aclarar dudas y recibir comentarios.
Resultado de la instancia	- Se consulta si en relación a las autopistas concesionadas, por ejemplo, futura Costanera Central (continuación de la Autopista del Sol), se integrarán a los trazados definidos. - Se consulta si el estudio de conexión entre Alhué y Rancagua, está considerada la vía en el trazado metropolitano. - Al arecer existen diferencias en la vectorización del trazado que presentaría la propuesta MINVU con la que tiene la Municipalidad. - Se consulta respecto de si existe coordinación entre la planificación de la red vial y las concesiones de servicios sanitarios, en el caso de las vías propuestas que van en trincheras y túnel.
Registro de la instancia	

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

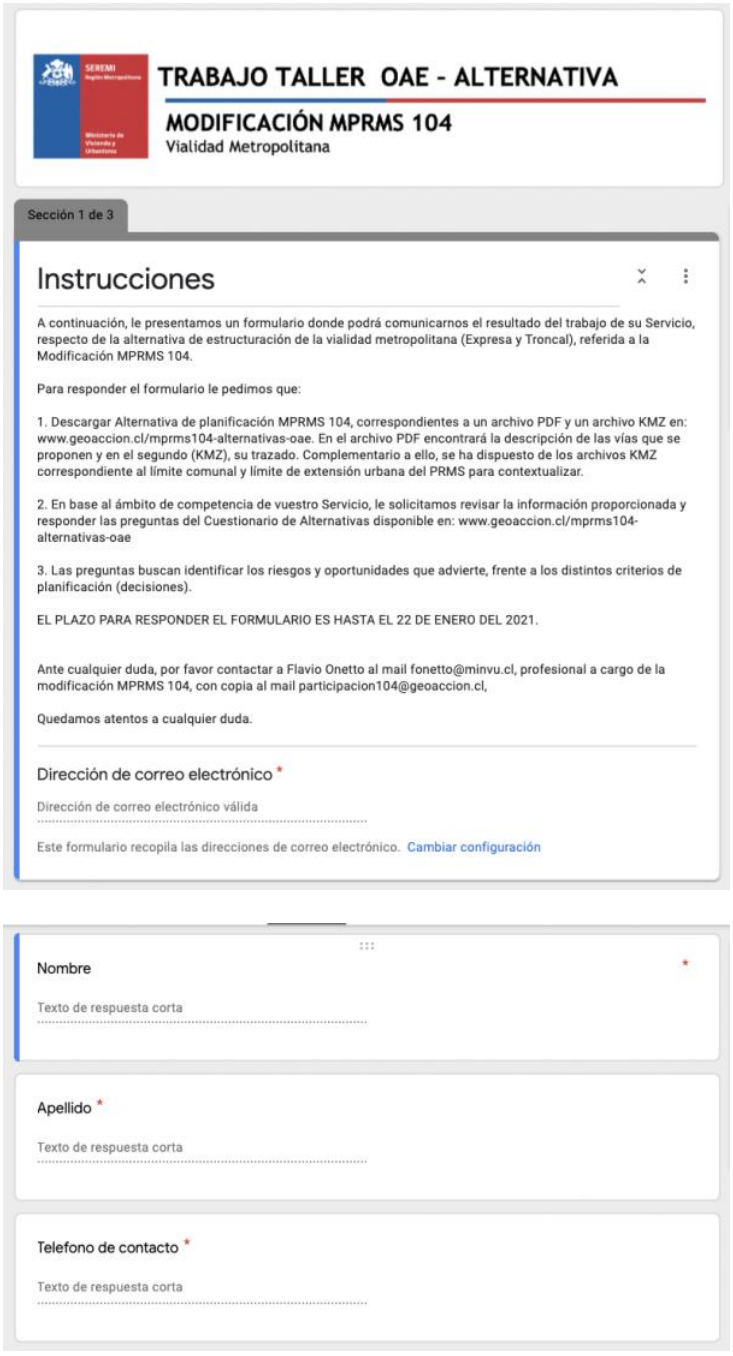
3.3.7 Cuestionario de Alternativa de la Modificación

Cuestionario de Alternativas OAE

Para el trabajo consultivo de taller se elaboró con los OAE un cuestionario digital de respuesta en línea, consistente en las siguientes temáticas y preguntas:

- Evaluación Ambiental Criterios de Planificación - Visión General - Vialidad Expresa:
  a. Identificar las oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial expresa.
  b. Identificar los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial expresa.
- Evaluación Ambiental Criterios de Planificación - Visión General - Vialidad Troncal:
  a. Identificar las oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal.
  b. Identificar los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal.
- Evaluación Ambiental Criterios de Planificación – Diseño:
  a. Identificar 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 generarían oportunidades.
  b. Identificar 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 generarían riesgos.

Figura 82: Cuestionario de Alternativas para OAE



TRABAJO TALLER OAE - ALTERNATIVA

MODIFICACIÓN MPRMS 104

Vialidad Metropolitana

Sección 1 de 3

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-oae. 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-oae

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 *

Dirección de correo electrónico válida

Este formulario recopila las direcciones de correo electrónico. Cambiar configuración

Nombre *

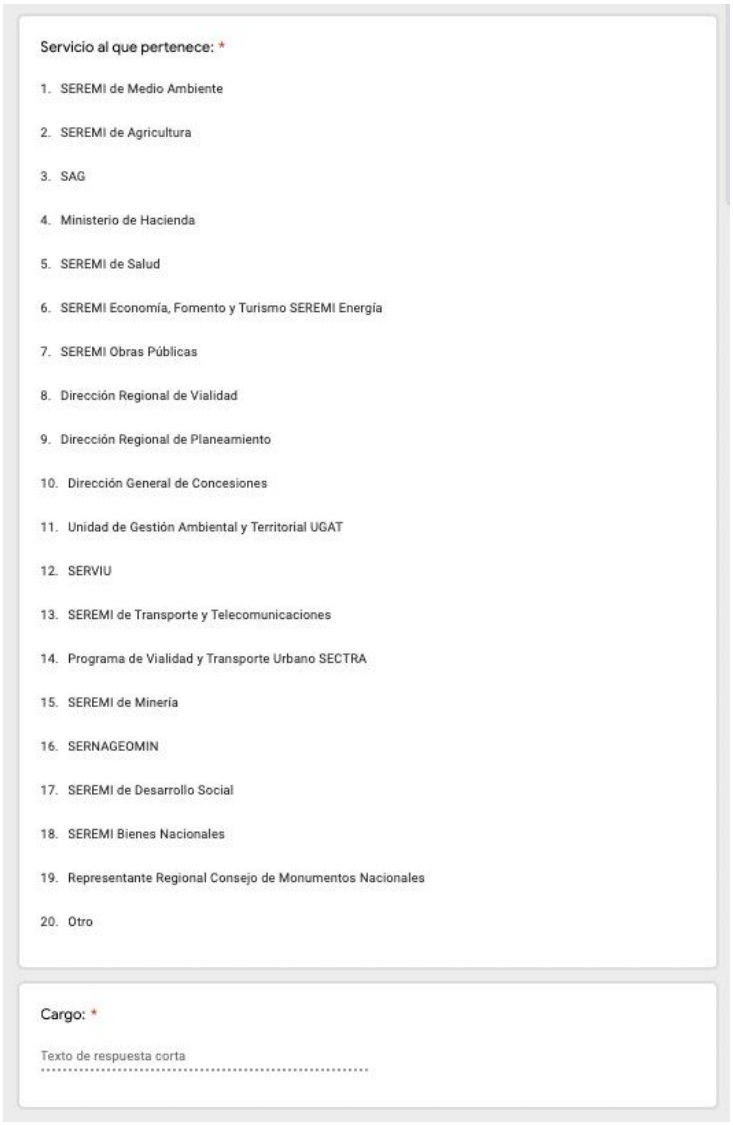
Texto de respuesta corta

Apellido *

Texto de respuesta corta

Telefono de contacto *

Texto de respuesta corta



Servicio al que pertenece: *

1. SEREMI de Medio Ambiente
2. SEREMI de Agricultura
3. SAG
4. Ministerio de Hacienda
5. SEREMI de Salud
6. SEREMI Economía, Fomento y Turismo SEREMI Energía
7. SEREMI Obras Públicas
8. Dirección Regional de Vialidad
9. Dirección Regional de Planeamiento
10. Dirección General de Concesiones
11. Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT
12. SERVIU
13. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones
14. Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA
15. SEREMI de Minería
16. SERNAGEOMIN
17. SEREMI de Desarrollo Social
18. SEREMI Bienes Nacionales
19. Representante Regional Consejo de Monumentos Nacionales
20. Otro

Cargo: *

Texto de respuesta corta

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

VISIÓN REGIONAL:
Por primera se enfrenta una modificación del PRMS que permite normar la totalidad de la región en su área urbana y rural

Concepto de eje vial troncal o expreso:
Conformado por varias vías o tramos de vías que pueden tener distinto ancho y que generan la conectividad intercomunal.

Concepto de red:
En lo posible todos los ejes viales tienen que conectarse entre sí.

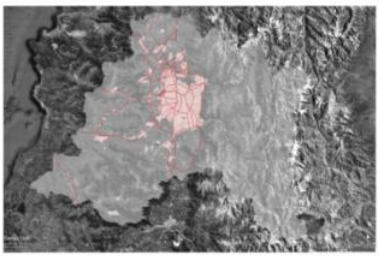
CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - VISIÓN GENERAL

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:

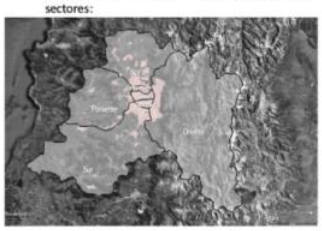
- **Vías expresas de Acceso a la Región:** se propone ancho de 100 m. salvo en aquellos sectores donde se presentan altos niveles de consolidación.
- **Vías expresas de conectividad Regional y Anillos:** se proponen anchos sobre 50 m.
- **Nuevo anillo de circunvalación (Orbital):** de estándar expreso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



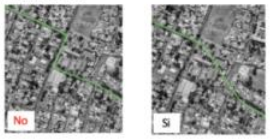
- Se proponen ejes viales de 30 m. de ancho salvo las siguientes excepciones:
  - Ejes o tramos con anchos mayores cuando el nivel de consolidación urbana permite su materialización.
  - Ejes o Tramos de ejes con anchos menores: cuando es posible su materialización pero con un ancho menor debido al alto 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).

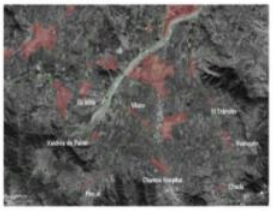


Velocidad de diseño: Mantener, corregir, modificar o incorporar nuevos trazados de vías planificadas en el PRMS teniendo presente en mantener la velocidad de diseño de las vías de acuerdo a su estándar (evitar trazados con quiebres a 90° de un mismo eje vial).

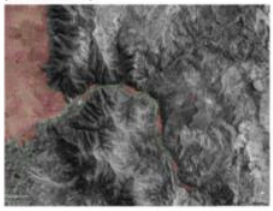


CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - DISEÑO

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).



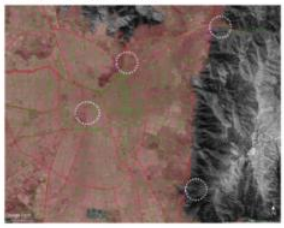
CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - DISEÑO

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

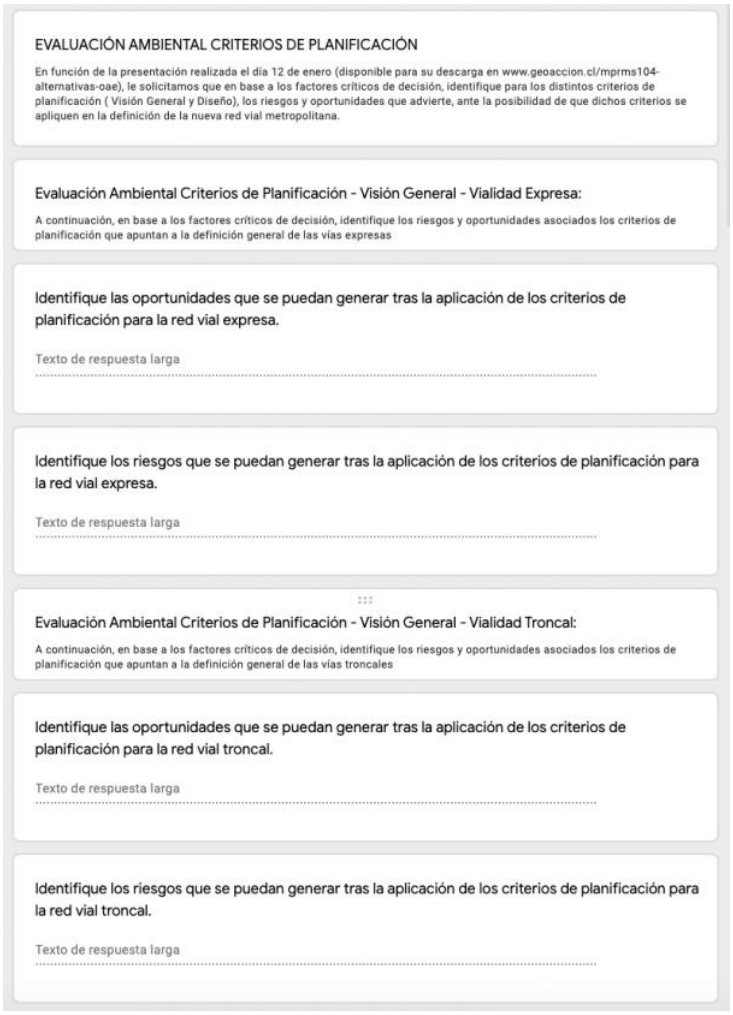


Conexiones subterráneas: para mantener la continuidad de la red, se proponen conexiones subterráneas en algunos puntos cuyo trazado superficial no puede realizarse.



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-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

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

Texto de respuesta larga

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

Texto de respuesta larga

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

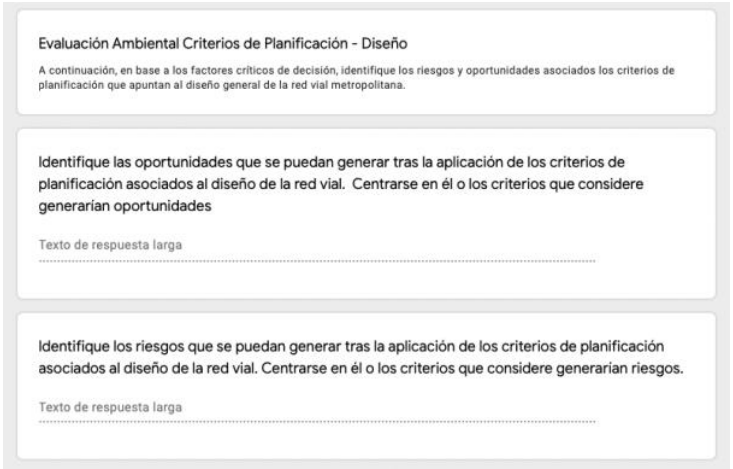
A continuación, en base a los factores críticos de decisión, identifique los riesgos y oportunidades asociados los criterios de planificación que apuntan a la definición general de las vías troncales

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

Texto de respuesta larga

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

Texto de respuesta larga



Evaluación Ambiental Criterios de Planificación - Diseño

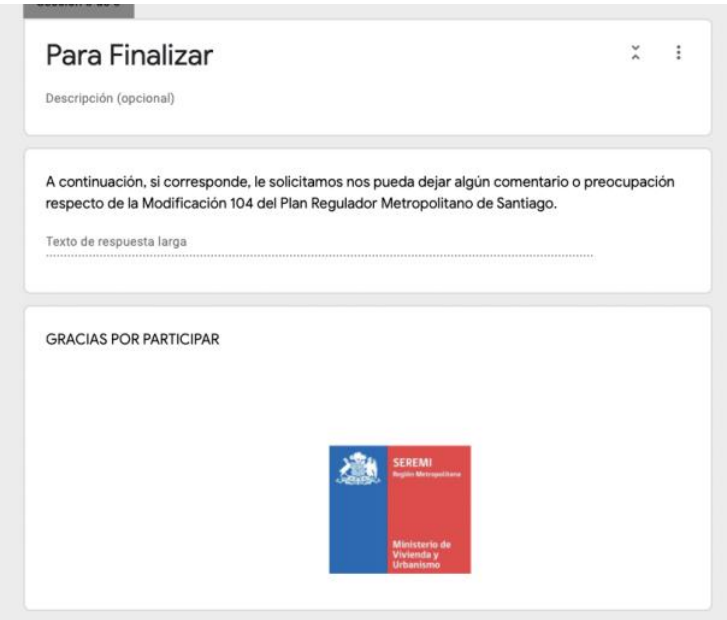
A continuación, en base a los factores críticos de decisión, identifique los riesgos y oportunidades asociados los criterios de planificación que apuntan al diseño general de la red vial metropolitana.

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

Texto de respuesta larga

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.

Texto de respuesta larga



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Cuestionario de Alternativas Actores Claves

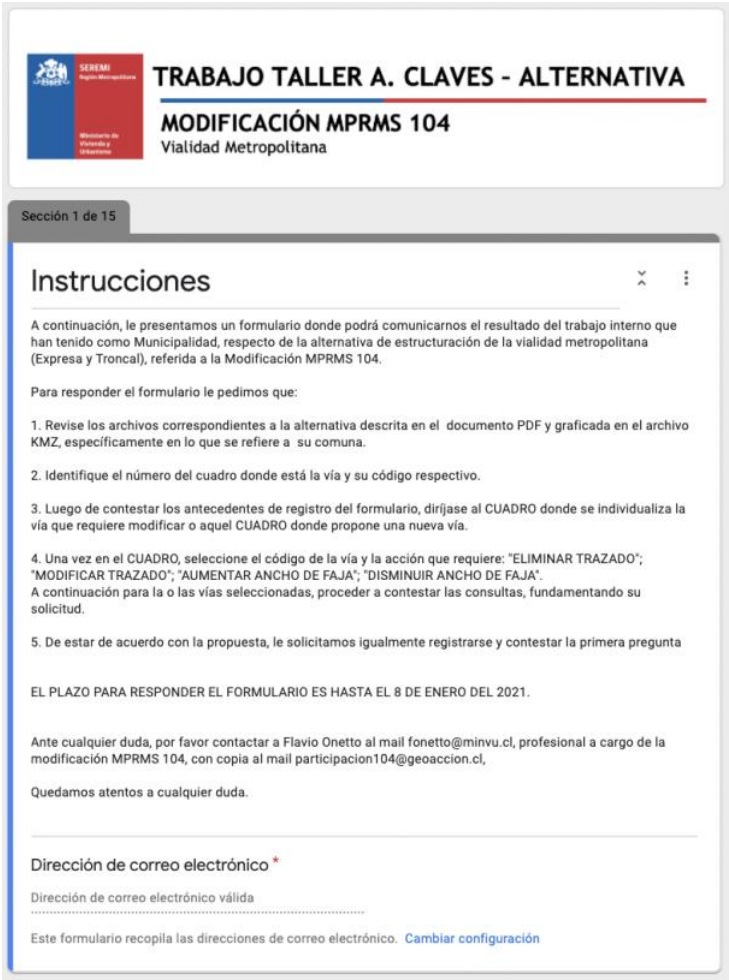
Para el trabajo consultivo de taller se elaboró un cuestionario digital de respuesta en línea, consistente en la disposición de la descripción de la alternativa de planificación MPRMS 104, correspondientes a un archivo PDF (descripción de las vías que se proponen) y su trazado georreferenciado (archivo KMZ).

A través del cuestionario, se solicita a los municipios lo siguiente:

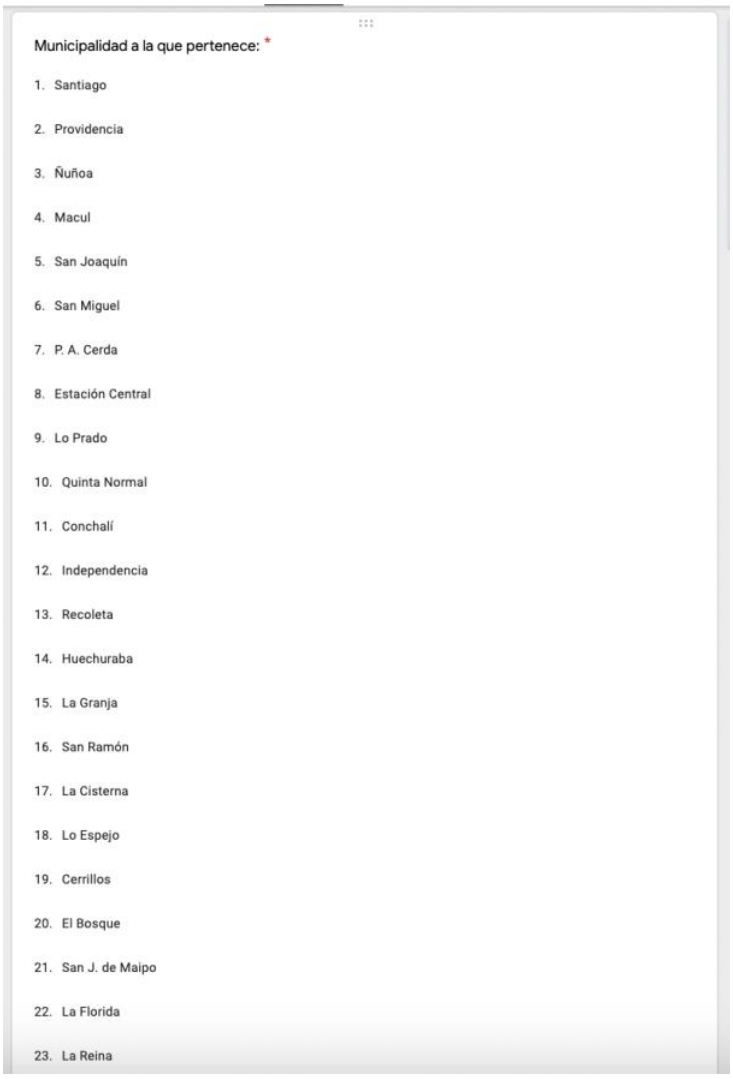
- Revisar la alternativa para su comuna.
- Responder las preguntas respecto de las vías expresas propuestas:
  a. ¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos?, señalar cuáles y describir su propuesta.
  b. ¿Requiere eliminar alguno de los trazados propuestos?, señalar cuáles y describir su propuesta.
  c. ¿Requiere modificar algún trazado de los propuestos?, señalar cuáles y describir su propuesta.
  d. ¿Requiere aumentar y/o disminuir el ancho de faja propuesto para alguna de las vías?, señalar cuáles y describir su propuesta.
- Responder las preguntas respecto de las vías troncales propuestas:
  a. ¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos?, señalar cuáles y describir su propuesta.
  b. ¿Requiere eliminar alguno de los trazados propuestos?, señalar cuáles y describa su propuesta.

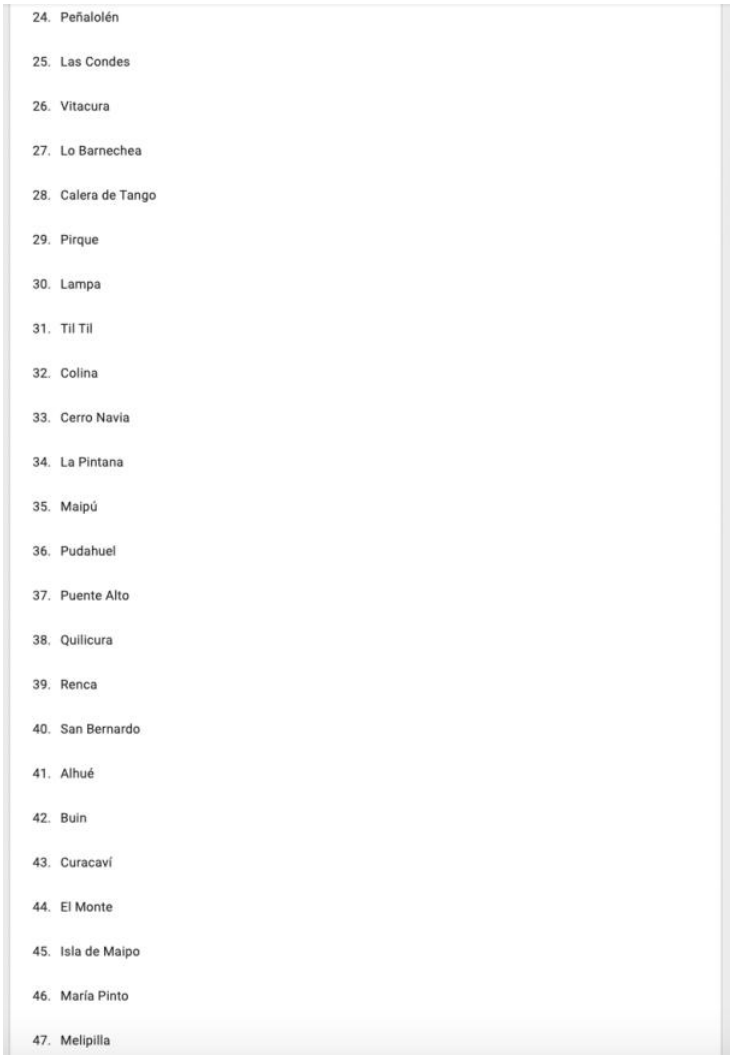
c. ¿Requiere modificar algún trazado de los propuestos?, señalar cuáles y describir su propuesta.
d. ¿Requiere aumentar y/o disminuir el ancho de faja propuesto para alguna de las vías?, señalar cuáles y describir su propuesta.

Figura 83: Cuestionario de Alternativas para Actores Claves




Nombre
Texto de respuesta corta
Apellido
Texto de respuesta corta
Telefono de contacto
Texto de respuesta corta


Municipalidad a la que pertenece: *
1. Santiago
2. Providencia
3. Ñuñoa
4. Macul
5. San Joaquín
6. San Miguel
7. P. A. Cerda
8. Estación Central
9. Lo Prado
10. Quinta Normal
11. Conchalí
12. Independencia
13. Recoleta
14. Huechuraba
15. La Granja
16. San Ramón
17. La Cisterna
18. Lo Espejo
19. Cerrillos
20. El Bosque
21. San J. de Maipo
22. La Florida
23. La Reina


24. Peñalolén
25. Las Condes
26. Vitacura
27. Lo Barnechea
28. Calera de Tango
29. Pirque
30. Lampa
31. Til Til
32. Colina
33. Cerro Navia
34. La Pintana
35. Maipú
36. Pudahuel
37. Puente Alto
38. Quilicura
39. Renca
40. San Bernardo
41. Alhué
42. Buin
43. Curacaví
44. El Monte
45. Isla de Maipo
46. María Pinto
47. Melipilla

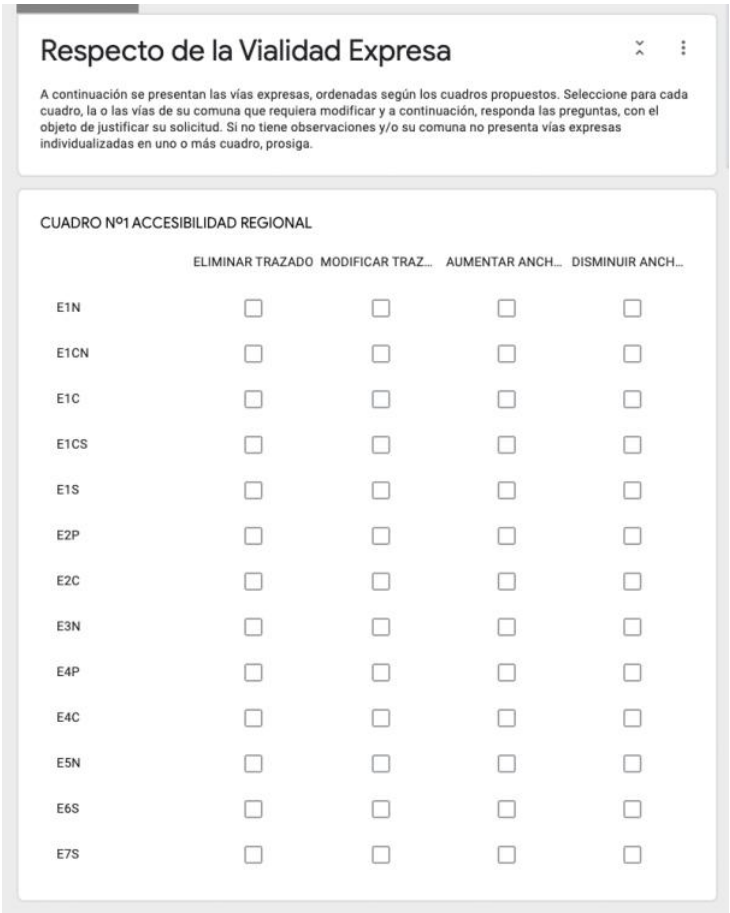

48. Padre Hurtado
49. Paine
50. Peñaflor
51. San Pedro
52. Talagante

Cargo:

Texto de respuesta corta

De la Alternativa de Modificación MPRMS 104 Vialidad Metropolitana:

- ○ De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la altern...
- ○ Requiero que se revise la propuesta, según las modificaciones que plantearemos a continuación

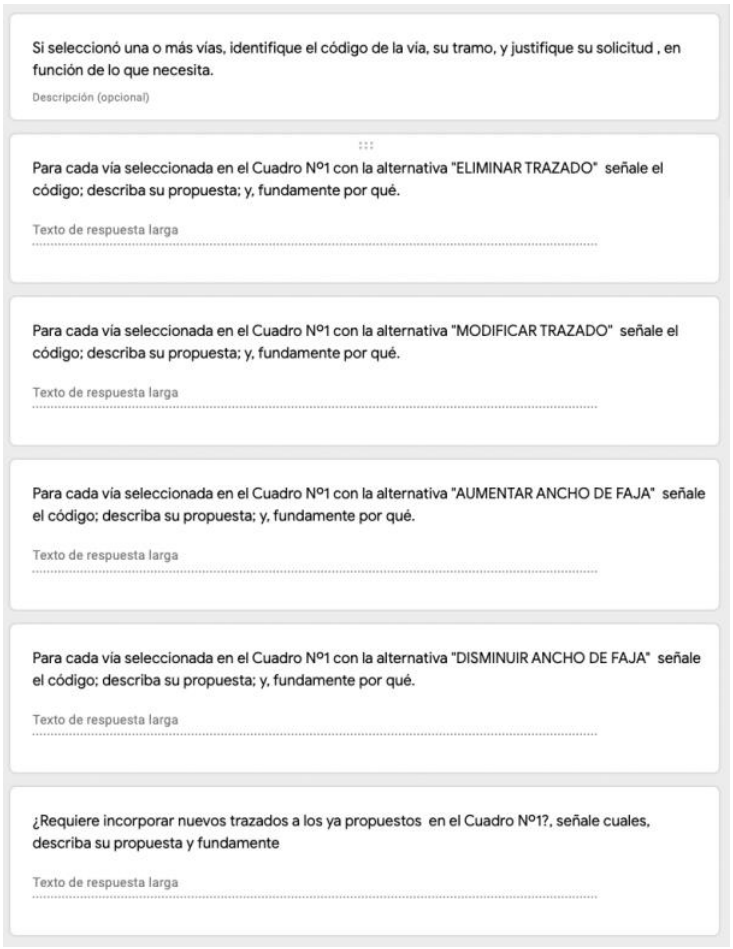


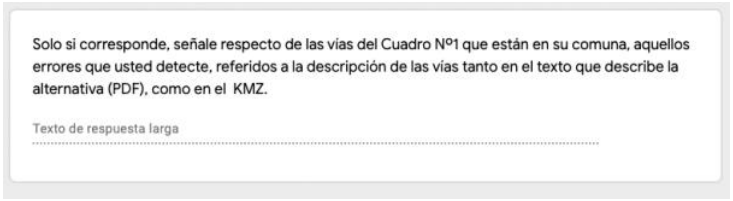
Respecto de la Vialidad Expresa

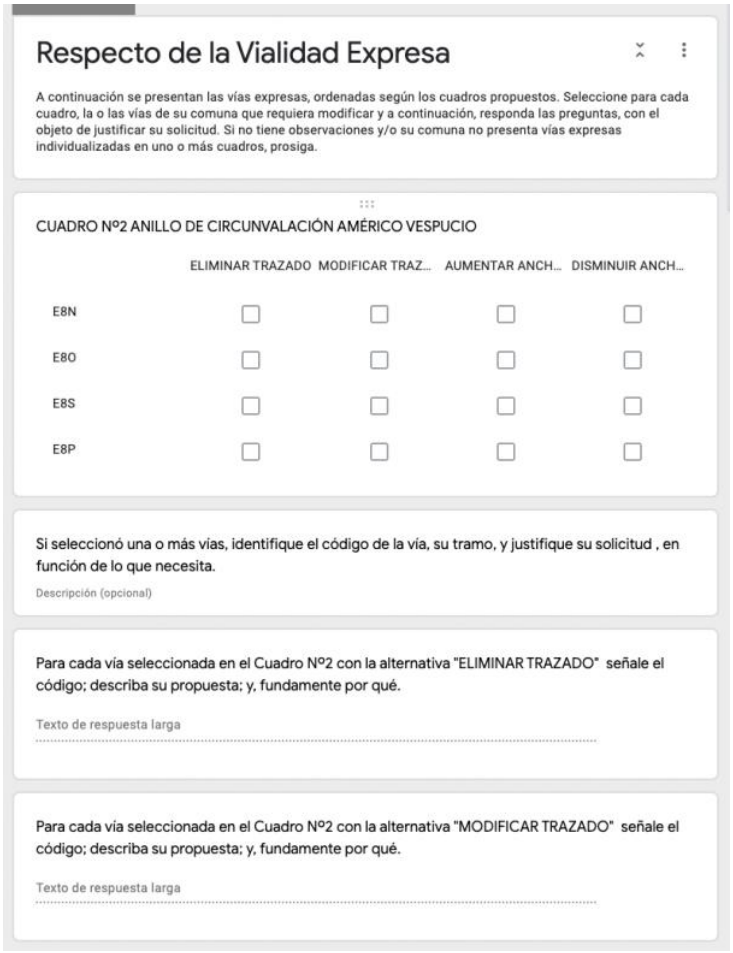
A continuación se presentan las vías expresas, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías expresas individualizadas en uno o más cuadro, prosiga.

CUADRO Nº1 ACCESIBILIDAD REGIONAL

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
E1N	☐	☐	☐	☐
E1CN	☐	☐	☐	☐
E1C	☐	☐	☐	☐
E1CS	☐	☐	☐	☐
E1S	☐	☐	☐	☐
E2P	☐	☐	☐	☐
E2C	☐	☐	☐	☐
E3N	☐	☐	☐	☐
E4P	☐	☐	☐	☐
E4C	☐	☐	☐	☐
E5N	☐	☐	☐	☐
E6S	☐	☐	☐	☐
E7S	☐	☐	☐	☐


Si seleccionó una o más vías, identifique el código de la vía, su tramo, y justifique su solicitud , en función de lo que necesita.
Descripción (opcional)
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº1 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº1 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº1 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº1 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº1?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente
Texto de respuesta larga


Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº1 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.
Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Expresa

A continuación se presentan las vías expresas, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías expresas individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

CUADRO Nº2 ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN AMÉRICO VESPUCIO

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
E8N	☐	☐	☐	☐
E8O	☐	☐	☐	☐
E8S	☐	☐	☐	☐
E8P	☐	☐	☐	☐

Si seleccionó una o más vías, identifique el código de la vía, su tramo, y justifique su solicitud , en función de lo que necesita.

Descripción (opcional)

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº2 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº2 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga



Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº2 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº2 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

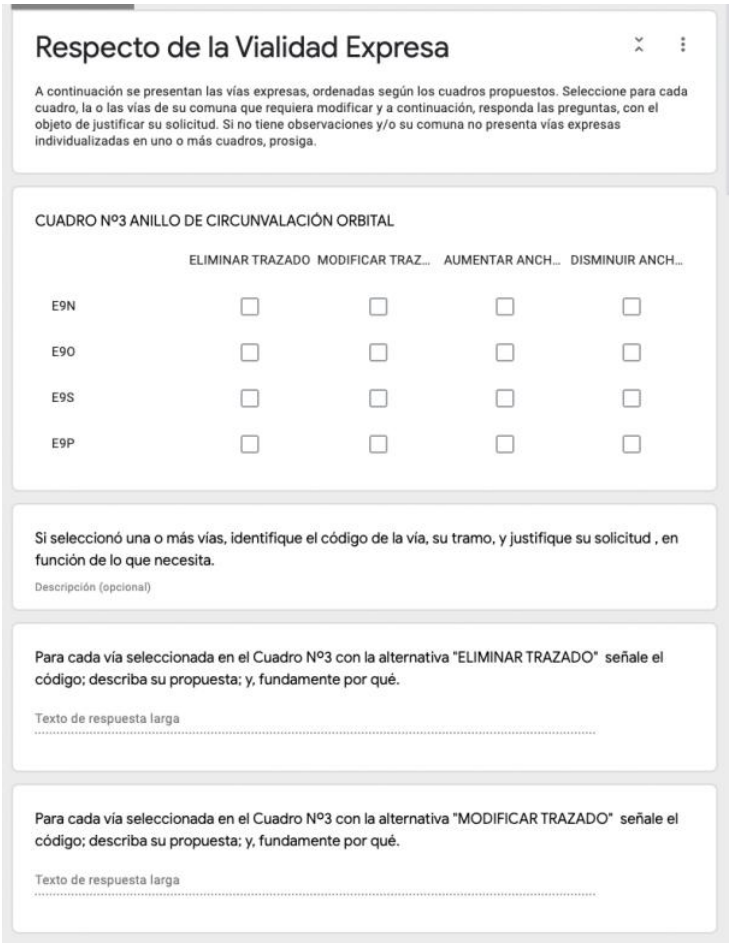
Texto de respuesta larga

¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº2?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vias del Cuadro Nº2 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.

Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Expresa

A continuación se presentan las vías expresas, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías expresas individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

CUADRO Nº3 ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN ORBITAL

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
E9N	☐	☐	☐	☐
E9O	☐	☐	☐	☐
E9S	☐	☐	☐	☐
E9P	☐	☐	☐	☐

Si seleccionó una o más vías, identifique el código de la vía, su tramo, y justifique su solicitud , en función de lo que necesita.

Descripción (opcional)

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº3 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº3 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga



Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº3 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº3 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº3?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº3 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.

Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Expresa

A continuación se presentan las vías expresas, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías expresas individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.



CUADRO Nº4 CONECTIVIDAD REGIONAL

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
E10N	☐	☐	☐	☐
E11N	☐	☐	☐	☐
E12N	☐	☐	☐	☐
E13N	☐	☐	☐	☐
E14N	☐	☐	☐	☐
E15N	☐	☐	☐	☐
E16N	☐	☐	☐	☐
E17N	☐	☐	☐	☐
E18N	☐	☐	☐	☐
E19N	☐	☐	☐	☐
E20N	☐	☐	☐	☐
E21N	☐	☐	☐	☐
E22S	☐	☐	☐	☐
E22CS	☐	☐	☐	☐
E23C	☐	☐	☐	☐
E23CS	☐	☐	☐	☐
E23S	☐	☐	☐	☐
E24S	☐	☐	☐	☐
E25P	☐	☐	☐	☐
E26P	☐	☐	☐	☐
E26N	☐	☐	☐	☐



E26O	☐	☐	☐	☐
E27C	☐	☐	☐	☐
E27O	☐	☐	☐	☐
E28P	☐	☐	☐	☐
E28C	☐	☐	☐	☐
E29S	☐	☐	☐	☐
E30P	☐	☐	☐	☐
E31P	☐	☐	☐	☐
E32N	☐	☐	☐	☐
E33P	☐	☐	☐	☐
E34N	☐	☐	☐	☐
E35S	☐	☐	☐	☐
E36P	☐	☐	☐	☐
E37O	☐	☐	☐	☐



Si seleccionó una o más vías, identifique el código de la vía, su tramo, y justifique su solicitud , en función de lo que necesita.

Descripción (opcional)

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº4 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

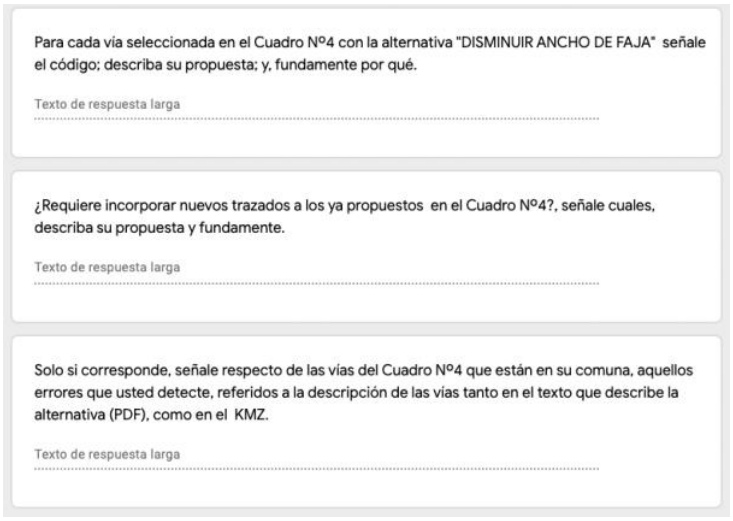
Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº4 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº4 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga



Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº4 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

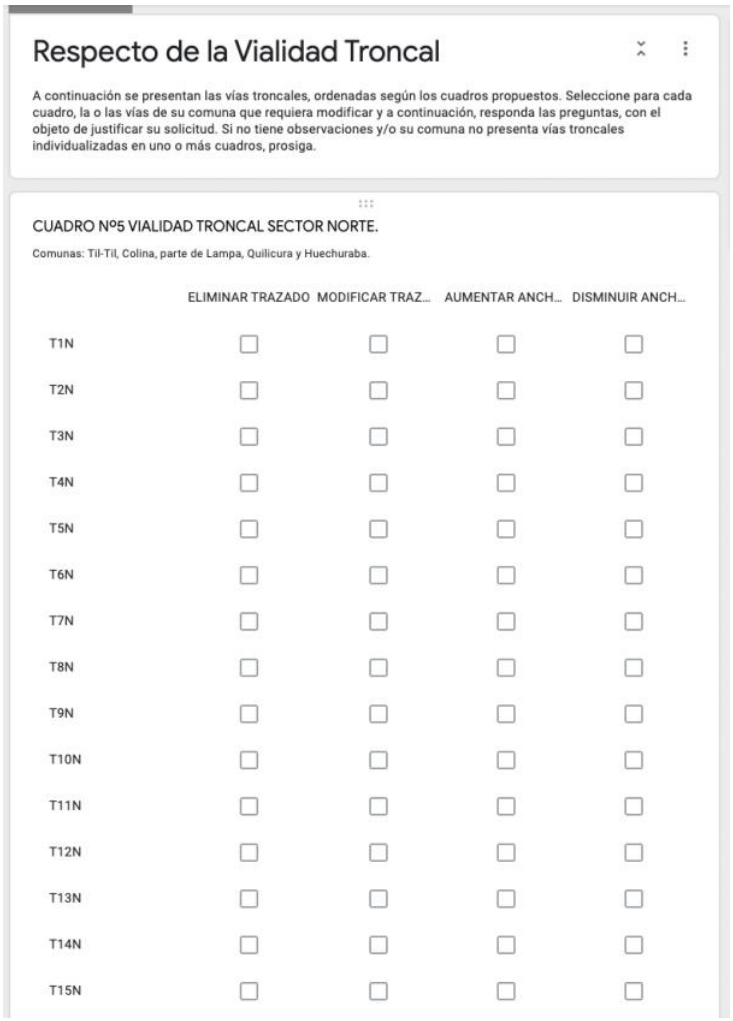
Texto de respuesta larga

¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº4?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº4 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.

Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Troncal

A continuación se presentan las vías troncales, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

CUADRO Nº5 VIALIDAD TRONCAL SECTOR NORTE.

Comunas: Til-Til, Colina, parte de Lampa, Quilicura y Huechuraba.

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1N	☐	☐	☐	☐
T2N	☐	☐	☐	☐
T3N	☐	☐	☐	☐
T4N	☐	☐	☐	☐
T5N	☐	☐	☐	☐
T6N	☐	☐	☐	☐
T7N	☐	☐	☐	☐
T8N	☐	☐	☐	☐
T9N	☐	☐	☐	☐
T10N	☐	☐	☐	☐
T11N	☐	☐	☐	☐
T12N	☐	☐	☐	☐
T13N	☐	☐	☐	☐
T14N	☐	☐	☐	☐
T15N	☐	☐	☐	☐

T16N	☐	☐	☐	☐
T17N	☐	☐	☐	☐
T18N	☐	☐	☐	☐
T19N	☐	☐	☐	☐
T20N	☐	☐	☐	☐
T21N	☐	☐	☐	☐
T22N	☐	☐	☐	☐
T23N	☐	☐	☐	☐
T24N	☐	☐	☐	☐
T25N	☐	☐	☐	☐
T26N	☐	☐	☐	☐
T27N	☐	☐	☐	☐
T28N	☐	☐	☐	☐
T29N	☐	☐	☐	☐
T30N	☐	☐	☐	☐
T31N	☐	☐	☐	☐
T32N	☐	☐	☐	☐
T33N	☐	☐	☐	☐
T34N	☐	☐	☐	☐
T35N	☐	☐	☐	☐
T36N	☐	☐	☐	☐
T37N	☐	☐	☐	☐
T38N	☐	☐	☐	☐
T39N	☐	☐	☐	☐
T40N	☐	☐	☐	☐
T41N	☐	☐	☐	☐
T42N	☐	☐	☐	☐
T43N	☐	☐	☐	☐
T44N	☐	☐	☐	☐
T45N	☐	☐	☐	☐
T46N	☐	☐	☐	☐
T47N	☐	☐	☐	☐
T48N	☐	☐	☐	☐
T49N	☐	☐	☐	☐



Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº5 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº5 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº5 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº5 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

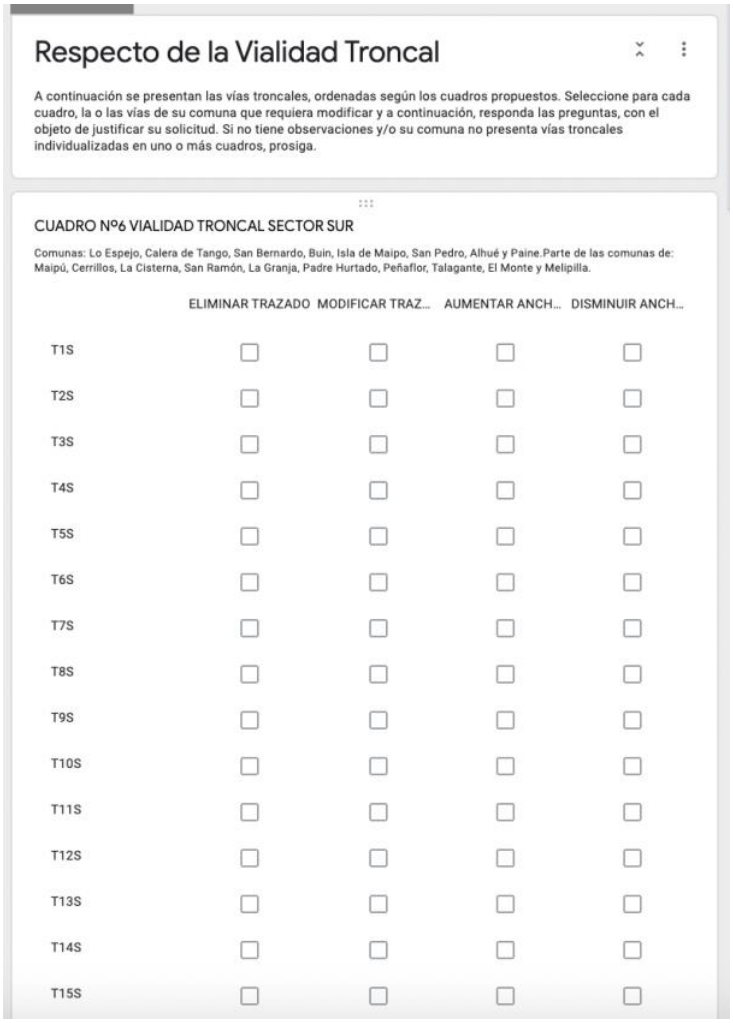
Texto de respuesta larga

¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº5?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº5 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.

Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Troncal

A continuación se presentan las vías troncales, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

CUADRO Nº6 VIALIDAD TRONCAL SECTOR SUR

Comunas: Lo Espejo, Calera de Tango, San Bernardo, Buin, Isla de Maipo, San Pedro, Alhué y Paine.Parte de las comunas de: Maipú, Cerrillos, La Cisterna, San Ramón, La Granja, Padre Hurtado, Peñaflor, Talagante, El Monte y Melipilla.

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1S	☐	☐	☐	☐
T2S	☐	☐	☐	☐
T3S	☐	☐	☐	☐
T4S	☐	☐	☐	☐
T5S	☐	☐	☐	☐
T6S	☐	☐	☐	☐
T7S	☐	☐	☐	☐
T8S	☐	☐	☐	☐
T9S	☐	☐	☐	☐
T10S	☐	☐	☐	☐
T11S	☐	☐	☐	☐
T12S	☐	☐	☐	☐
T13S	☐	☐	☐	☐
T14S	☐	☐	☐	☐
T15S	☐	☐	☐	☐

T16S	☐	☐	☐	☐
T17S	☐	☐	☐	☐
T18S	☐	☐	☐	☐
T19S	☐	☐	☐	☐
T20S	☐	☐	☐	☐
T21S	☐	☐	☐	☐
T22N	☐	☐	☐	☐
T23S	☐	☐	☐	☐
T24S	☐	☐	☐	☐
T25S	☐	☐	☐	☐
T26S	☐	☐	☐	☐
T27S	☐	☐	☐	☐
T28S	☐	☐	☐	☐
T29S	☐	☐	☐	☐
T30S	☐	☐	☐	☐
T31S	☐	☐	☐	☐
T32S	☐	☐	☐	☐
T33S	☐	☐	☐	☐
T34S	☐	☐	☐	☐
T35S	☐	☐	☐	☐
T36S	☐	☐	☐	☐
T37S	☐	☐	☐	☐



T38S	☐	☐	☐	☐
T39S	☐	☐	☐	☐
T40S	☐	☐	☐	☐
T41S	☐	☐	☐	☐
T42S	☐	☐	☐	☐
T43S	☐	☐	☐	☐
T44S	☐	☐	☐	☐
T45S	☐	☐	☐	☐
T46S	☐	☐	☐	☐
T47S	☐	☐	☐	☐
T48S	☐	☐	☐	☐
T49S	☐	☐	☐	☐
T50S	☐	☐	☐	☐
T51S	☐	☐	☐	☐
T52S	☐	☐	☐	☐
T53S	☐	☐	☐	☐
T54S	☐	☐	☐	☐
T55S	☐	☐	☐	☐
T56S	☐	☐	☐	☐
T57S	☐	☐	☐	☐
T58S	☐	☐	☐	☐
T59S	☐	☐	☐	☐
T60S	☐	☐	☐	☐
T61S	☐	☐	☐	☐

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº6 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº6 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga



Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº6 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº6 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

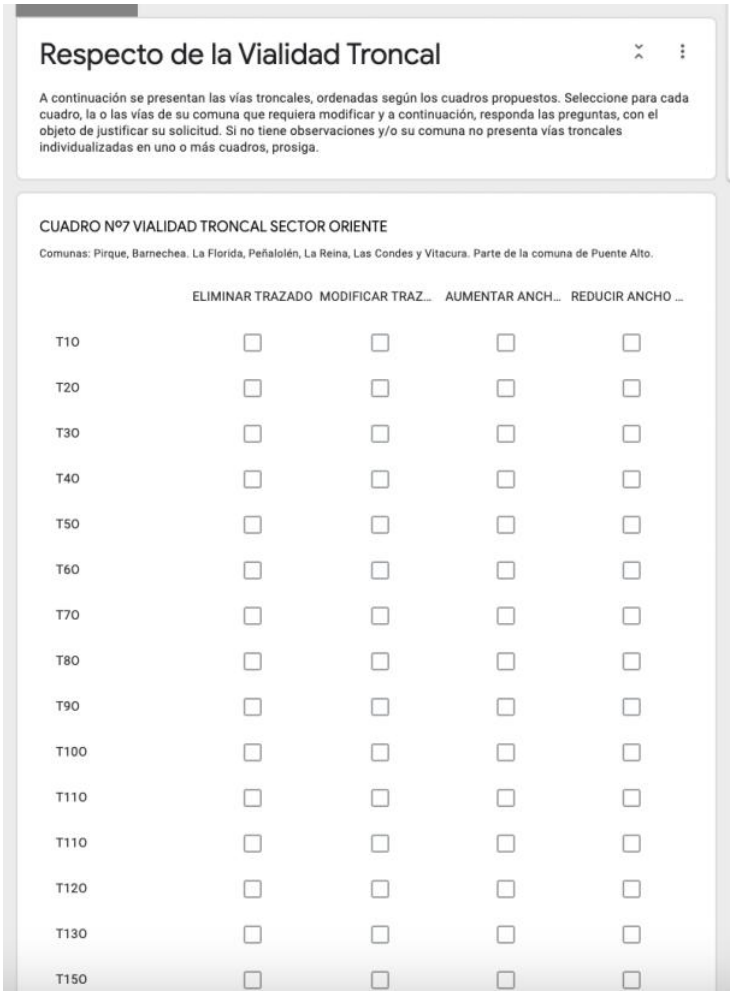
Texto de respuesta larga

¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº6?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº6 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.

Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Troncal

A continuación se presentan las vías troncales, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

CUADRO Nº7 VIALIDAD TRONCAL SECTOR ORIENTE

Comunas: Pirque, Barnechea. La Florida, Peñalolén, La Reina, Las Condes y Vitacura. Parte de la comuna de Puente Alto.

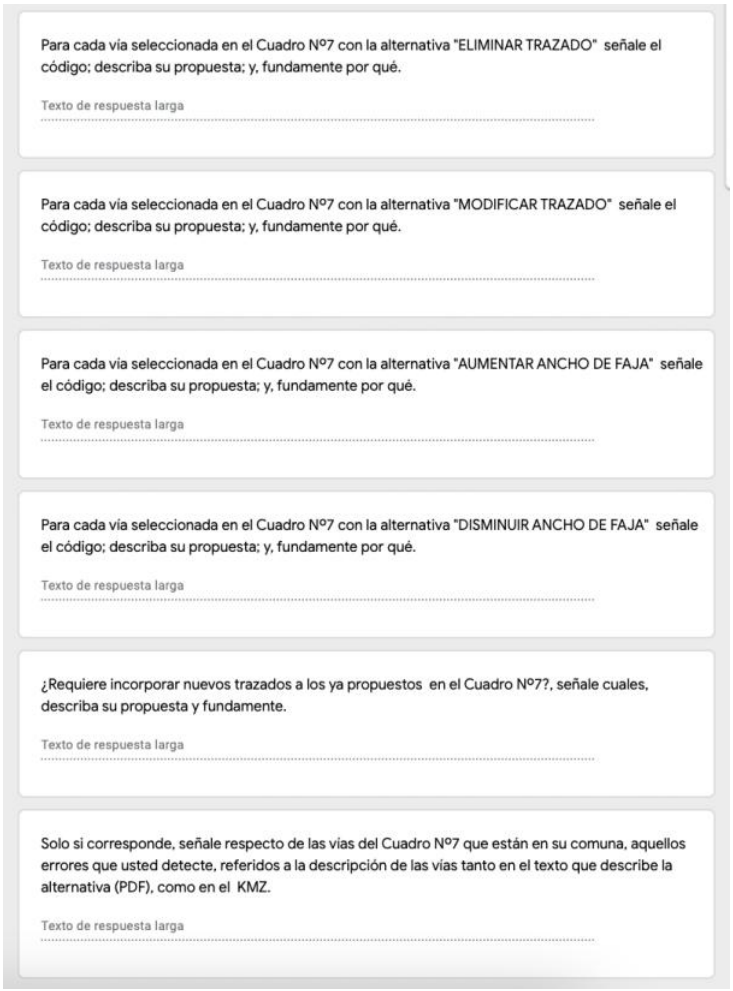
	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	REDUCIR ANCHO ...
T10	☐	☐	☐	☐
T20	☐	☐	☐	☐
T30	☐	☐	☐	☐
T40	☐	☐	☐	☐
T50	☐	☐	☐	☐
T60	☐	☐	☐	☐
T70	☐	☐	☐	☐
T80	☐	☐	☐	☐
T90	☐	☐	☐	☐
T100	☐	☐	☐	☐
T110	☐	☐	☐	☐
T110	☐	☐	☐	☐
T120	☐	☐	☐	☐
T130	☐	☐	☐	☐
T150	☐	☐	☐	☐

T60	☐	☐	☐	☐
T70	☐	☐	☐	☐
T80	☐	☐	☐	☐
T90	☐	☐	☐	☐
T100	☐	☐	☐	☐
T110	☐	☐	☐	☐
T110	☐	☐	☐	☐
T120	☐	☐	☐	☐
T130	☐	☐	☐	☐
T150	☐	☐	☐	☐
T160	☐	☐	☐	☐
T170	☐	☐	☐	☐
T180	☐	☐	☐	☐
T190	☐	☐	☐	☐
T200	☐	☐	☐	☐
T210	☐	☐	☐	☐
T220	☐	☐	☐	☐
T230	☐	☐	☐	☐
T240	☐	☐	☐	☐
T250	☐	☐	☐	☐

T260	☐	☐	☐	☐
T270	☐	☐	☐	☐
T280	☐	☐	☐	☐
T290	☐	☐	☐	☐
T300	☐	☐	☐	☐
T310	☐	☐	☐	☐
T320	☐	☐	☐	☐
T330	☐	☐	☐	☐
T340	☐	☐	☐	☐
T350	☐	☐	☐	☐
T360	☐	☐	☐	☐
T370	☐	☐	☐	☐
T380	☐	☐	☐	☐
T390	☐	☐	☐	☐
T400	☐	☐	☐	☐
T410	☐	☐	☐	☐



T420	☐	☐	☐	☐
T430	☐	☐	☐	☐
T440	☐	☐	☐	☐
T450	☐	☐	☐	☐
T460	☐	☐	☐	☐
T470	☐	☐	☐	☐
T480	☐	☐	☐	☐
T490	☐	☐	☐	☐
T500	☐	☐	☐	☐
T510	☐	☐	☐	☐
T520	☐	☐	☐	☐
T530	☐	☐	☐	☐
T540	☐	☐	☐	☐
T550	☐	☐	☐	☐
T560	☐	☐	☐	☐
T570	☐	☐	☐	☐
T580	☐	☐	☐	☐
T590	☐	☐	☐	☐
T600	☐	☐	☐	☐
T610	☐	☐	☐	☐
T620	☐	☐	☐	☐
T630	☐	☐	☐	☐
T640	☐	☐	☐	☐
T650	☐	☐	☐	☐
T660	☐	☐	☐	☐
T670	☐	☐	☐	☐
T680	☐	☐	☐	☐



Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº7 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº7 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº7 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº7 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

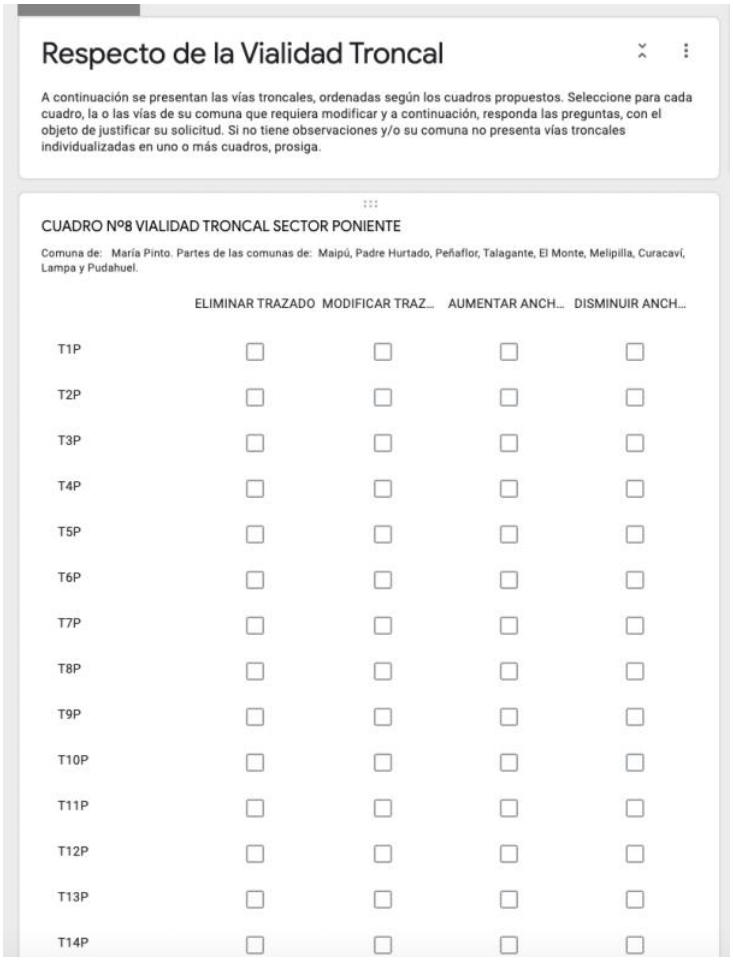
Texto de respuesta larga

¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº7?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº7 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.

Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Troncal

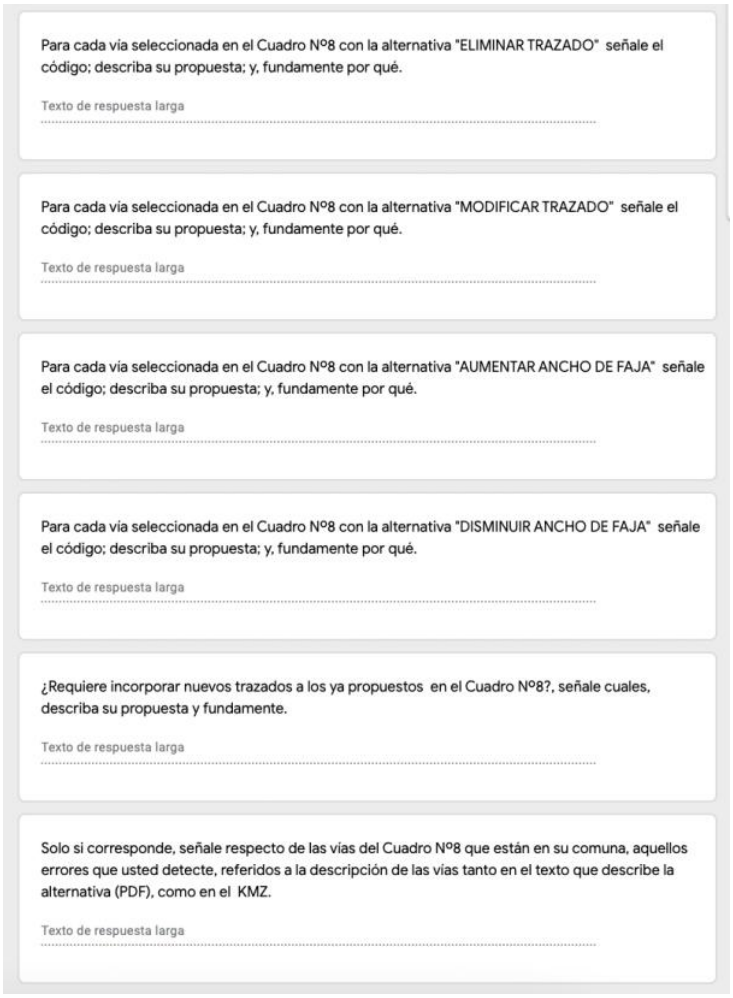
A continuación se presentan las vías troncales, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

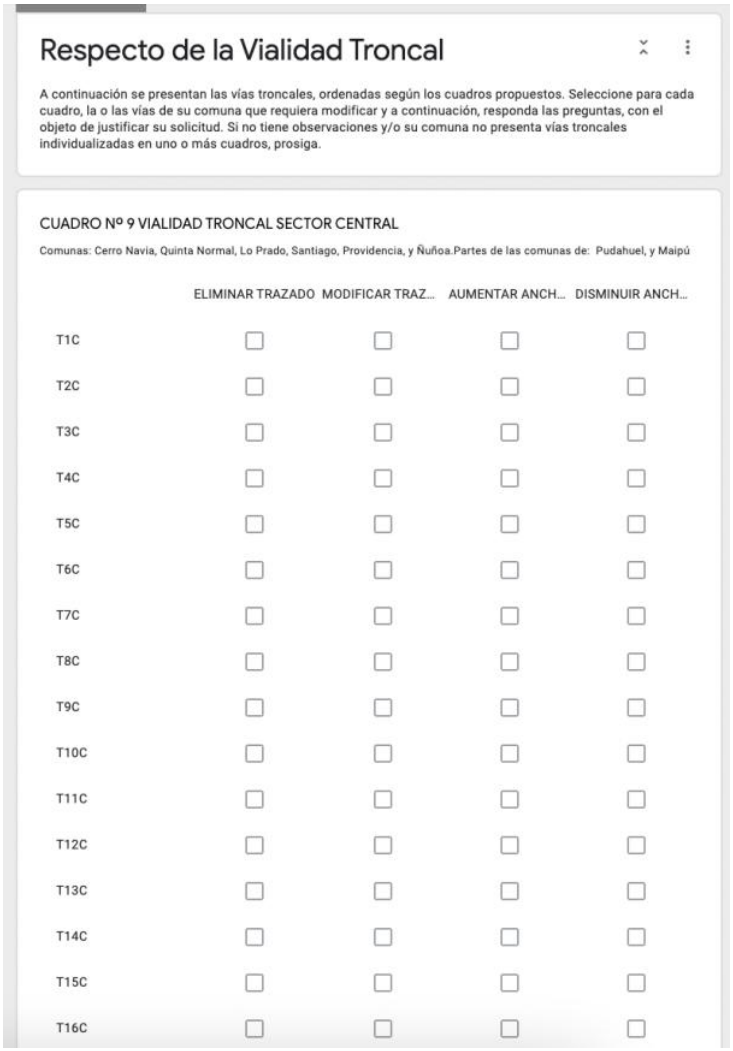
CUADRO Nº8 VIALIDAD TRONCAL SECTOR PONIENTE

Comuna de: María Pinto. Partes de las comunas de: Maipú, Padre Hurtado, Peñaflor, Talagante, El Monte, Melipilla, Curacaví, Lampa y Pudahuel.

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1P	☐	☐	☐	☐
T2P	☐	☐	☐	☐
T3P	☐	☐	☐	☐
T4P	☐	☐	☐	☐
T5P	☐	☐	☐	☐
T6P	☐	☐	☐	☐
T7P	☐	☐	☐	☐
T8P	☐	☐	☐	☐
T9P	☐	☐	☐	☐
T10P	☐	☐	☐	☐
T11P	☐	☐	☐	☐
T12P	☐	☐	☐	☐
T13P	☐	☐	☐	☐
T14P	☐	☐	☐	☐

T15P	☐	☐	☐	☐
T16P	☐	☐	☐	☐
T17P	☐	☐	☐	☐
T18P	☐	☐	☐	☐
T19P	☐	☐	☐	☐
T20P	☐	☐	☐	☐
T21P	☐	☐	☐	☐
T22P	☐	☐	☐	☐
T23P	☐	☐	☐	☐
T24P	☐	☐	☐	☐
T25P	☐	☐	☐	☐
T26P	☐	☐	☐	☐
T27P	☐	☐	☐	☐
T28P	☐	☐	☐	☐
T29P	☐	☐	☐	☐
T30P	☐	☐	☐	☐
T31P	☐	☐	☐	☐


Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº8 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº8 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº8 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº8 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº8?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.
Texto de respuesta larga
Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº8 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.
Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Troncal

A continuación se presentan las vías troncales, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

CUADRO Nº 9 VIALIDAD TRONCAL SECTOR CENTRAL

Comunas: Cerro Navia, Quinta Normal, Lo Prado, Santiago, Providencia, y Ñuñoa.Partes de las comunas de: Pudahuel, y Maipú

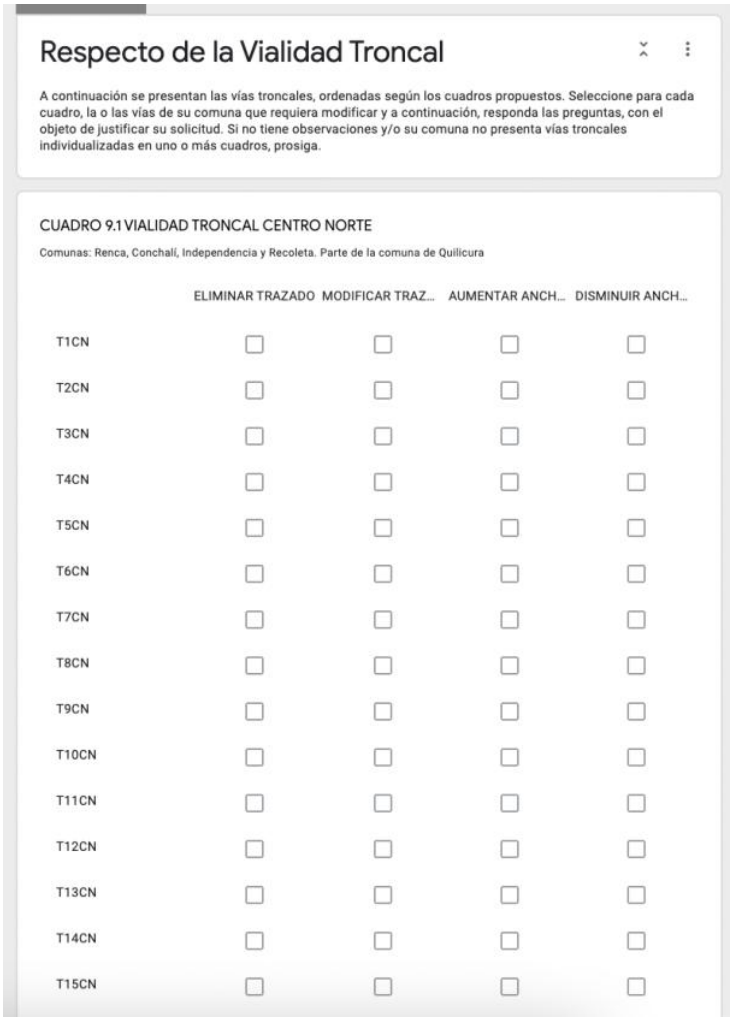
	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1C	☐	☐	☐	☐
T2C	☐	☐	☐	☐
T3C	☐	☐	☐	☐
T4C	☐	☐	☐	☐
T5C	☐	☐	☐	☐
T6C	☐	☐	☐	☐
T7C	☐	☐	☐	☐
T8C	☐	☐	☐	☐
T9C	☐	☐	☐	☐
T10C	☐	☐	☐	☐
T11C	☐	☐	☐	☐
T12C	☐	☐	☐	☐
T13C	☐	☐	☐	☐
T14C	☐	☐	☐	☐
T15C	☐	☐	☐	☐
T16C	☐	☐	☐	☐

T17C	☐	☐	☐	☐
T18C	☐	☐	☐	☐
T19C	☐	☐	☐	☐
T20C	☐	☐	☐	☐
T21C	☐	☐	☐	☐
T22C	☐	☐	☐	☐
T23C	☐	☐	☐	☐
T24C	☐	☐	☐	☐
T25C	☐	☐	☐	☐
T26C	☐	☐	☐	☐
T27C	☐	☐	☐	☐
T28C	☐	☐	☐	☐
T29C	☐	☐	☐	☐
T30C	☐	☐	☐	☐
T31C	☐	☐	☐	☐
T32C	☐	☐	☐	☐
T33C	☐	☐	☐	☐
T34C	☐	☐	☐	☐
T35C	☐	☐	☐	☐
T36C	☐	☐	☐	☐
T37C	☐	☐	☐	☐



T38C	☐	☐	☐	☐
T39C	☐	☐	☐	☐
T40C	☐	☐	☐	☐
T41C	☐	☐	☐	☐
T42C	☐	☐	☐	☐
T43C	☐	☐	☐	☐
T44C	☐	☐	☐	☐
T45C	☐	☐	☐	☐
T46C	☐	☐	☐	☐
T47C	☐	☐	☐	☐
T48C	☐	☐	☐	☐
T49C	☐	☐	☐	☐
T50C	☐	☐	☐	☐
T51C	☐	☐	☐	☐
T52C	☐	☐	☐	☐
T53C	☐	☐	☐	☐
T54C	☐	☐	☐	☐


Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº9?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.
Texto de respuesta larga
Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº9 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.
Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Troncal

A continuación se presentan las vías troncales, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

CUADRO 9.1 VIALIDAD TRONCAL CENTRO NORTE

Comunas: Renca, Conchalí, Independencia y Recoleta. Parte de la comuna de Quilicura

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1CN	☐	☐	☐	☐
T2CN	☐	☐	☐	☐
T3CN	☐	☐	☐	☐
T4CN	☐	☐	☐	☐
T5CN	☐	☐	☐	☐
T6CN	☐	☐	☐	☐
T7CN	☐	☐	☐	☐
T8CN	☐	☐	☐	☐
T9CN	☐	☐	☐	☐
T10CN	☐	☐	☐	☐
T11CN	☐	☐	☐	☐
T12CN	☐	☐	☐	☐
T13CN	☐	☐	☐	☐
T14CN	☐	☐	☐	☐
T15CN	☐	☐	☐	☐



T16CN	☐	☐	☐	☐
T17CN	☐	☐	☐	☐
T18CN	☐	☐	☐	☐
T19CN	☐	☐	☐	☐
T20CN	☐	☐	☐	☐
T21CN	☐	☐	☐	☐
T22CN	☐	☐	☐	☐
T23CN	☐	☐	☐	☐
T24CN	☐	☐	☐	☐
T25CN	☐	☐	☐	☐
T26CN	☐	☐	☐	☐
T27CN	☐	☐	☐	☐
T28CN	☐	☐	☐	☐
T29CN	☐	☐	☐	☐
T30CN	☐	☐	☐	☐
T31CN	☐	☐	☐	☐



Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9.1 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9.1 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9.1 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9.1 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

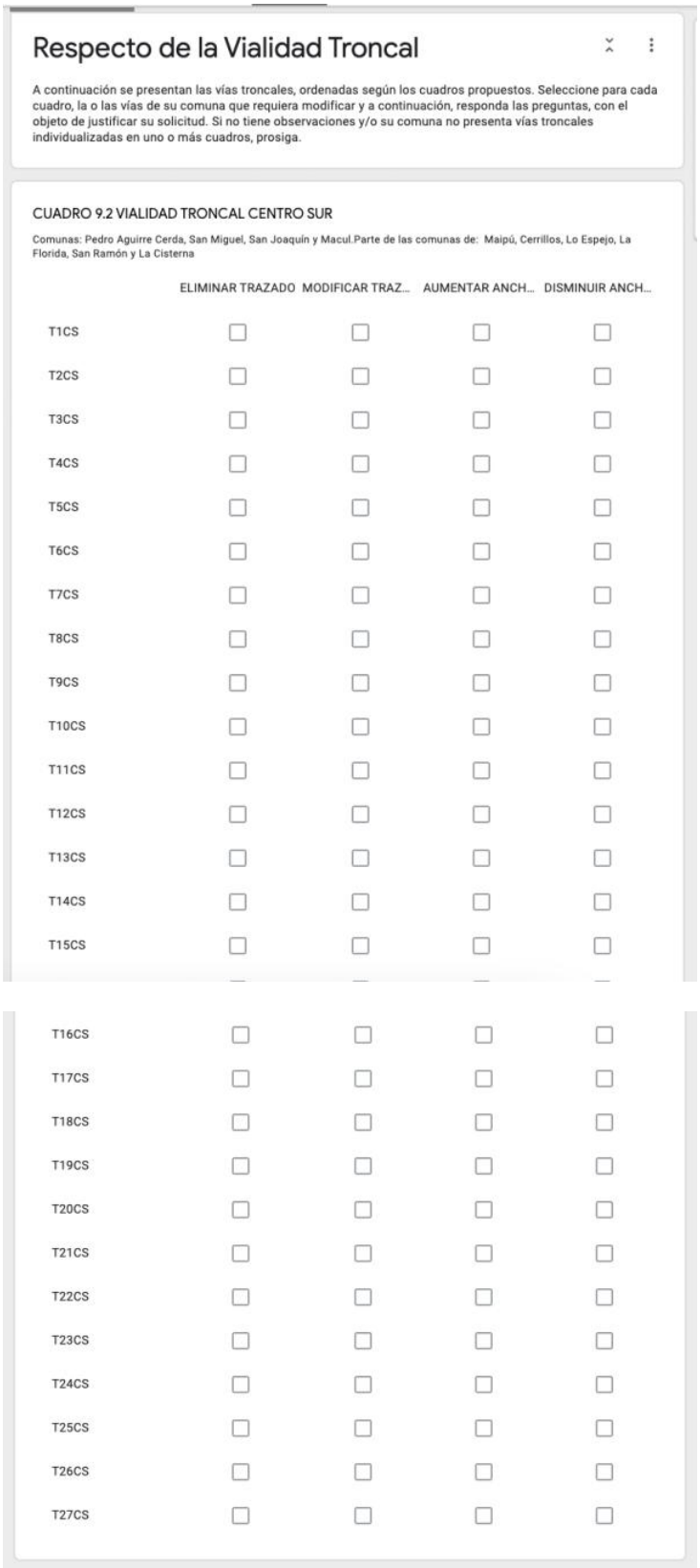
Texto de respuesta larga

¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº9.1?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº9.1 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.

Texto de respuesta larga



Respecto de la Vialidad Troncal

A continuación se presentan las vías troncales, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

CUADRO 9.2 VIALIDAD TRONCAL CENTRO SUR

Comunas: Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín y Macul.Parte de las comunas de: Maipú, Cerrillos, Lo Espejo, La Florida, San Ramón y La Cisterna

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1CS	☐	☐	☐	☐
T2CS	☐	☐	☐	☐
T3CS	☐	☐	☐	☐
T4CS	☐	☐	☐	☐
T5CS	☐	☐	☐	☐
T6CS	☐	☐	☐	☐
T7CS	☐	☐	☐	☐
T8CS	☐	☐	☐	☐
T9CS	☐	☐	☐	☐
T10CS	☐	☐	☐	☐
T11CS	☐	☐	☐	☐
T12CS	☐	☐	☐	☐
T13CS	☐	☐	☐	☐
T14CS	☐	☐	☐	☐
T15CS	☐	☐	☐	☐
T16CS	☐	☐	☐	☐
T17CS	☐	☐	☐	☐
T18CS	☐	☐	☐	☐
T19CS	☐	☐	☐	☐
T20CS	☐	☐	☐	☐
T21CS	☐	☐	☐	☐
T22CS	☐	☐	☐	☐
T23CS	☐	☐	☐	☐
T24CS	☐	☐	☐	☐
T25CS	☐	☐	☐	☐
T26CS	☐	☐	☐	☐
T27CS	☐	☐	☐	☐


Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9.2 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9.2 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9.2 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº9.2 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.
Texto de respuesta larga
¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº9.2?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.
Texto de respuesta larga
Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº9.2 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.
Texto de respuesta larga


Respecto de la Vialidad Troncal
A continuación se presentan las vías troncales, ordenadas según los cuadros propuestos. Seleccione para cada cuadro, la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.



CUADRO Nº10 ANILLO TRONCAL INTERMEDIO

Comunas: Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín y Macul.Parte de las comunas de: Maipú, Cerrillos, Lo Espejo, La Florida, San Ramón y La Cisterna

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T31CN	☐	☐	☐	☐
T32CN	☐	☐	☐	☐
T33CN	☐	☐	☐	☐
T34CN	☐	☐	☐	☐
T35CN	☐	☐	☐	☐
T36CN	☐	☐	☐	☐
T37CN	☐	☐	☐	☐
T38CN	☐	☐	☐	☐
T55C	☐	☐	☐	☐
T28CS	☐	☐	☐	☐
T29CS	☐	☐	☐	☐
T30CS	☐	☐	☐	☐
T31CS	☐	☐	☐	☐
T56C	☐	☐	☐	☐
T57C	☐	☐	☐	☐
T58C	☐	☐	☐	☐
T59C	☐	☐	☐	☐
T60C	☐	☐	☐	☐
T61C	☐	☐	☐	☐



Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº10 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº10 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº10 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

Para cada vía seleccionada en el Cuadro Nº10 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.

Texto de respuesta larga

¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº10?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº10 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ.

Texto de respuesta larga



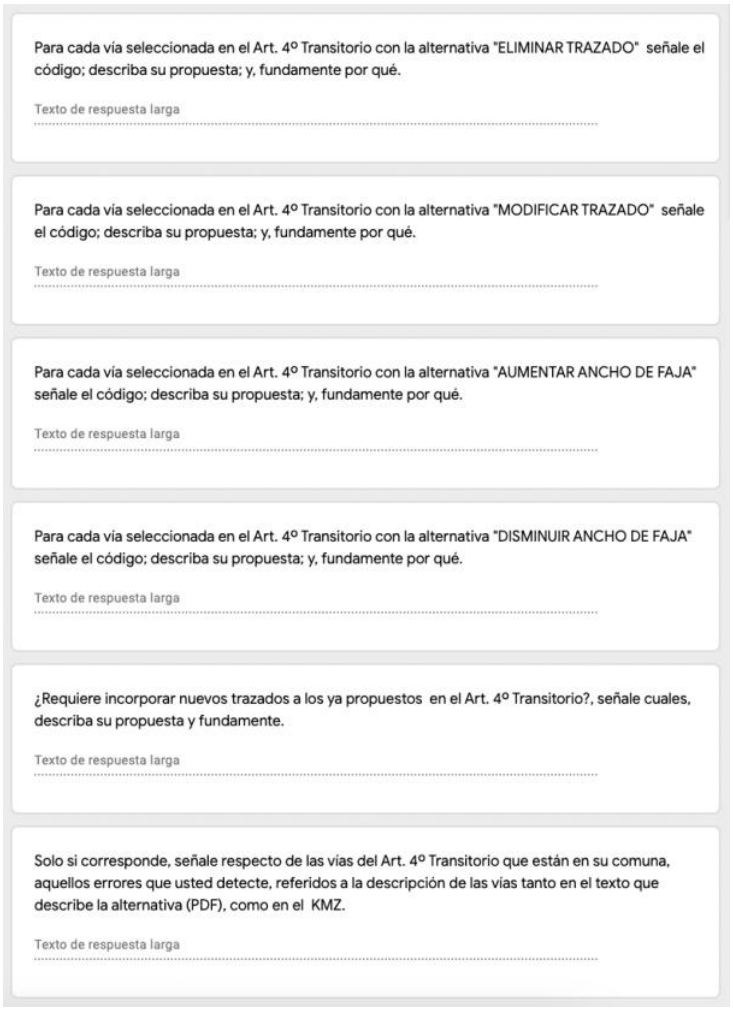
Respecto del Artículo 4º Transitorio

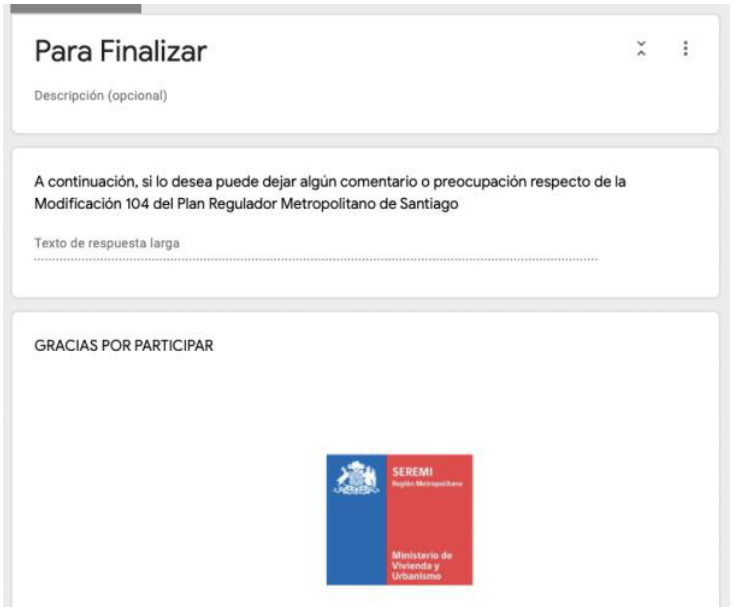
A continuación se presentan las vías del Art. 4º Transitorio, ordenadas según el cuadro propuesto. Seleccione la o las vías de su comuna que requiera modificar y a continuación, responda las preguntas, con el objeto de justificar su solicitud. Si no tiene observaciones y/o su comuna no presenta vías troncales individualizadas en uno o más cuadros, prosiga.

PROPUESTA VIALIDAD SUPLETORIA

Las siguientes vías, definidas actualmente como integrantes de la Red Vial Metropolitana, mantendrán su vigencia hasta que sean incorporadas a los Planes Reguladores Comunales respectivos.

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
1	☐	☐	☐	☐
2	☐	☐	☐	☐
3	☐	☐	☐	☐
4	☐	☐	☐	☐
5	☐	☐	☐	☐
6	☐	☐	☐	☐
7	☐	☐	☐	☐
8	☐	☐	☐	☐
9	☐	☐	☐	☐
10	☐	☐	☐	☐
11	☐	☐	☐	☐
12	☐	☐	☐	☐
13	☐	☐	☐	☐
14	☐	☐	☐	☐
15	☐	☐	☐	☐
16	☐	☐	☐	☐
17	☐	☐	☐	☐
18	☐	☐	☐	☐
19	☐	☐	☐	☐
20	☐	☐	☐	☐
21	☐	☐	☐	☐
22	☐	☐	☐	☐
23	☐	☐	☐	☐





Fuente: Archivos Geoacción Spa.

3.3.8 Recopilación y sistematización de las observaciones a la alternativa de modificación

Respuestas del Cuestionario para OAE

El cuestionario para recoger opiniones de los actores claves sobre la alternativa de modificación se encuentra aún en proceso de recepción de respuestas a solicitud de varios servicios.

A la fecha se han obtenido las siguiente respuestas:

Tabla 36: Sistematización Cuestionarios Alternativa OAE

Síntesis	
Actividad	Cuestionario de Alternativas para OAE y antecedentes complementarios
Plazo	Recepción de respuestas en línea a través de https://geoaccion.cl/mprms104-alternativas-oae, entre el 12 de enero de 2021 y hasta el 17 de febrero de 2021.
Convocatoria	20 Órganos de la Administración del Estado e instituciones.
Respuestas Recibidas	Se recibieron 15 cuestionarios respondidos, representando 15 instituciones: 1. SEREMI Bienes Nacionales 2. SEREMI Energía 3. SERVIU 4. Dirección Regional de Planeamiento MOP 5. Dirección General de Aguas MOP 6. SEREMI Transporte y Telecomunicaciones 7. SECTRA 8. SEREMI SALUD 9. Dirección de Aeropuertos MOP 10. UGAT SEREMI MOP 11. SEREMI de Medio Ambiente 12. Dirección General de Concesiones MOP 13. Dirección de Obras Hidráulicas MOP 14. Dirección de Vialidad MOP 15. Consejo Monumentos Nacionales

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Se adjunta en formato digital una carpeta con los cuestionarios recibidos.

Complementario a al proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, los siguientes servicios solicitaron reuniones a la SEREMI MINVU para trabajar en detalle la definición del anteproyecto desde el ámbito técnico, en virtud de las áreas de cada

servicio:

- SEREMI de Medio Ambiente: Revisar criterios de afectación de áreas colocadas bajo protección natural.
- SECTRA: Está realizando un análisis detallado del efecto que tendría la alternativa sobre los proyectos que está tramitando.
- Dirección de Vialidad: Solicitó reunión a fin de trabajar con mayor detalle el diseño del anteproyecto.
- Consejo de Monumentos Nacionales: Revisar criterios desde la perspectiva del patrimonio protegido.

Los resultados obtenidos a partir de los cuestionarios se exponen a continuación, según las temáticas abordadas.

3.3.8.1.1 Oportunidades de la Aplicación de los Criterios de Planificación para la Red Vial Expresa

Respecto de la solicitud de identificar las **oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial expresa**, se recibieron las siguientes respuestas de los OAE participantes:

Oportunidades de la Aplicación de los Criterios de Planificación para la Red Vial Expresa	
SEREMI Bienes Nacionales	*Mejor y mayor conectividad, disminución de los tiempos de desplazamientos, el anillo de circunvalación orbital marcaría un hito en cuanto al crecimiento urbano de la región.*
SEREMI Energía	*Nuevo anillo de circunvalación (Orbital): de estándar expreso que conecte y contenga gran parte del futuro crecimiento urbano de la Región"", habría que ver el efecto que esto puede tener en el crecimiento en extensión de la ciudad, lo nuevos patrones de movilidad y, en consecuencia, el consumo energético asociado a esta decisión.*
SERVIU	*Considero que se debe hacer el esfuerzo a mantener el perfil de 100 m. en las vías, por tanto considero que ellas en los sectores que por densidad se deban considerar realizar en forma subterránea; también echo de menos de generar alternativas de esta tipología que posibiliten crear otras vías expresas norte sur que eviten depender de una*

	sola red norte sur con estas características.
Dirección Regional de Planeamiento	*Mejorar la movilidad de carga y pasajeros, optimizando los tiempos de viaje.*
Dirección General de Aguas	*1.- La sugerencia de DGA RMS es en términos generales y se relaciona con que las iniciativas de modificación de instrumentos de planificación territorial tengan en consideración la disponibilidad del recurso hídrico y con ello las áreas de restricción para nuevas extracciones del recurso hídrico subterráneo y áreas de prohibición de nuevas extracciones de éste, en el Área Metropolitana de Santiago.* *2.- Considerar el uso racional de los recursos hídricos, por los cuales competirán todas las actividades que se emplacen en el territorio.* *3.- Tener en cuenta, además, las consideraciones de Vulnerabilidad del Acuífero a la Contaminación, según el Mapa de la Vulnerabilidad de SERNAGEOMIN 2003 y Resumen Ejecutivo Plan Director para la Gestión de los Recursos Hídricos Cuenca del Río Maipo Fase II Actualización del Modelo de Operación del Sistema y Formulación del Plan MOP 2008.* *4.- Tener en cuenta además, que en caso de presencia de cauces (naturales o artificiales abiertos o entubados) en el área de influencia de la modificación, se debe considerar que la normativa vigente, artículos 41° y 171 del Código de Aguas, establece que los proyectos y construcción de las modificaciones que fueren necesarias realizar en cauces naturales o artificiales, con motivo de la construcción de obras, urbanizaciones y edificaciones que puedan causar daño a la vida, salud o bienes de la población o que de alguna manera alteren el régimen de escurrimiento de las aguas, serán de responsabilidad del interesado y deberán ser aprobadas previamente por la Dirección General de Aguas de conformidad con el procedimiento establecido en el párrafo 1 del Título I del Libro Segundo del Código de Aguas.* *Se entenderá por modificaciones no solo el cambio de*

	trazado de los cauces mismos, sino también la alteración o sustitución de cualquiera de sus obras de arte y la construcción de nuevas obras, como abovedamientos, pasos sobre o bajo nivel o cualesquiera otras de sustitución o complemento. *De acuerdo con lo anterior, para las obras a ser implementadas en los territorios de la modificación y que pudiesen presentar las características anteriormente señaladas, corresponderá su ingreso a evaluación técnica por parte de DGA.* *5.- Considerar la preservación del recurso hídrico como patrimonio ambiental del sector a modificar y considerar el ahorro hídrico en potenciales iniciativas de eficiencia energética.* *6.-Se sugiere considerar:* *Plan Director para la Gestión de los Recursos Hídricos cuenca del Río Maipo.* *Catastro de Usuarios de Aguas.*
SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	*Mejorar la conectividad al interior de la ciudad y una mejor comunicación con las zonas rurales.*
Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA	*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 "rurbanización 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.*
SEREMI de Salud	*Mejoras de la conexión dentro de la región, disminución de tiempos de desplazamiento, mejoramiento de infraestructura vial.*
Dirección de Aeropuertos	*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 las 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.
Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT	*Mejorar Accesibilidad y la conectividad intrarregional, además establecer mejores parámetros para la geometría de vías, lo cual trae consigo implicancias en el mejoramiento del Nivel de Servicio de la red vial.*
SEREMI de Medio Ambiente	*Se puede tomar como una oportunidad el hecho de que se pueda revisar toda la vialidad expresa y saber si se requiere o no materializarla o grabar como tal.*
Consejo de Monumentos Nacionales	*Los criterios de planificación planteados podrían reducir, con una correcta identificación, análisis y respectivas modificaciones, la afectación al patrimonio edificado protegido bajo la ley 17.288 de Monumentos Nacionales, particularmente en la categoría de Zona Típica.*
Dirección General de Concesiones	*La nueva vía Orbital (su ratificación) permitirá sacar el tránsito de paso y de carga del área urbana disminuyendo niveles de congestión en los accesos a Santiago.* *Establecer una faja mínima de 100 m para las vías expresas de acceso regional mejorará el estándar del conjunto del sistema siempre que esto se aplique plenamente a partir de la intersección de estas vías con la circunvalación A. Vespucio.*
Dirección de Obras Hidráulicas	*Sin tener y conocer un diagnóstico acabado del sistema de transportes, así como los de los escenarios de crecimiento y su modelación, no es posible reconocer oportunidades*
Dirección de Vialidad	*Las oportunidades que se podrían generar es lograr la integración regional de las fronteras interiores y exteriores a través de nuevas conexiones viales (Cuadros 1 y 4). Se trata de las conexiones entre regiones RM y Valparaíso y B. O' Higgins. Además de la conexión entre la RM a través*

	del corredor Bioceánico con una posible conexión hacia Argentina por la ruta de gas y o paso Piuquenes, dado que la Región Metropolitana no cuenta con un paso fronterizo pese a su rol como región capital del país. *Por otro lado, existe una oportunidad de plasmar los conceptos de Accesibilidad y Conectividad en la red vial que son básicos en el trabajo y quehacer de la Dirección Regional de Vialidad MOP RMS.* *Junto a lo anterior, se abre también la oportunidad de revisar la posible modificación de algunos trazados y anchos planificados en el PRMS para algunos tramos de rutas, como por ejemplo la Av. Pie Andino, tramo Qda. Quinchamalí- Camino Internacional (E9O, en el Cuadro 3).*

3.3.8.1.2 Riesgos de la Aplicación de los Criterios de Planificación para la Red Vial Expresa

Respecto de la solicitud de identificar **los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial expresa**, se recibieron las siguientes respuestas de los OAE participantes:

Riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial expresa	
SEREMI Bienes Nacionales	*Pérdida del suelo agrícola en la zona sur poniente de la RM, enmarcado en anillo de circunvalación orbital, el paso de algunas vías de expresas a troncales lo que podría generar atochamientos por la disminución de los anchos de las vías.*
SEREMI Energía	*No opina*
SERVIU	*oposición de áreas consolidadas que no permitan la continuidad; no considerar la biodiversidad existente en los corredores biológicos y geográficos (generalmente transversales Oriente poniente o vice versa) que son existentes en el territorio y que por razones económicas no sean consideradas.*
Dirección Regional de Planeamiento	*Congestión en los puntos de ingreso y salida de las vías. Puede comenzar a aparecer problemas de expropiaciones para los ensanches de vías.*
Dirección General	*No opina*

de Aguas	
SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	*Que se incentive el crecimiento horizontal de la ciudad// Que se privilegie el modo auto versus el transporte público.*
Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA	*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.*
SEREMI de Salud	*Emisión de ruidos y emisiones atmosféricas durante la implementación de las obras y durante la operación de la modificación.*
Dirección de Aeropuertos	*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.*
Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT	*La planificación aislada de la red vial en relación a las políticas de ocupación del espacio puede traer consigo incentivos para densificar y concentrar mayor población , lo cual genera un escenario en que la situación quedaría tal cual como en el inicio, el problema de la Metropolización se resuelve utilizando criterios que están por fuera de la planificación urbana, la continua exigencia de demanda de la red se resuelve considerando los factores de movilidad migratoria intrarregionales y extraregional, inversión privada y Estatal , empleabilidad, implicancias de la estructura productiva nacional, etc.*
SEREMI de Medio Ambiente	*Carece de un análisis más profundo del por qué y para que se requieren la vialidad expresa, en este sentido el Órgano Responsable, debe explicar con distintos criterios sobre si existe una necesidad real de establecer un nuevo anillo de circunvalación orbital y de nuevas vías expresas de conectividad regional. Sin este análisis sobre el contexto de la planificación es muy difícil evaluar si hay riesgos y oportunidades para la única alternativa indicada por el órgano responsable, por lo cual se requiere a lo menos dos alternativas de estructuración, para su evaluación.* *Por otra parte y en virtud de la visión general para el*

	criterio de planificación de la única alternativa indicada, donde dice relación a una nuevo anillo circunvalación orbital y nuevas vías expresas de conectividad regional, estas presentan un riesgo dado que No se considera la singularidades del territorio por su alto valor en ecológico y su estado de vulnerabilidad, poniendo en riego la biodiversidad regional y los servicios eco sistémicos que prestan a la región. Asimismo, el ruido ambiental es fundamental considerarlo toda vez que La red vial estructurante urbana e interurbana son fuentes de ruido de alto impacto ambiental en el territorio.
Consejo de Monumentos Nacionales	*Afectación al patrimonio protegido ya que no se considera dentro del criterio como una excepción al ancho propuesto para cada tipo de vía, como si se incorporó dentro de los criterios de planificación - diseño. Por lo anterior, se debe considerar mantener los anchos existentes o proponer vías nuevas con anchos menores en sectores o inmuebles protegidos bajo la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales (Zonas Típicas, Monumentos Históricos, Monumentos Arqueológicos y/o Paleontológicos y Santuarios de la Naturaleza).* *De ser necesaria la propuesta de una vía nueva, procurar que su trazado no afecte áreas protegidas por la ley bajo la Ley N° 17.288.* *Además, de no abordarse las otras componentes que conforman el patrimonio protegido bajo la Ley de Monumentos Nacionales (Patrimonio Arqueológico y Paleontológico, Santuarios de la Naturaleza y Monumentos Históricos), se pone en riesgo su integridad y, por otro lado, puede derivar en costos no previstos en los futuros proyectos viales.*
Dirección General de Concesiones	*Cambios en la movilidad, que obliga a la transformación del sistema de transporte público incorporando vías exclusivas y diversificando los modos, junto a la habilitación que se requiere para favorecer la movilidad no motorizada (considerando el debido distanciamiento físico), puede dejar obsoletos los anchos de faja entre líneas oficiales. En el caso de que en la oportunidad de su construcción la faja resulte ser insuficiente puede imposibilitarse la habilitación adecuada de la vialidad u*

	obligar a expropiaciones onerosas o soluciones extremadamente caras (túneles o viaductos) no acordes con la realidad nacional. En el caso de ser excesiva siempre está la posibilitad de habilitar áreas verdes lineales o sectores de equipamiento en la faja, similares a lo previsto por el PRMS para la Ruta 68 en el tramo de Pudahuel. *Es importante considerar que el espacio público de la calle cada vez más se requiere para una gran diversidad de actividades urbanas, de recreación o culturales, que no tienen cabida en otro tipo de espacios.* *Con relación a lo anterior y considerando el caso de la Orbital Sur, (aplicable también para la Orbital Poniente), cabe señalar que el ancho de faja de 50 m (entre L.O.) previsto para este nuevo anillo de circunvalación es insuficiente, teniendo en cuenta que el proyecto de ingeniería en desarrollo para su licitación por la DGC del MOP, propone una faja de 33,6 m aproximadamente, la cual sólo contiene las calzadas de la vía expresa. Este perfil, no incluye calles de servicios ni faja para la movilidad peatonal u otros modos como biciclos, ni fajas verdes, tampoco corredor de transporte público. Teniendo como referencia la experiencia con la circunvalación A. Vespucio, cuya faja disponible ha sido insuficiente para habilitar el espacio público requerido, se recomienda considerar un perfil de al menos 100 m, similar al estándar asignado a la Vialidad Expresa de acceso a la región, y teniendo como referencia un horizonte de planificación de al menos 30 años (considerar que la construcción de la vía se extiende al menos unos 5 años).*
Dirección de Obras Hidráulicas	*Planificación para la red vial expresa.* *No dar adecuada respuesta a las demandas actuales y futuras. Contribuir a agravar los problemas de contaminación atmosférica y acústica.*
Dirección de Vialidad	*Los riesgos estimados estarían asociados primero la existencia un riesgo de tipo natural presente en una vía proyectada.* *Un segundo tipo de riesgo que se visualiza es desgravar una ruta o sacarla de la red vial expresa, dado que podría generar una segregación o una discontinuidad en la visión unitaria de la ruta.*

	Un tercer riesgo potencial es que algún trazado/ancho pueda tornarse lesivo para áreas de alto valor medio ambiental natural, en que la prioridad de estas últimas, -dadas las actuales circunstancias-, han adquirido prevalencia aunque hoy no cuenten con algún grado de protección oficial, situación que deberá tenerse en consideración de forma estratégica.

3.3.8.1.3 Oportunidades de la Aplicación de los Criterios de Planificación para la Red Vial Troncal

Respecto de la solicitud de identificar **las oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal**, se recibieron las siguientes respuestas de los OAE participantes:

Oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal	
SEREMI Bienes Nacionales	*potencia el desarrollo de diversos medios de transporte (ciclovías), disminución de los tiempos de viajes.*
SEREMI Energía	*Anillo troncal intermedio: Disminución de estándar del anillo intermedio de expreso a troncal"", parece interesante en la línea de reducir las velocidades en áreas más céntricas, lo que favorece el desarrollo de modos más eficientes como la bicicleta y caminata.*
SERVIU	*Permiten una alternativa que re-distribuya los flujos son las que permiten la interacción entre zonas y dan la posibilidad de intervenciones urbanas que mejoren el espacio público en los ejes respectivos*
Dirección Regional de Planeamiento	*Consolidación del sistema RED y su intermodalidad con el METRO y METROTREN.*
Dirección General de Aguas	*No opina*
SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	*Favorecer el desarrollo en los espacios rurales, no necesariamente vinculados a la agricultura como el*

	turismo.
Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA	*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 sus 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 observables 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.*
SEREMI de Salud	*Mejoras de la conexión dentro de la región, disminución de tiempos de desplazamiento, mejoramiento de infraestructura vial.*
Dirección de Aeropuertos	*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 las 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.*
Unidad de Gestión Ambiental y Territorial	*Red ordenada que resuelva los problemas de*

UGAT	*saturación* *Aplicar nuevos criterios en la movilidad intra comunal e intercomunal*
SEREMI de Medio Ambiente	*No opina*
Consejo de Monumentos Nacionales	*Se considera positivo que el criterio considere excepciones al ancho general propuesto con el objetivo de adaptar la vía a la realidad de los diversos sectores del área urbana. Con esto se evita alterar el patrimonio protegido. No obstante, se podría profundizar no sólo mencionando a las ZT, sino que incorporar las otras categorías de Monumentos Nacionales, como así también, los ICH y ZCH, reconocidas por el Art. 60 de la LGUC.*
Dirección General de Concesiones	*Con la continuidad de la red vial se mejora la conectividad y conexidad del sistema en su conjunto, favoreciendo la accesibilidad a los servicios urbanos.* *La red troncal en el área rural colabora en la estructuración del sistema de centros poblados.*
Dirección de Obras Hidráulicas	*La división de la región en Sectores y su conceptualización debiera obedecer a un modelo funcional. Sin conocer ese desarrollo, no se visualiza dónde se quiere llegar.*
Dirección de Vialidad	*Una de las oportunidades que se visualizan es lograr plasmar la visión de desarrollo territorial que tiene la Dirección Regional de Vialidad MOP RMS, al conectar hacia el interior del territorio regional con un criterio sistémico de red y de resiliencia, en el sentido de definir una red que entregue alternativas en caso de que se corte o interrumpa una ruta, y, por otro lado, ser capaces de diseñar obras que resistan en algún nivel los eventos naturales contemporáneos, los cuales han incrementado su intensidad y periodicidad.* *Por otro lado, existe una oportunidad de plasmar*

	los conceptos de Accesibilidad y Conectividad en la red vial, que son básicos en el trabajo y quehacer de nuestro servicio.

3.3.8.1.4 Riesgos de la Aplicación de los Criterios de Planificación para la Red Vial Troncal

Respecto de la solicitud de identificar **los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal**, se recibieron las siguientes respuestas de los OAE participantes:

Riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal	
SEREMI Bienes Nacionales	*Puede generar atochamientos y demoras en los tiempos de desplazamiento el considerar disminuir el estándar el anillo intermedio de expreso a troncal.*
SEREMI Energía	*No opina*
SERVIU	*principalmente se genera una relación entre densidad habitacional por m2 y la carga que "sufren" este tipo de vías, vialidad y densidad deben ser parámetros que se debe considerar no solo en las áreas existentes sino en las proyecciones dadas por los distintos IPT existentes.*
Dirección Regional de Planeamiento	*Perdida de movilidad del transporte privado. Reubicación del sistema de ciclovías.*
Dirección General de Aguas	*No opina*
SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	*No se identifican riesgos.*
Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA	*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*
SEREMI de Salud	*Emisión de ruidos y emisiones atmosféricas durante la implementación de las obras y durante la operación de la modificación.*
Dirección de Aeropuertos	*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.*
Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT	*Los efectos esperados de toda mejora en el estándar de la vialidad es la implicancia en la mayor inversión inmobiliaria y la situación como se dijo anteriormente quedaría en la situación inicial (nivel*

	de servicio de las Vías).
SEREMI de Medio Ambiente	*Carece de un análisis más profundo del por qué y para que se requieren nuevas vías o reconocer vías troncales en las zonas rurales, en este sentido el Órgano Responsable, debe explicar con distintos criterios sobre si existe una necesidad real de establecer nuevas vías troncales y/o reconocerlas como vías troncales. Sin este análisis sobre el contexto de la planificación es muy difícil evaluar si hay riesgos y oportunidades para la única alternativa indicada por el órgano responsable, por lo cual se requiere a lo menos dos alternativas de estructuración, para su evaluación.* *Por otra parte, y en virtud de la visión general para el criterio de planificación de la única alternativa indicada, donde dice relación con reconocer y establecer nuevas vías troncales, estas presentan un riesgo dado que No se considera las singularidades del territorio por su alto valor en ecológico y su estado de vulnerabilidad. Asimismo, el ruido ambiental es fundamental considerarlo toda vez que La red vial estructurante urbana e interurbana son fuentes de ruido de alto impacto ambiental en el territorio y la relación y convivencia entre fuentes de ruido y receptor se expresa intrínsecamente en las ciudades.*
Consejo de Monumentos Nacionales	*Afectación al patrimonio protegido, ya que dentro este criterio no se considera como una excepción el ancho propuesto para cada tipo de vía, como si se incorporó dentro de los criterios de planificación - diseño. Por lo anterior, se debe considerar mantener los anchos existentes por cada tipo de vía en sectores o inmuebles protegidos bajo la Ley N° 17.288, o bien señalar dentro del criterio de planificación - diseño que aplica para todo tipo de vías.* *De ser necesaria la propuesta de una vía nueva, procurar que su trazado no afecte áreas protegidas*

	bajo la Ley N° 17.288. *De no abordarse las otras componentes que conforman el patrimonio protegido bajo la Ley de Monumentos Nacionales (Patrimonio Arqueológico y Paleontológico, Santuarios de la Naturaleza y Monumentos Históricos), se pone en riesgo su integridad y, por otro lado, puede derivar en costos no previstos en los futuros proyectos viales.*
Dirección General de Concesiones	*Con respecto al FCD Movilidad Intercomunal, el perfil de 30 m no prevé los cambios en la movilidad, tales como las vías exclusivas para el transporte público o el concepto de "calle completa" asociado a los usos de suelo, a la movilidad peatonal y a la incorporación de vegetación o arbolado urbano.*
Dirección de Obras Hidráulicas	*No dar adecuada respuesta a las demandas actuales y futuras. Contribuir a agravar los problemas de contaminación atmosférica y acústica.*
Dirección de Vialidad	*Los riesgos estimados están asociados primero a la existencia de un riesgo de tipo natural presente en una vía proyectada.* *Un segundo tipo de riesgo que se visualiza es desgravar una ruta o sacarla de la red vial troncal, dado que podría generar una segregación o una discontinuidad en la visión unitaria de la ruta.* *Un tercer riesgo potencial es que algún trazado/ancho pueda tornarse lesivo para áreas de alto valor medio ambiental natural, en que la prioridad de estas últimas, -dadas las actuales circunstancias-, han adquirido prevalencia aunque hoy no cuenten con algún grado de protección oficial, situación que deberá tenerse en consideración de forma estratégica*

3.3.8.1.5 Oportunidades de la Aplicación de los Criterios de Planificación para el Diseño de la Red Vial

Respecto de la solicitud de identificar **las oportunidades que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación asociados al diseño de la red vial**, se recibieron las siguientes respuestas de los OAE participantes:

Oportunidades de la Aplicación de los Criterios de Planificación para el Diseño de la Red Vial	
SEREMI Bienes Nacionales	*En general todos los criterios de Planificación de diseño presentan diversas oportunidades para la región.*
SEREMI Energía	*Conexiones subterráneas: para mantener la continuidad de la red, se proponen conexiones subterráneas en algunos puntos cuyo trazado superficial no puede realizarse"", sería importante señalar que el criterio de propuesta de estas conexiones no solo responda a la continuidad y velocidad de diseño de la vialidad, sino que también a mantener una movilidad más eficiente en superficie, por ejemplo, en zonas urbanas muy consolidadas y con actividades que generan alto movimiento peatonal. No queda claro si esto fue una consideración, pero si no lo fue, quizás podría aumentar el número de puntos seleccionados.*
SERVIU	*La mejora de la materialidad y el diseño de dichas vías, aprovechar y aumentar la posibilidad de intervención de ejes verdes con especies autóctonas preparadas para enfrentar las condiciones climáticas del área metropolitana; es una forma de crear espacio público de calidad.*
Dirección Regional de Planeamiento	*Como oportunidad podemos ver que es posible una planificación integrada de las actividades económicas y productivas al interior de la Región. Además al tener un sistema de red vial, los tiempos de viaje disminuirían, aumentando la calidad de vida.*

Dirección General de Aguas	*No opina.*
SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	*Mejorar los estándares en zonas rurales en donde el turismo resulta fundamental.*
Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA	*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.*
SEREMI de Salud	*Movilidad intercomunal, si se desarrolla en forma adecuada es una gran oportunidad de desarrollo para la viabilidad y transporte para la región.*
Dirección de Aeropuertos	*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.*
Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT	*Coherencia de la red , lo cual mejoraría la nivel de servicio de la red vial.* *Consideraciones en la movilidad intercomunal.* *- Vías subterráneas en la etapa de operación generan menos implicancias en el medio habitado.* *- Protección de áreas urbanas en zonas rurales es un buen criterio para no generar infraestructura invasiva en este tipo de áreas que puede tener implicancias en la seguridad, contaminación (ruidos,polución, etc).*

SEREMI de Medio Ambiente	*No opina.*
Consejo de Monumentos Nacionales	*Con respecto a la protección de áreas urbanas en zonas rurales, el criterio de generar by pass para no afectar estos sectores, se considera positivo en el caso que alguno de ellos esté protegido bajo la Ley N° 17.288.* *El criterio de utilización de par vial parece positivo, sobre todo porque podría ser aplicado en caso de ser necesario, para vías que afecten patrimonio protegido y que no sea posible eliminarlas como vialidad metropolitana.* *Criterio de protección del patrimonio protegido.*
Dirección General de Concesiones	*Oportunidad de preservar el patrimonio construido al desafectar vías que lo intervienen, especialmente tratándose de parques y áreas protegidas.* *Las variantes disminuirán congestión y deterioro en áreas urbanizadas, del área rural, al minimizar el tránsito de paso y de carga al interior de estas.* *Conexiones subterráneas evitan impactos en el paisaje urbano (por ejemplo intervenir un cerro), o pueden disminuir el consumo de suelo que requieren los dispositivos viales liberando la superficie para otros usos.* *Resguardo de las áreas naturales es relevante en el contexto del cambio climático.*
Dirección de Obras Hidráulicas	*Se insiste que si las medidas no se insertan y obedecen a un modelo, no se aborda plenamente la planificación de la vialidad metropolitana.*
Dirección de Vialidad	*Se podrían identificar inicialmente tres oportunidades que son:* *- Plasmar la visión de desarrollo vial territorial de la Región.*

	- Plasmar los conceptos de Accesibilidad y Conectividad en la red vial. *- Reconocer en el instrumento que los caminos son por naturaleza parte del sistema territorial, por su impacto en el espacio geográfico en si, ya que pueden dinamizar o decaer un territorio.*

3.3.8.1.6 Riesgos de la Aplicación de los Criterios de Planificación para el Diseño de la Red Vial

Respecto de la solicitud de identificar **los riesgos que se puedan generar tras la aplicación de los criterios de planificación asociados al diseño de la red vial**, se recibieron las siguientes respuestas de los OAE participantes:

Riesgos de la Aplicación de los Criterios de Planificación para el Diseño de la Red Vial	
SEREMI Bienes Nacionales	*Si bien, el criterio velocidad de diseño puede presentar un riesgo al definir trazados que segreguen lotes y puedan dejar retazos que no se ajusten a la subdivisión predial mínima, potenciando la ubicación de tomas ilegales o bien de microbasurales.*
SEREMI Energía	*No opina.*
SERVIU	*La temporalidad en la concreción de las etapas que permiten consolidar dichos espacios en los espacios temporales de no actividad que intervenga en dichos espacios se transforman en espacios atractivos para actividades y acciones no deseadas: tomas; botadores ilegales áreas sin uso que se transforman en otras que afectan el control y la calidad de dichos espacios en consolidación.*
Dirección Regional de Planeamiento	*Expropiaciones, puede tomar mucho tiempo y el costo puede ser muy elevado.*
Dirección General de Aguas	*No opina.*

SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	*Caminos en zona de montaña pueden generar vulnerabilidad sobre las laderas.*
Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA	*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.*
SEREMI de Salud	*Los riesgos están a asociados al resguardo de los recursos naturales y culturales. Se debe contemplar de forma muy precisa para no generar externalidades.*
Dirección de Aeropuertos	*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)*
Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT	*Los criterios planteados no deben friccionar el diseño y el estándar de la red vial de tuición MOP* *No considerar escenarios futuros que impliquen densificación y que den como resultado mantener la situación actual.*
SEREMI de Medio	*Es importe indicar que este servicio solicita a lo*

Ambiente	*menos lo menos dos alternativas de estructuración, para su evaluación y saber de mejor manera como se integran temas de ambiente y sustentabilidad.* *Ahora bien, dado que el titular ha presentado en la reunión con los OAE la visión general para el criterio de planificación de la única alternativa indicada, donde dice relación a un nuevo anillo circunvalación orbital, nuevas vías expresas de conectividad regional y la consolidación de las vías troncales tanto urbanas como rural. Este servicio considera la alternativa presentada no considera las siguientes singularidades ambientales que son clave para el diseño de una vialidad y por lo cual al no ser incorporados presenta un riego para que el plan incorpore de buena manera temas de ambiente y sustentabilidad los cuales se pueden ver reflejado en la meta ambiental, criterios de desarrollo sustentable y factores críticos de decisión. A continuación, se presentan las siguientes singularidades ambientales:* *Singularidades Ambientales* *Áreas de valor ambiental: Es importe que el diseño de la vialidad considere los atributos ambientales por donde se traza las vías, en este sentido el diseño de la alternativa no los considerar, por lo cual se dan conocer las siguientes áreas de alto valor ambiental que pueden condicionar los trazados viales proyectados:* *- Sitios Prioritarios para la conservación de la Biodiversidad: las vías expresas pasan por distintos sitios prioritarios, siendo uno de los más intervenidos el Contrafuerte cordillerano producto del nuevo eje orbital. Es importante señalar que los resultados del estudio "Definición de áreas de protección natural y/o patrimonial, en el piedemonte andino del sector oriente" , que se desarrolla en la ciudad de Santiago, Región Metropolitana de Chile. Este estudio se enmarca dentro del Proyecto Nº74210 titulado*

	"Implementación de la nueva política nacional de desarrollo urbano" , que lleva a cabo la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana (SEREMI MINVU-RM), dan cuenta del alto valor socio-ecológico que presentan estas zonas, su principales amenazas y recomendaciones de uso, en este sentido el eje Orbital (E9O AVDA. PIE ANDINO) realiza un fraccionamiento al ecosistemas vulnerable aumentando amenazas y perdiendo su alto valor ecológico a la zonas de Conservación establecidas por el estudio y en la cual establece un uso "Restrictivo" que para la infraestructura de conectividad. Por otra parte, el Túnel Pie andino este trazado para efecto del estudio señalado anteriormente por una zona de Preservación y establece un uso "prohibido" para infraestructura de conectividad. *Por otra parte, el Sitio Prioritario Humedal de Batuco y en particular la zona del humedal se encuentra proyecta la vía expresa E5N CAMINO LA DORMIDA.* *- Santuarios de la Naturaleza: las vías expresan colindan con el Santuario de la Naturaleza Quebrada de la Plata (vía E9P CAMINO PONIENTE), pasa por el Santuario El Ajial (Vía Eje E24S RUTA DEL VALLE SUR). Asimismo, la vía troncal T3S TRANSVERSAL SUR cruza el Santuario de la Naturaleza Horcón de Piedra, en este sentido es importate indicar que el camino público G-546, Champa-Rangue-Cholquin en el tramo correspondiente a la cuesta El Cepillo, el cual se encuentra prohibido la circulación de vehículos pesado desde el inicio del camino no pavimentado (ORD N° 1902 de la SEREMI de Trasportes y Telecomucaciones RMS con fecha 16 de julio 2012), dado que es una zona de alto valor ambiental toda vez que cruza el Santuario de la Naturaleza Horcón de Piedra. Por otra parte, la fauna silvestre de baja movilidad está representada en todo el tramo,*

	aumentado exponencialmente la mortalidad y en particular especie Pristidactylus valeriae (Gruñidor de Valeria) el cual se encuentra en categoría de conservación en estado En Peligro. *- Ecosistema Amenazado: Dado que gran parte de la vía expresa está trazada en ecosistema denominado "Bosque esclerofilo mediterráneo andino de Quillaja saponaria y Lithrea caustica" , "Bosque espinoso de mediterráneo andino Acacia caven y Baccharis paniculata" y "Bosque espinoso mediterráneo interior de Acacia caven y Prosopis chilensis "", todos ellos en categoría de ""vulnerable"" de acuerdo al estudio ""Pliscoff, P. 2015 Aplicación de los Criterios de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN) para la Evaluación de Riesgo de los Ecosistemas Terrestres en Chile"".* *- Parques Naturales: Es importe indicar que el eje orbital colindan o cruzan por los parques naturales que cuenta la Región Metropolitana de Santiago como El Parque Aguas de Ramón, Cantalao y San Carlos de Apoquindo Parques Administrado por la Asociación Parques Cordillera, Parque Quebrada de Macul Administrado por la Municipalidad de Peñalolén, Parque Mahuida Administrado por la Municipalidad de la Reina, importante indicar que estos dos últimos parques se encuentran en proceso de Declararlos como Reserva Natural Municipal. Asimismo, se encuentra en la comuna de la Florida el Bosque Panul.* *- Humedales Urbanos: Actualmente el Ministerio del Medio Ambiente dio inicio al primer proceso de declaración de humedales urbanos de oficio del MMA y que para el caso de la RMS están los humedales Trapiches comuna de Peñaflor, O' Higgins y San Luis de la Comuna de Quilicura, baños Morales de la Comuna de San José de Maipo, Tranque la Poza Y Vegas de Montaña de la Comuna de Lo Barnechea y Rio Mapocho en las Comunas El Monte y Talagante. En este sentido*

	donde podrán acceder a la cartografía: https://humedaleschile.mma.gob.cl/humedales-urbanos/ *Ruido Ambiental* *La red vial estructurante urbana e interurbana son fuentes de ruido de alto impacto ambiental en el territorio. Internacionalmente se estima que el 70% o más del ruido ambiental presente en grandes zonas urbanas, es generado por el transporte vehicular. A lo anterior, se le pueden atribuir principalmente dos causas, la demanda de viajes que exista en una ciudad, que tiene que ver en cómo se organiza ésta, y el tipo de transporte que responda a dicha demanda de viajes.* *Respecto a lo anterior, se evidencia que la modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago aborda, analiza y proyecta la principal fuente de ruido ambiental en la región. Por lo cual es fundamental definir y establecer los riegos y oportunidades que presenta la elaboración del diseño de red vial estructurante (vías Expresas y Troncales) que, además de resolver y promover la movilidad vehicular en el territorio urbano y rural, pueda identificar, asumir y gestionar los efectos ambientales que genera en su entorno aledaño, principalmente, la exposición de la población al ruido ambiental. A partir de lo cual, proponer alternativas y condiciones de desarrollo sustentable, tanto para la definición de la trama vial como el de su territorio adyacente.* *Por otra parte, es importante considerar lo siguiente al diseño de la única alternativa propuesta:* *- Si bien la MPRM 104 identifica a la contaminación acústica como un problema ambiental y como prioridad de ambiente y sustentabilidad, no establece en qué grado la propuesta vial afecta a su entorno aledaño y cuáles son las consecuencias*

	ambientales sobre la calidad de vida y salud de población actual ni la proyectada. Además, no establece lineamientos y/o criterios a considerar para la gestión del control del ruido ambiental en el diseño de la alternativa. *- Respecto a ruido ambiental, la propuesta de red vial Expresa y Troncal no fundamenta de qué forma aborda los objetivos específicos 1 y 4. Tampoco como incluye los ODS 3 y 11 y sus metas 3.9 y 11.6 respectivamente.*
Consejo de Monumentos Nacionales	*En cuanto a la velocidad de diseño, al proponer nuevos trazados, se debe tener en consideración la afectación al patrimonio protegido bajo la Ley N° 17.288.* *Si bien se considera positiva la propuesta de conexiones subterráneas para eliminar una afectación al patrimonio protegido en superficie, se debe tener presente las implicancias de la ejecución de este tipo de vías respecto del componente arqueológico, paleontológico y valor paisajístico (eventual pérdida de arborización en el caso de parques y ZTs). Evaluar la posibilidad de reemplazarlas por pares viales en caso de ser posible y que estos no afecten patrimonio protegido en la superficie o subsuelo.*
Dirección General de Concesión	*Los riesgos asociados a la definición de los anchos de faja y nuevos trazados que pueden no tener coherencia con el Plan de Transporte (o viceversa).* *Discordancia con la vialidad que ejecuta el MOP mediante el sistema de concesiones.*
Dirección de Obras Hidráulicas	*Posible generación de conflictos sociales y económicos (Protección de áreas rurales y urbanas).*
Dirección de Vialidad	*El principal riesgo que se puede observar, es no incorporar adecuadamente la mirada de desarrollo vial territorial de la Dirección Regional de Vialidad MOP, propuesta y trabajada con anterioridad.*

3.3.8.1.7 Comentarios adicionales respecto de la Modificación 104

Respecto del ofrecimiento de dejar algún comentario adicional respecto del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, se recibieron las siguientes respuestas de los OAE participantes:

Comentarios Adicionales Respecto de la Modificación 104	
SEREMI Bienes Nacionales	*En atención a la revisión en general de la red vial propuesta versus la propiedad fiscal, es de preocupación de este servicio en especial lo siguiente:* • *Levantar la afectación vial en predios fiscales de las Comunas de Vitacura y especialmente el inmueble fiscal Lote F-2 comuna Lo Barnechea el cual actualmente es parte del plan de gestión territorial de este ministerio.* • *La ruta expresa Costanera Sur Río Mapocho tendría además afectación vial, a parte del uso actual Parque Río Mapocho, todos los lotes fiscales se encuentran con Concesión vigente para la materialización del parque.* • *La Ruta G-21 Farellones, actualmente se encuentra en proceso de evaluación ambiental, la que considera dentro de otras cosas la modificación del trazado, ensanche y cobro (concesión). considerando dejar sin afectación parte del actual trazado.* • *Si bien la vía troncal Pie Andino, era considerada en el PRMS 1994 materializarla podría generar mayor deterioro ambiental (suelos, servicios ecosistémicos, otros) en la zona de la precordillera de la RM.* • *El sector poniente de la alternativa orbital (Expresa Arco orbital Sur), podría suponer una ampliación del área urbana en un futuro, incidiendo en temas ambientales tales como la perdida de*

	suelo agrícola en sector sur poniente de Santiago.
SEREMI Energía	*El instrumento debe considerar la infraestructura existente (al respecto, se enviará un archivo a fonetto@minvu.cl y participación104@geoacción.cl), no lo planificado, sin embargo, como sector queremos dejar constancia de la futura línea de transmisión HVDC Kimal-Lo Aguirre. Tanto el trazado definitivo de la línea como la ubicación de la subestación corresponden a decisiones del privado que se adjudique la obra, sin embargo, probablemente ambas nuevas subestaciones tendrán las conversoras, quedarán en las cercanías de las subestaciones existentes Lo Aguirre (en la Región Metropolitana) y Kimal, dado que adicionalmente el proyecto HVDC considera los enlaces a dichas subestaciones. La licitación de esta obra se encuentra en curso, con el cierre de recepción de ofertas en agosto de 2021 y la adjudicación en octubre de este año. Más información aquí:* *https://energia.gob.cl/noticias/nacional/ministerio-de-energia-y-coordinador-electrico-inician-proceso-de-licitacion-de-linea-hvdc-kimal-lo-aguirre* *https://www.coordinador.cl/wp-content/uploads/2020/10/Licitaci%C3%B3n-Internacional-Proyecto-Hvdc-Kimal-Lo-Aguirre.pdf.* *Otras consideraciones:* *Si bien la movilidad sustentable aparece con fuerza en los problemas identificados, en los FCD no se releva, sino que se enfoca en la movilidad intercomunal, lo que puede no ser un factor, sino un ámbito de acción de la modificación. Respecto a la movilidad intercomunal, especialmente respecto a las bajadas que se mencionan (consolidación de infraestructura vial, modos de transporte, desarrollo urbano y patrón de viajes), no se entiende a cabalidad el enfoque, ya que los temas que se*

	mencionan son aquellos que se deben considerar sí o sí en una propuesta de vialidad intercomunal, ¿por qué es un FCD?. Por ejemplo: desarrollo urbano y patrón de viajes, sería tema si también se estuvieran trabajando los usos de suelo, pero lo que se está haciendo es proponer una vialidad que sólo reacciona al desarrollo urbano y patrón de viajes. *Este servicio considera relevante que la propuesta del plan considere no solo la infraestructura energética existente tipo redes y trazados, conforme el artículo 2.1.17 de la OGUC. Sino que, considerando el tiempo de aprobación de estos instrumentos y luego el tiempo de materialización de las vialidades propuestas, se considere desde ya la existencia de proyectos de redes energéticas que avancen en paralelo a este instrumento, a fin que lo propuesto, realmente pueda materializarse a futuro.*
SERVIU	*Una modificación de este IPT, genera procesos que pueden ser eternos hasta su materialización por lo tanto deberían existir estructuras inamovibles y con plazos de concreción y con obligatoriedad de consolidación independiente de los tiempos administrativos generados por los periodos presidenciales sino con un punto de vista país y territorio futuro nacional e internacional considerando la relevancia de intervenir en el Área Metropolitana que además se constituya en un modelo que posibilite una "exportación" al resto de las regiones metropolitanas en cuanto a diseño e intervención en el territorio considerando las diferencias geográficas, de biodiversidad y humanas en todo el país.*
Dirección Regional de Planeamiento	*A continuación citamos distintas conexiones que creemos importante incorporar en un futuro a mediano plazo para la Región. Conexión acceso sur con autopista los libertadores y/o costanera norte, ya sea subterránea o a nivel de calle. Conectividad nuevo aeródromo Peldehue. Conectividad Ruta 5 Norte con AMB. Par vial Farellones. Par Vial San*

	José de Maipo.
Dirección General de Aguas	*No opina*
SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones	*No opina*
Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA	*R1: Se sugieren las siguientes acciones de carácter general:* *a. Conectar más estrechamente el diagnóstico y una lectura de movilidad urbana.* *b. Reconocer de mejor manera las diferentes escalas y niveles presentes en la metrópolis y consecuentemente enriquecer los objetivos estratégicos y los objetivos específicos.* *c. 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:* *a. 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.* *b. 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:* *a. 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.* *b. 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:* *a. 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.* *b. 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. *c. 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.* *d. 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).*
SEREMI de Salud	*La modificación debe considerar las externalidades que pueda producir como proyecto y al momento de estar operativa, especialmente en temas de ruido y emisiones atmosféricas y las respectivas medidas de mitigación.*
Dirección de Aeropuertos	*Considerando los riesgos que implica materializar la vía E29P Costanera Norte Río Mapocho en Pudahuel, al norte del aeropuerto Arturo Merino Benítez, 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.*
Unidad de Gestión	*Mencionar que este tipo de modificaciones a*

Ambiental y Territorial UGAT	*escala regional deberían incluir un capítulo de escenarios futuros o posibles implicaciones en el territorio, la cual deberían considerar movilidad, flujos migratorios, estructura productiva (nacional y regional), inversión Pública y privada.*
SEREMI de Medio Ambiente	*Factores Críticos de Decisión* *A partir de la justificación del Plan, el Órgano Responsable esta presentado dos Factores Críticos de Decisión (FCD):* *- Resguardo de Recursos Naturales y Culturales* *- Movilidad Intercomunal* *En tal sentido y dado lo expuesto por el órgano responsable este servicio considera un factor de existo para la implementación del plan es establecer un Factor Críticos de Decisión que diga relación con Desarrollo Territorial Sustentable, con la finalidad de eliminar de las declaratoria de utilidad pública que afecta a las áreas de alto valor ambiental de la región mediante la Eliminación de las vías del PRMS, disminución de ancho normado al ancho existente y que incorpore criterios de control y mitigación para la exposición de la población a niveles de contaminación acústica y atmosférica para el desarrollo urbano y usos de suelo entorno a la red vial estructurante.* *Por otra parte, El FCD N°2 "Resguardo de recursos naturales y culturales" identifica a la contaminación acústica respecto a la influencia de la red vial en los niveles de contaminación. En este caso se debe considerar al ruido ambiental como un contamínate que también afecta el paisaje sonoro en áreas de valor natural (ej: efectos en fauna) y de valor cultural. Por lo anterior, la alternativa propuesta debe considerar los niveles de ruidos que puedan afectar a este FCD.*

	Actores Claves. *Con la finalidad de visualizar potenciales problemas o conflictos socio ambientales, se recomienda que el informe ambiental de cuenta de la participación de los actores claves como, por ejemplo:* *- Administradores de los Santuarios de la Naturaleza de la RMS.* *o Quebrada de La Plata* *o Torcaza de Pirque* *o El Ajial* *- Corporación Nacional Forestal (CONAF RMS)* *- Fundación San Carlos* *- Fundación Batuco Sustentable* *- Corporación Altos de Cantillana* *- Asociación Red Parques Cordillera* *- Comité Ambiental Municipales en particular las comunas del Piedemonte y comunas que están en proceso de Declaratorio de humedal Urbano* *- Consejo de Monumentos Nacionales* *- Representantes del sector agrícola de la comuna.*
Consejo de Monumentos Nacionales	*Incorporar dentro de los factores críticos de decisión, en específico en el N° 2 Resguardo de recursos naturales y culturales, ""Afectación de Zonas Típicas"", todas las categorías de protección estipuladas en la Ley N° 17.288 (Monumento Histórico, Zona Típica, Monumento Arqueológico, Paleontológico y Santuario de la Naturaleza) o señalar que se refiere a la afectación de todos los Monumentos Nacionales indicados.*

	Respecto del componente paleontológico levantamos la alerta de que, luego del análisis geológico y de antecedentes paleontológicos, es posible afirmar que las opciones de vías subterráneas afectarían unidades clasificadas (en su gran mayoría, por no decir todas) como susceptibles y fosilíferas. Por lo anterior, para todas las vías se debería considerar, dentro del plan o del presupuesto, un paquete de medidas paleontológicas que podrían incluir, entre otras, monitoreo paleontológico de frecuencia variable a evaluar según el caso y charlas de inducción. *Por último, respecto al componente arqueológico, hay que considerar que la ejecución y, por lo tanto, los costos de las vías planteadas en la Modificación 104 del PRMS debe tener en cuenta lo siguiente:* *- En el caso de la Región Metropolitana, sobre todo en las áreas más urbanizadas (pero no solo limitándose a ellas), existe una alta probabilidad de hallazgo arqueológico. Respecto a esto, existen sitios bastante superficiales, por lo que incluso las obras que consideran intervenciones menores en el terreno pueden afectarlos. Debido a esto, se debe tener en cuenta que cualquier intervención a subsuelo de estos proyectos de infraestructura vial deberá considerar la posibilidad de encontrar sitios arqueológicos.* *- Entre las medidas arqueológicas que se deben tener en cuenta se encuentran las prospecciones superficiales, prospecciones subsuperficiales, caracterizaciones, rescates y monitoreo arqueológicos permanente. La necesidad de estos conjuntos de medidas son aspectos que se evalúan en el caso a caso.* *- Para el caso de los ensanches de calles existentes en el área urbana de la RM, se debe tener en consideración que muchas veces los edificios/casas/pavimentos actúan como "sellos" de los depósitos arqueológicos antiguos, por lo que*

	al demoler construcciones e intervenir el subsuelo del área aparecen evidencias arqueológicas de las ocupaciones anteriores, que en el caso de un lugar como Santiago pueden corresponden tanto a sitios arqueológicos prehispánicos como coloniales o republicanos.
Dirección General de Concesiones	*Ante los cambios de paradigmas respecto de la movilidad urbana cabe preguntarse cual es la imagen de planificación y diseño que tiene la Seremi Minvu sobre las vialidades. ¿cómo incorpora la movilidad activa?, ¿cómo deberían ser los perfiles de una calle contemporánea, en cualquiera de sus categorías?*
Dirección de Vialidad	*- Es deseo de la Dirección Regional de Vialidad MOP RMS, aprovechar esta oportunidad para plasmar en el PRMS la visión de desarrollo vial integral y sistémico de la Institución; mediante la definición de ejes viales trabajados y establecidos con anterioridad por la entidad.* *- Por otra parte, sin perjuicio de lo expresado en las respuestas anteriores de este Formulario, ante la evidencia objetiva de una Realidad esencialmente dinámica y cambiante, -particularmente en el tema del Transporte y la Movilidad en lo que podría denominarse una "Ciudad Región" con altos índices de urbanización/metropolización que la diferencian claramente a nivel nacional-, cabría adelantar tentativamente en este Instrumento de Trabajo y en esta fase del proceso en los párrafos siguientes, algunos comentarios complementarios, a ser eventual y mayormente desarrollados en el Informe de Febrero próximo:* **En términos pragmáticos y según lo transmite la SRM MINVU, la presente propuesta se podría entender y valorar útil en el sentido de que permitiría aumentar el re-ordenamiento más rápido de la situación de las Redes Viales Expresa y Troncal de toda la región, más ajustada a la situación actual luego de una seguidilla de*

	disposiciones normativas diversas sobre la materia en casi 30 años (27); pero, para un horizonte de tiempo acotado y más bien corto, debido a que varios de los instrumentos incluidos en el Marco de Referencia Estratégico de la EAE hasta ahora, adolecerían de grados de obsolescencia importantes (Ej: Estrategia de Desarrollo Regional - EDR- 2012-2021); sin que se perciba que se incluya explícitamente en el análisis conceptos necesariamente nuevos de referencia asociados a procesos de índole global que están asolando a todo el Planeta y por ende al país, como el Cambio Climático y la Emergencia Sanitaria Mundial, procesos que necesariamente están provocando revisiones y generación de Visiones y Tendencias renovadas en esta materia; los cuales tendrían que emanar de IPT's superiores. (Conceptos como por ejemplo la "Infraestructura Sostenible", "Movilidad", "Economía Circular", "infraestructura y adaptabilidad para el cambio climático" etc…)… *Lo anterior se estima importante por la intrínseca y delicada relación mutua entre las Vocaciones Territoriales/Destinos de Uso de las distintas Áreas o Zonas de la RMS, y las características propias de las Redes Expresa y Troncal, relación que puede armonizarse o friccionarse según se defina en la Planificación.* *Es ahí donde se echa de menos a la existencia y referencia de un Marco Orientador Territorial (MOT) superior a nivel regional, actualizado y con niveles de proyección razonables, en el cual esté procesado y determinado lo de las Vocaciones Territoriales y Capacidades de Carga de los diversos Territorios y Territorialidades de la Región, a lo que a su vez se ciñan con las cualidades adecuadas, las distintas redes viales Expresa y Troncal.* *En la RMS existiría adelantada en el GORE RMS una versión de Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT), no oficial, elaborada en función*

	de los lineamientos y productos del "OTAS RMS". Se cree que en términos metodológicos, aún en esa calidad, es un instrumento al cual los diversos Sectores Públicos podrían asistir en consulta dada la pertinencia y consistencia de dicho análisis construido inter-sectorialmente en un largo proceso, por lo que se extiende la invitación para la incorporación de estos lineamientos levantados en forma multisectorial en su momento. **Enfrentados al dilema entre "Lo Ideal - Lo Real - Lo Posible", la propuesta MINVU dentro de sus prioridades sectoriales apuntaría legítimamente según se advierte hasta ahora a "Lo Posible" . Al MOP a su vez se le abrirían diversas opciones de planteamiento, desde hacer propuestas para "Mejorar Lo Posible", hasta invitar a "Lo Ideal" o "Deber Ser" , también legítimas.* **Como se ha adelantado, en lo práctico el trabajo no es menor aún sólo considerando el Escenario de "Lo Posible", pues implica la revisión del Texto Resolutivo Pro-forma de la Modificación con sus respectivos Cuadros y KMZ .* *De ahí que la posibilidad de detectar y/o plantear "Singularidades Sectoriales y/o Territoriales/Ambientales" de diverso tipo como las adelantadas tentativamente en la tele-reunión bi-lateral del 20.01.21 podrían ayudar también en el camino de responder a este propósito. Recordando sólo como ejemplo en esta ocasión la mención de algunas de dichas Singularidades asociadas a Factores Críticos de Decisión (FCD) que pueden conllevar Oportunidades y/o Riesgos, estarían entre otras las situaciones de Av. Pié Andino, potenciales inclusión de movilidades diversas (aéreas en este caso, teleférico o similar en sector precordillerana), Costaneras en los Bordes de Ríos Maipo y Mapocho en Áreas Rurales, la particular condición de Calera de Tango, etc.* *Como se indicó antes, estos y otros aspectos se*

	procuraría tratar con más detalle en Informe de Febrero próximo.

Respuestas de Cuestionario para Actores Clave (Municipio)

El cuestionario para recoger opiniones de los actores claves sobre la alternativa de modificación se encuentra aún en proceso de recepción de respuestas a solicitud de varios municipios.

A la fecha se han obtenido las siguiente respuestas:

Tabla 37: Sistematización Cuestionarios Alternativa Actores Claves

Síntesis	
Actividad	Cuestionario de Alternativas Actores Claves y antecedentes complementarios
Plazo	Recepción de respuestas en línea a través de https://geoaccion.cl/mprms104-diagnostico-ac, entre el 22 de diciembre de 2020 y el 8 de marzo de 2021.
Convocatoria	52 municipios.
Respuestas Recibidas	Se han recibido 41 cuestionarios respondidos, representando 40 municipios: 1. Alhué 2. Buin 3. Calera de Tango 4. Cerrillos 5. Cerro Navia 6. Colina 7. Conchalí 8. Curacaví 9. El Bosque 10. Estación Central 11. Huechuraba 12. Isla de Maipo 13. La Cisterna 14. La Florida 15. La Granja 16. Las Condes (2 cuestionarios) 17. Lo Barnechea 18. Macul 19. Maipú 20. Melipilla 21. Ñuñoa 22. Padre Hurtado

	23. Paine (cuestionario más 1 documento complementario) 24. Pedro Aguirre Cerda 25. Peñaflor 26. Peñalolén 27. Providencia 28. Pudahuel (cuestionario más 1 documento complementario) 29. Puente Alto 30. Quilicura (cuestionario más 1 documento complementario) 31. Quinta Normal 32. Recoleta 33. Renca 34. San Bernardo 35. San Joaquín 36. San Miguel 37. Santiago 38. Talagante 39. Til Til 40. Vitacura

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Se adjunta en formato digital una carpeta con los cuestionarios recibidos.

Los resultados obtenidos a partir de los cuestionarios y documentos complementarios se exponen a continuación en una matriz síntesis.

Tabla 38: Matriz Síntesis de Resultados Cuestionarios de Alternativas Actores Clave

QUINTA NORMAL		la via E28P en el tramo entre Carrascal y Brisas del Rio, el trazado propuesto esta dentro del Parque Rio Mapocho Art 5.2.2 PRMS, el cual se encuentra en proceso de ejecución por parte de SERVU bajo el proyecto Mapocho Rio
		Vía T60C, se solicita crear nuevo tramo entre Carrascal y calle Antártica disminuyéndolo a 20 metros, debido a que en ese tramo todavía sigue existiendo el par vial y desde Antártica a costanera sur disminuirlo a 34 ancho que tiene el proyecto de diseño anillo intermedio
		Via T58C, se solicita disminuir el ancho a 30 metros que es la afectación que actualmente tiene la vía nueva imperial
EL BOSQUE	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	
PEÑALOLÉN	Agradecemos haber considerado gran parte de nuestras observaciones. Sin duda esto nos permitirá poder concretar gran parte de nuestra red vial además de entregar bienestar a cientos de familias que no vivirán con el temor a ser expropiados algún día. Felicitaciones por el trabajo realizado!!	E9O:El trazado propuesto si bien reconoce la vialidad como una vialidad intercomunal, se propone que sea del tipo troncal con un perfil de 30 mts. de acuerdo con los estándares de diseño establecidos en el artículo 2.3.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y que reconozca el entorno precordillerano de la zona. La normativa vigente ha permitido no solo que dicha zona mantenga su condición de preservación, sino también ha permitido su mantención, acceso y cuidado. No visualizamos Av. Pie Andino como un gran corredor urbano concesionado y segregador, como han sido las autopistas urbanas, menos aún segregador de la precordillera. Una vialidad expresa del tipo autopista debe ser resuelta de una manera distinta y no a nivel, situación que no requiere para su desarrollo futuro que se plasme en el PRMS. Complementario al punto anterior, la propuesta de una vialidad urbana de menor impacto y cuya velocidad de diseño vaya entre los 50 y 80 Km/h. según OGUC, permite una viabilidad técnica mayor considerando las situaciones de fuertes pendientes y quebradas que el proyecto debe resolver.
		E8O: Se solicita actualizar perfil vial de acuerdo al Proyecto Américo Vespucio Oriente y aclarar los tramos subterráneos.
		E22S: Se solicita incorporar a la comuna de Peñalolén como parte de esta vialidad teniendo en consideración que parte de esta vía en su tramo final cruza nuestra comuna en el tramo comprendido entre Av. Departamental y Av. Américo Vespucio.
		T30O (Los Baqueanos): Se solicita eliminar trazado del PRMS debido a que solicitamos un ancho de 15mts., el cual será incorporado como vialidad comunal. Lo anterior hace mención a que la consolidación del perfil actual significaría innumerables afectaciones a utilidad pública.
		T35O (Diputada Laura Rodriguez): Se solicita eliminar la comuna de Peñalolén en esta vialidad ya que se encuentra fuera de nuestros limites comunales.
		T31O: Se solicita aclarar trazado en el tramo Av. Grecia - Av. Paseo Pie Andino, en referencia a la graficación del empalme de dicha via con Av. Paseo Pie Andino.
		T27O (Av. Quilin Sur): En el tramo comprendido 534 m. al poniente (eje calzada existente) Tobalaba, solicitamos poder corroborar como Municipalidad en terreno dicha distancia e informaremos nuestra medición a la brevedad.
		T27O (Av. Quilín Norte): Aclarar existencia de Parque adyacente.
		T28O (Los Presidentes-incluye parque): Aclarar que medidas de ancho corresponde a vialidad y parque.

CERRILLOS		CODIGO E1CS: AV. GENERAL VELÁSQUEZ, no se emplaza en la comuna de Cerrillos. su límite se define en el "Lindero poniente de Av. General Velásquez, el límite urbano de la comuna de cerrillos, graficado en los planos urbanos, se define de conformidad a la siguiente descripción contenida en la Ley N°18.715, DO del 05.12.1989 y el DFL N°38-18.992 del 14.08.1991, DO. del 21.10.1991.
		CODIGO E8S: AV. AMÉRICO VESPUCIO, tramo de FFCC a San Antonio – Autopista del Sol, no se emplaza en la comuna de Cerrillos. el tramo indicado en la alternativa corresponde a la comuna de Maipú.
		CODIGO E35S: CAMINO A MELIPILLA en la comuna de Cerrillos, corresponde solo en el tramo desde Av. Lo Errázuriz – Av. Américo Vespucio. el tramo Av. General Velásquez – Lo Errázuriz corresponde como de la vía "Av. Pedro Aguirre Cerda".
		CODIGO T61S: AV. LO ERRÁZURIZ, Según MPRMS-105, desde Lo Ovalle hasta Av. Pedro Aguirre Cerda se contempla en un ancho de 40 m., y no de 30 m. en la alternativa dice, además, se solicita por ser conveniente al futuro desarrollo de ciudad parque bicentenario y dar continuidad a la vía, que se contemple un ancho de 40 m., también desde Av. PAC hasta FFCC San Antonio un ancho de 40 m., se debe corregir.
A - LAS CONDES	Me preocupa que al ensanchar calles se le de privilegios a los autos. Se solicita dar espacio también para los peatones y ciclistas. Se podría aprovechar esta oportunidad para que en alguna de las vialidades sea parte de la normativa la creación de ciclovías, para que así éstas sean intercomunales y a nivel Metropolitano. Además de áreas verdes que sean parte del perfil de la calle, que sean también a nivel intercomunal.	E27C; entre Vitacura y Las Condes, actualmente tiene un ancho de 75 m. En esta modificación se propone disminuir a 29. Creo que debido a la conexion que produce Av. Kennedy, debería mantenerse el ancho de 75 m.
		T42O; entre Paul Harris y Americo Vespucio aumentaría el ancho (sólo para aceras), sin considerar ensanche de calzadas, debido a que actualmente hay poco espacio para mejorar ruta peatonal y de bicicletas. En ningún caso aumentaría calzada.
		T43O; entre Av. Kennedy y Los Militares mantener ancho actual de 37,6
		T46O; Mantendría el ancho que tiene actualmente, entre Santa Magdalena Soffia y Rotonda Atenas para privilegiar flujo peatonal y agregar ciclovía (sólo para aceras, sin ensanche de calzadas), y continuidad en el ancho del perfil
		T47O; entre Tomás Moro y Las Condes aumentaría el ancho (sólo para aceras), sin considerar ensanche de calzadas, debido a que actualmente hay poco espacio para mejorar ruta peatonal y de bicicletas. En ningún caso aumentaría calzadas. Además para darle mayor continuidad en el ancho del perfil en la totalidad de la calle.
		T60O; aumentaría el ancho (sólo para aceras), sin considerar ensanche de calzadas, debido a que actualmente hay poco espacio para mejorar ruta peatonal y de bicicletas. En ningún caso aumentaría calzadas.
		T43C; Av. Cristobal Colon entre Tobalaba y Vespucio aumentaría el ancho (sólo para aceras), sin considerar ensanche de calzadas, debido a que actualmente hay poco espacio para mejorar ruta peatonal y de bicicletas. En ningún caso aumentaría calzadas.

B - LAS CONDES		E90: El trazado propuesto debe coincidir con el existente en nuestro PRC. Requerimos aclarar a fin de comprender propuesta. Nos preocupa como este trazado propuesto afecta lo que tenemos en superficie.
		Anillo de Circunvalación Orbital Primero debemos aclarar su propuesta.
		Anillo de Circunvalación Orbital Codigo propuesto no coincide con el código de nuestro PRC.
		Códigos no coincide. Nuevamente no se entiende la propuesta de su trazado en E27C. Perfil de E27O (E10O según nuestro PRC)
		¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro Nº4?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente. Creemos que es posible que si, pero primero debemos aclarar su propuesta.
		Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro Nº4 que están en su comuna, aquellos errores que usteddetecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ. Codigos distinto al existente en nuestro PRC.
		Código T26O (T21O nuestro) Padre Hurtado. propuesto no coincide con el existente. El tramo Camino El Alba Gral. Blanche. aparece propuesto como subterráneo, sin embargo en nuestro PRC, esa opción fue eliminada hace tiempo. Está la Estación Metro Los Dominicos y el Parque Los Dominicos en superficie.
		T40O (T9O en nuestro PRC), código no coincide.
		T41O (T8O en nuestro PRC), código no coincide.
		T42O (T7O en nuestro PRC), código no coincide. Av. Cristóbal Colón entre Vital Apoquindo y Paul Harris, error en el nombre calle. Av. .Colón al Oriente de Paul Harris se llama "La Quebrada" - entre Paul Harris - Américo Vespucio, el perfil propuesto de 28,00 mts., no coincide con el perfil existente, consolidado y construido por nuestro PRC de 28,5 mts. - entre Américo Vespucio y Mariano Sánchez Fontecilla no esta considerado en su propuesta. Debe considerarse.
		T43O Av. Alonso de Córdova,(T36O en nuestro PRC), código no coincide. entre Av. Kennedy y Los Militares, perfil propuesto de 37,00 mts., no coincide con el perfil existente, consolidado y construido por nuestro PRC de 37,60 mts.
		T43O Av. Cuarto Centenario, código no coincide.
		T44O (T40 en nuestro PRC) Código no coincide.
		T45O Gral. Blanche, (T5O en nuestro PRC) Código no coincide. presenta error en nombre y perfil, entre Padre Hurtado Sur y Apoquindo. En dicho tramo, la calle se llama "Patagonia". El perfil propuesto en dicho tramo es 25,00 mts., no coincide con el perfil existente, consolidado y construido por nuestro PRC de 30 mts.

		T46O Los Domínicos, presenta error en código y perfil. (T6O en nuestro PRC.) La propuesta indica perfil total en 25 mts. lo que no coincide con el perfil existente, consolidado y construido por nuestro PRC, el cual presenta Los Dominicos en 2 tramos: Entre Patagonia y Sta. Magdalena Soffia es de 25 mts. Entre Magdalena Soffia y Rotonda Atenas es de 35 Mts.
		T47O Av. Las Condes (T2O segun nuestro PRC.) Código no coincide. Donde dice tramo Tabancura-Av. Kennedy, no quedan claro limites - Donde dice tramo Av. Kennedy - Av. Apoquindo, código no coincide.
		T48O, Av. Chesterton, Códigos no coinciden. Limites no estan claros. Dice "Av. Chesterton tramo Padre Hurtado-Vitacura - Av. Apoquindo. Los limites indicados no coinciden en la zona. ACLARAR.
		T48O Tomas Moro, aparentemente por el diagrama del cuadro uitilizado se omitió código. Cuadro esta en blanco. Aclarar. Tomas Moro presenta error en perfil . Tramo propuesto presenta perfil completo en 25 mts. Según nuestro PRC Tomás Moro tiene 2 perfiles según los siguientes tramos: entre Av. Apoquindo y Rotonda Atenas = 25,00 mts. Entre Rotonda Atenas y Alonso de Camargo, 30,00 mts. Entre Alonso de Camargo y Av. Francisco Bilbao, 25,00 Mts. CORREGIR.
		T49O error de código. Según nuestro PRC es T68O.
		T50O error de código (T69O en nuestro PRC)
		T51O Error de código (T67O según nuestro PRC)
		T56O error de codigo (T25O según nuesro PRC)
		T60O Camino a Farellones, error de código (T28O según nuestro PRC) tramo Av. Las Condes - LEU poniente de Farellones. Aclarar sigla. Además perfil propuesto es de 20 mts. no coincide con el perfil existente, consolidado y construido por nuestro PRC de 25 mts.
		T1C , Av. Apoquindo error de código. (T2O según nuestro PRC) Donde dice Av. Apoquindo entre Tobalaba y Av. Américo Vespucio, debe corregirse. Calle Tobalaba no corresponde a Las Condes. Debe decir Eje de Canal San Carlos, el cual es limite comunal con Providencia.
		T36C Isabel La Católica- Error de código. (T8O según nuestro PRC), dice tramo entre Tobalaba y Av. Américo Vespucio. Tobalaba pertenece a Providencia. Tramo debería decir "desde eje del Canal San Carlos a Av. Américo Vespucio." Límite no coincide con el perfil existente, consolidado y construido por nuestro PRC de 30 mts.
		T43C -Av. Cristóbal Colón Error de código. (T7O según nuestro PRC). entre Av. Américo Vespucio y Tobalaba. Presenta error de perfil. Proponen 28,00 mts. no coincide con el perfil existente, consolidado y construido por nuestro PRC de 28,50 mts.
		T44C Av. Vitacura -(T1O según nuestro código PRC).propone 30,00 mts. para el tramo Av. Kennedy - Pdte. Riesco. Debe ser Av.Kennedy _ Isidora Goyenechea Manteniendo los 30 mts.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Pdte. Riesco entre Av. Costanera Sur Rio Mapocho y Av. Las Condes.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Martín de Zamora entre Mariano Sánchez Fontecilla y Hernando de Magallanes.

		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Av. Cristóbal Colón entre Mariano Sánchez Fontecilla y Av. Américo Vespucio.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Isabel la Católica entre Av. Américo Vespucio y Av. Tomás Moro.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Av. Manquehue entre Av. Kennedy y Av. Francisco Bilbao.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Paul Harris entre Estoril y Camino Fray Jorge. La Posada entre Camino Fray Jorge y Av. Del Monte.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Camino Francisco de Asís entre Av. Las Condes y Francisco Bulnes Correa, manteniendo sus tramos y perfiles.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Camino San Antonio entre Av. Las Condes y Av. Charles Hamilton.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: Charles Hamilton entre Av. Las Condes y Camino La Posada, manteniendo sus tramos y perfiles. Av. Del Monte entre Av. Las Condes y San José de la Sierra.
		Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad metropolitana: San José de la Sierra entre Av. Las Condes y Camino Pie Andino.

QUILICURA	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 SANTA 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 (ver figura 9 adjunta). 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 otorgar los permisos de urbanizaciones o construcciones. *Las figuras indicadas en cada comentario serán enviadas vía correo como complemento a este formulario.	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.
		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) (Ver figura 1 adjunta).

		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 (ver figura 2 adjunta), 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 (ver figura 3 adjunta) 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.
		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 (ver figura 4 adjunta).
		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 el Cerro (ver figura 5 adjunta).
		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 atravieso que permita la circulación norte-sur, evitando el efecto barrera que se genera por Américo Vespucio (E8N).Este atravieso 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) (ver figura 6 adjunta).
		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 atravieso 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 (ver figura 7 adjunta).
		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 intención de otros proyectos a desarrollar en el sector, al que se le pretende dar continuidad con un ancho de faja de 30 m (ver figura 8 adjunta).

TALAGANTE	Nos interesa sobremanera como Municipalidad y Comuna la actualización de la red vial intercomunal, buen avance.	T9P Costanera Sur Río Mapocho: Afecta a conjuntos habitacionales Alto del Sol 1 y 2. Se adjunta informe de la Dirección de Obras. Reduce 5 metros del anterior ancho en área urbana, desafectar proyectos de acuerdo con nuevo trazado.Considerar disminución de ancho al costado sur de la vía.
		T10P Camino Melipilla: Se propone continuar desde La Palma hasta Santa Adriana recta, paralelo a Ruta 78, vía E4P. Camino Santa Adriana, sería parte de la vía T10P, en ese tramo, hasta llegar a Costanera Sur Rio Mapocho T9P, antes de cruzar el rio Mapocho hacia El Monte. Además, se solicita que la modificación a Camino Melipilla T57S, sea coincidente con los conjuntos habitacionales Barrio Modelo 4 y 5, Carlos Droguett Etapas 1 a 4 y Valle del Encanto Etapas 1 a 5 y que no se generen afectaciones a las edificaciones y lotes que enfrentan dicha vía. Se adjunta Informe de la Dirección de Obras.
		En la vía T10P, el tramo Costanera Sur Río Mapocho- Las Palmas, esta última se debe referir a la Palma y no Las Palmas,
LA FLORIDA		E23CS: Vicuña Mackenna Oriente, entre Departamental y Américo Vespucio ,el PDF de la alternativa dice comuna de Macul, y lo correcto es comuna de La Florida. A su vez, Vicuña Mackenna Oriente y Poniente tienen anchos superiores al propuesto debido a la ejecución del corredor Transantiago.
		T23O: Avda. Colombia tramo Bahía Inglesa - Santa Julia mantener ancho PRCLF 30 metros, dado que se encuentra mayormente consolidado. Avda. Froilán Roa aumentar ancho de faja a 30 metros, para dar continuidad a la vía.
		T16O:CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO Via que actualmente se encuentra en etapa diseño de ingeniería (proyecto SERVIU RM).
		T18O MARÍA ELENA - DIEGO PORTALES: Aclarar disparidad en anchos de faja considerando continuidad de Avenida Maria Elena 30m, Diego Portales (La Florida) 25 m y Diego Portales (Puente Alto) 40 m. Corregir Tramo Avda. La Florida - camino a San José de Maipo, pertenece a Puente Alto.
		T20O JARDÍN ALTO: Se solicita incorporar el cambio de categoría a toda la Avda. Jardín Alto, entre Walker Martínez y Avda. Trinidad o, justificar, por qué no se considera la vía completa.
		T4CS DEPARTAMENTAL: Aumentar ancho de faja en el territorio comunal coincidiendo con lo exigido por el PRCLF, ya que el perfil está prácticamente consolidado.

ÑUÑOA		T33C J. Guzmán E. Se solicita aclarar dimensiones con Comuna de Providencia, en Plaza 18 de Septiembre; por PRC de Ñuñoa se indican 40 metros al eje comunal.
		T33C Diagonal Oriente Se solicita aclarar dimension con Comuna de Providencia, tramo Manuel Montt - Marchant Pereira, ya que por PRC de Ñuñoa se indican 12.5 metros a eje comunal.
		Se solicita incorporar vialidad Troncal de Los Tres Antonios, tramo Av. Irarrazaval - Rodrigo de Araya, de dimension 15.00 metros, con el objetivo de otorgar carga de ocupacion al uso de suelo de la Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educacion y par vial con Pedro de Valdivia.
		T55C Pedro de Valdivia Se solicita modificar dimension de Pedro de Valdivia tramo Av. Grecia – Rodrigo de Araya en 35 metros, unificando dimension de la via en todo su eje.
CALERA DE TANGO	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	
LA GRANJA	Nos preocupa que en la propuesta de Modificación se haya retirado de la clasificación como vía Troncal a la Av. San José de La Estrella. Dado su importancia como vía de conexión intercomunal y su gran flujo vehicular público y privado. Por lo que reiteramos, encarecidamente, su reincorporación a dicha clasificación.	Incorporar la vía Av. San José de La Estrella (código existente T46S) entre tramo Av. Santa Rosa - Coronel en la comuna de La Granja. Cumple el rol fundamental de conectar comunas como San Ramón - La Pintana - La Granja - La Florida, con gran flujo vehicular de transporte público y privado. Además se une con las vías Expresas Vicuña Mackenna (E23S) y Av. La Florida (E22S), permitiendo a los vecinos una gran acceso al transporte público. La vía Av. San José de La Estrella posee mediana (bandejon) , no permitiendo que se puedan realizar cruces con otras vías o circulación peatonal a cualquier nivel. Además la Av. San José de La Estrella pertenece a la red vial básica del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
		T46S MANUEL RODRIGUEZ tramo Av. Américo Vespucio - Av. La Serena, se debe incorporar dicho tramo al archivo KMZ, aparece solo en el Cuadro N°6 (texto PDF). Tramo que consideramos fundamental y esencial por el flujo vehicular y la conectividad que otorga.. Además se debe modificar el cambio de nombre de la vía Av. La Serena por Av. Cardenal Raúl SIlva Henríquez.
		T19O VICUÑA MACKENNA, tramo Av. La Serena - Manuel Rodriguez, cambiar donde dice Manuel Rodriguez por Coronel en cuadro N°6, texto PDF.
		T22O AVENIDA LA SERENA / 4 ORIENTE, tramo no pertenece a la comuna de La Granja (eliminar nombre de la comuna indicado en el cuadro N°6, texto PDF).
		T17CS AVENIDA LA SERENA (4 ORIENTE), extender trazado desde Av. Américo Vespucio hasta Santo Tomás en la comuna de La Granja. Actualmente corresponde a una vía Troncal, perteneciente a la red vial básica del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Que permite y genera una conectividad en su continuidad con las comunas de San Joaquín - La Granja - La Pintana, llegando hasta la Troncal T45 S Maria Elena, desembocando en el acceso a la caletera de la via Expresa E6S Acceso Sur. El tramo solicitado de extensión de la vía Troncal T17CS AVENIDA LA SERENA hacia el sur de Av. Américo Vespucio, otorga a los usuarios una ruta alternativa a una vía concesionada. Además esta vía cumple con las condiciones fundamentales establecidas en el Art. 2.3.2 de la OGUC, punto 2 Vía troncal. Por lo anterior esta vía no puede bajar su clasificación.

		T1CS COMBARBALA, Tramo Av. Santa Rosa - Elqui 30 m. Tramo Elqui - Av. Cardenal Raúl Silva Henríquez (Ex La Serena) 60 m. Tramo Av. Cardenal Raúl Silva Henríquez (Ex La Serena) - Punta Arenas 20 m. Lo anterior corresponde a los perfiles existentes y por la existencia en el tramo Elqui - Av. Cardenal Raúl Silva Henríquez (Ex La Serena) del parque lineal Combarbalá, ubicado en el centro de la vía.
		T17CS AVENIDA LAS INDUSTRIAS. Tramo Av. Yungay - Padre Esteban Gumucio 40 m. Padre Esteban Gumucio - Lo Ovalle 60 m. por la existencia en el sector oriente del parque Las Industrias.
		T17CS AVENIDA LA SERENA (4 ORIENTE), modificar y actualizar el nombre de la vía, donde dice AVENIDA LA SERENA por AV. CARDENAL RAUL SILVA HENRIQUEZ en todo el texto., complementariamente indicamos que la denominación 4 ORIENTE no corresponde al territorio comunal. Tramo Av. Américo Vespucio Lo Ovalle el sector comprendido entre Av. Santa Ana y Lo Ovalle, se debe incorporar al archivo KMZ, aparece solo en el Cuadro 9.2 (texto PDF)
		T17CS CONEXION LA SERENA LAS INDUSTRIAS, es importante indicar que frente a la propuesta presentada de conexión de 2 vías Troncales, mientras no se materialice dicha conexión se solicita mantener la condición de Troncal de la Av. Cardenal Raúl Silva Henríquez (ex La Serena) entre el tramo Santa Ana - Lo Ovalle y su continuidad a la comuna de San Joaquín.
ISLA DE MAIPO	Consideramos que la necesidad de conectividad vial metropolitana (traspaso comunal) se encuentra resuelta por las vías T8S, T9S, T7S.	T6S, COSTANERA NORTE RIO MAIPO tramo Ruta 78 - Arco Orbital Sur Isla de Maipo, desde puente La Puntilla hasta intersección con puente de Naltagua. Se solicita eliminar debido a que en la búsqueda de preservar y potenciar la identidad comunal, no estamos de acuerdo proyectar una vía troncal metropolitana (con alto flujo) que QUIEBRA la relación de la comunidad y el borde natural que es el rio Maipo.
		T5S COSTANERA SUR RIO MAIPO tramo Acceso Sur Isla de Maipo - Buin Se solicita eliminar debido a que en la búsqueda de preservar y potenciar la identidad comunal, no estamos de acuerdo proyectar una vía troncal metropolitana (con alto flujo) que QUIEBRA la relación de la comunidad y el borde natural que es el rio Maipo.
TIL TIL	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	

PAINE	En general, como Municipalidad de Paine, estamos de acuerdo con la propuesta ya que involucra un desarrollo territorial a nivel comunal y regional; sin embargo, solicitamos considerar las nuevas propuestas que sugerimos a algunas de las vías, puesto que además de conectar y otorgar una mejor accesibilidad, nos interesa mantener nuestro territorio rural sin mayores intervenciones que afecten la agricultura y las áreas de valor ecológico, como la Reserva Altos de Cantillana.	VÍA CÓDIGO: E24S RUTA DEL VALLE SUR. NUEVA PROPUESTA: Se sugiere modificar trazado y empalmar con caminos existentes para no intervenir suelo agrícola con producción, en este caso, empalmando con Camino Santa Luisa hasta llegar a la propuesta de trazado original al oriente, en los cerros precordilleranos. FUNDAMENTO: Contamos con caminos existentes, evitamos "cortar" terrenos agrícolas en plena producción (siendo Paine una comuna rural que basa gran parte de su economía en la producción agrícola) y evitamos afectar al asentamiento humano más consolidado que bordea la actual ruta G-505.
		VÍA CÓDIGO: T3S TRANSVERSAL SUR NUEVA PROPUESTA: Se sugiere modificar trazado y bordear/pasar por la ladera del cordón nor-poniente que mira a la Laguna de Aculeo hasta empalmar con ruta T4S conectando el sector de Pintué-Rangue con Buin a la altura de Valdivia de Paine. FUNDAMENTO: Lo complejo de la ruta propuesta por la Modificación PRMS 104 es que, además de cruzar las áreas de interés agropecuario exclusivo, se inserta en las áreas de valor natural: área de protección de desarrollo controlado (PEDC-6) y, en el límite del área de protección prioritario, con un alto valor ecológico y, si bien su trazado realiza by pass para no afectar a las localidades, afecta igualmente al área de valor natural mencionado, de tremenda importancia para la comunidad local y también a nivel regional. Por lo tanto, no siendo de menor complejidad, ya que igualmente se proyecta un trazado vial en el área de valor natural, pero hacia el sector menos consolidado (nor-poniente) de la laguna, la nueva ruta que propone la Municipalidad de Paine considera que las localidades que rodean la laguna, requieren igualmente mejorar la conectividad intra e inter comunal, ya que la ruta actual G-546 no cuenta con el ancho de faja necesaria para poder consolidar proyectos que promuevan mejorar la circulación vial, así también como la peatonal de manera sustentable. Similar situación acontece con la ruta G-530. La nueva ruta debiese realizarse con una fuerte base en la sustentabilidad, puesto que se inserta en el área de valor natural mencionada.
		VÍA CÓDIGO: T15S AVDA. EL CERRILLO NUEVA PROPUESTA: Se sugiere considerar en gran parte del trazado, los caminos existentes que nacen de la ruta Alto Jahuel (G-515-H) para no perjudicar la producción agrícola., hasta empalmar con ruta G-517 - Acceso Sur. FUNDAMENTO: Se cuenta con caminos existentes evitando generar nuevos trazados y tratando de no intervenir la producción agrícola.
		VÍA CÓDIGO: T18S 18 DE SEPTIEMBRE NUEVA PROPUESTA: Se sugiere continuar por vía Presidente Prieto, eliminando la alternativa de Baquedano/18 de Septiembre, y generando una ruta alternativa paralela a Avenida 18 de Septiembre que finalice su trazado al sur del sector de La Rana, empalmando con Ruta T19S, camino Alto Jahuel. Por último, se sugiere consolidar el tramo existente de Avenida Presidente Prieto al poniente de la ruta 5 Sur. FUNDAMENTO: La nueva propuesta considera, dado que está proyectado un paso bajo nivel (proyecto Cruce Vehicular Desnivelado Ruta G-535, Paine) (MOP-EFE) cuyo ancho, aproximadamente, entre líneas oficiales coincide con la proyección establecida en el PRC (30 m) y la propuesta de vía troncal PRMS-104 (30 m) , continuar por la ruta Presidente Prieto existente y proyectada según PRC al oriente, atravesando suelo agrícola, pero siguiendo en el mayor parte del trazado, los caminos interiores, para afectar en menor medida, la producción agrícola. Por otra parte, con la nueva propuesta se descongestiona Avenida Baquedano y no se altera el centro cívico de la comuna, Avenida 18 de Septiembre, principalmente, al no contar esta vía con el ancho necesario entre líneas oficiales requerido por la propuesta del PRMS-104. Por último, las intervenciones realizadas para hermosear y reforestar Avenida 18 de Septiembre, como la plantación con Quillay, árbol endémico de la zona central de Chile, cuyos frutos se obtienen en un largo plazo, se conservarían.

		En Cuadro N° 4 Vialidad Troncal Sector Sur: T3S. En la propuesta de memoria dice "Nombre de la Vía Tramo: Ruta del Valle Sur-Costanera Angostura". En la anterior memoria del PRMS dice en "Nombre de la Vía Tramo: Ruta del Valle Poniente-Costanera Angostura". T4S: En la propuesta de Memoria, se menciona solo a Paine. Falta Buin. T15S: En la propuesta de Memoria, se menciona solo a Buin. Falta Paine. T11S: En la propuesta de Memoria, se menciona solo a Buin. Falta Paine.
PUENTE ALTO		E23S Avenida Concha y Toro entre Avenida San Carlos y calle Independencia se proyecta con 58 mts y en el PRC contempla 60 mts.
		E37O CAMINO INTERNACIONAL entre Ejército libertador y Paseo Pie Andino reducir ancho de faja ya que afecta todo el tramo en su costado norte, en costado sur hay gran desnivel del terreno lo que dificultaría la construcción de la vía. La vía no se conecta con Camino Internacional hacia el oriente en la intersección con Pie Andino
		E22S Av. La Florida en Puente Alto el nombre de la vía es Avenida Camilo Henríquez
		La vía T29S DOMINGO TOCORNAL entre Santa Rosa y Acceso Sur se propone iniciar diagonal hacia el sur un poco al oriente del quiebre planteado, en la intersección de Av. Chiloé del PRC de Puente Alto.
		T59S Av. Eyzaguirre se proyecta con 25 entre Av. Santa Rosa y Acceso Sur, el PRC contempla 20 mts.
		T10O Av. Costanera Norte Río Maipo, el trazado propuesto afecta desde calle el Quisco de Casas Viejas vasto sector de viviendas, se solicita rectificar trazado por el borde sur de dichos predios)Canal La Carburera) y continuar trazado siguiendo el curso del canal al oriente.
		T17O El Peral entre Concha y Toro y Camilo Henríquez, la vía propuesta no recoge trazado del PRC vigente basado en "interpretación de Vialidad metropolitana PRMS en Puente Alto" (ORD. N°3967 del 20.11.2002 de SEREMI de V y U, se solicita rectificar trazado ya que afecta vía local que no cumple con ancho propuesto.
		T23O nonato Coo, se solicita incorporar trazado de la vía en tramo ubicado entre Eyzaguirre y Camino Internacional graficado en PRC y aprobado en Interpretación de Vialidad, ORD. N°3967, del 20.11.2002.
		T23O Nonato Coo se proyecta con 25 mts , el ancho existente en casi toda la comuna es de 20 mts. afectando gran sector urbanizado.

PROVIDENCIA	Es importante señalar que además de las nuevas definiciones de tramos y categorías viales, se deben realizar adecuaciones desde el punto de vista de la definición de las vialidades en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, que son insuficientes en relación a lo señalado en las categorías de vías troncales y expresas. En cada una debiesen existir diferencias cualitativas (valor dentro de la ciudad, función de la calle, escala a la que sirve, carácter del espacio público y de las edificaciones que lo rodean, áreas o inmuebles de valor patrimonial cultural, etc) además de la revisión de los parámetros cuantitativos que se señalan en la OGUC (como los anchos de perfiles).	E23C VICUÑA MACKENNA Tramo entre Río Mapocho - Rodrigo de Araya; En esta parte de la ciudad, Benjamín Vicuña Mackenna es una vía urbana que pasa por el centro de la ciudad, y es límite entre comunas, y como tal debiese vincular ambos territorios de forma segura para todos los modos de transporte (peatones, ciclos, vehículos motorizados). En este sentido, es importante fomentar las características urbanas funcionales y el perfil a escala humana, con bajas velocidades de circulación para promover la seguridad en el tramo. Se solicita que la propuesta actual de vía expresa se modifique para que la vía se categorice como vía troncal. En efecto, conforme al artículo 2.3.2. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, la categoría de vía. En efecto, conforme al artículo 2.3.2. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, la categoría de vía expresa permite velocidades entre 80 y 100 km/h. Consideramos que este rango de velocidades hacen que Vicuña Mackenna se utilice como una autopista urbana que segrega y divide la ciudad, y que sea percibida como insegura y amenazante para el peatón. Esta calle, donde transitan a diario miles de personas y que tiene un corredor de transporte central, debiera tener una velocidad máxima de 50 km/h, por motivos de convivencia y seguridad vial. Además, el perfil existente entre líneas oficiales es de 40 m, por lo tanto no cumple con los anchos exigidos por la OGUC para una vía expresa, que es 50 m entre líneas oficiales. Además el tramo, al menos en la comuna de Providencia, cuenta con una gran cantidad de áreas e inmuebles de valor patrimonial cultural (6 Inmuebles de Conservación Histórica, 2 Zonas de Conservación Histórica y 2 Monumentos Históricos, entre los que se encuentra la Sede del Consejo de Monumentos Nacionales y el Museo Benjamín Vicuña Mackenna), lo que hace imposible un ensanche más allá del perfil actual entre líneas oficiales para alcanzar esos 50 m.
		T42C EL AGUILUCHO y AVENIDA ECHEÑIQUE se solicita que la propuesta actual de vía troncal se modifique para que la vía se vuelva a la categoría de vía colectora.
		T46C RICARDO LYON se solicita que la propuesta actual de vía troncal se modifique para que la vía se vuelva a la categoría de vía colectora.
		T48C SUECIA se solicita que la propuesta actual de vía troncal se modifique para que la vía se vuelva a la categoría de vía colectora. Suecia es una vía que en su extremo norte desarrolla un sector comercial con uso peatonal que se refuerza con calles
		T33C SANTA ISABEL tramo Condell - Manuel Montt donde dice "35" debiese decir "Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 26 y 35 m", puesto que en la esquina nororiente de Miguel Claro con Santa Isabel se afecta una parte de la Zona Típica 08 "Dalmacia", por lo que la idea es resguardarla íntegramente.
		T51C AVENIDA TOBALABA/SÁNCHEZ FONTECILLA entendiendo que la voluntad del planificador es que Tobalaba y Sánchez Fontecilla se traten como una unidad, es relevante mencionar que la afectación se toma desde el eje hidráulico del Canal San Carlos (mitad para Providencia y mitad para Las Condes). En el PRSM vigente, dada una afectación pareja, se entienden 40 m de afectación para cada lado del Canal, sin embargo en la propuesta del PRMS 104, dicha afectación es variable y por lo tanto es poco clara en cuanto a el segmento en que se disminuye la afectación, con lo que se entiende que se disminuye de forma simétrica desde el eje hidráulico del canal mencionado. Consecuentemente, se propone mantener la categoría de T51C pero dentro del cuadro, separar ambas calles y especificar la afectación desde el eje hidráulico del canal San Carlos hacia la comuna correspondiente. Es decir, Tobalaba para Providencia y Sánchez Fontecilla para Las Condes, manteniendo la propuesta de que ambas se planifiquen y funcionen como par vial.

		T49C AVENIDA TOBALABA/SÁNCHEZ FONTECILLA Se propone disminuir la afectación de Tobalaba en el tramo entre Vitacura y Providencia al ancho existente (variable entre 24 y 30 m), puesto que los edificios de ese segmento se construyeron en los últimos 30 años y son de gran altura, por lo que es una afectación poco factible de ejecutar. Además se propone que se mantenga la faja de expropiación desde Providencia hacia el sur en 80 m, exceptuando la ZCH 17 de esquina Providencia con Tobalaba. Esto para lograr ejecutar la visión de conjunto del par vial entre Tobalaba y Sánchez Fontecilla en un sector que actualmente evidencia falta de espacio público peatonal.
		T1C AVENIDA PROVIDENCIA en cuadro PDF tiene un error de tipeo en el ancho mínimo del tramo entre Román Díaz - Av. Tobalaba donde dice T1C debiese decir 30-42,5. Además se observa un problema de diagramación donde la comuna y anchos mínimos están desalineados en relación al Nombre de la vía.
		T33C SANTA ISABEL tramo Vicuña Mackenna - Av. General Bustamante donde dice "Ancho existente" debiese decir "Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 30 y 46 m".
		T35C CURICÓ tramo entre Av. Vicuña Mackenna – Av. General Bustamante debiese formar parte de AVENIDA FRANCISCO BILBAO, descripción que se desarrolla justo a continuación en ese cuadro. En este mismo tramo, se propone que el ancho de vía donde dice "25" debe decir "Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 21 y 25 m", puesto que en el lado norte del tramo señalado actualmente existe el ICH 69.
		T35C AVENIDA FRANCISCO BILBAO corregir orden de los tramos y anchos propuestos, que debiesen decir: Pedro de Valdivia - Ricardo Lyon ("30") Ricardo Lyon - Los Leones ("Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 25 y 30 m") Los Leones – Américo Vespucio (30)
		T36C RANCAGUA tramo entre Av. Vicuña Mackenna – Ramón Carnicer donde dice "Ancho existente" debiese decir "Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 18 y 25 m".
		T43C ELIODORO YÁÑEZ se propone modificar los tramos y la definición de ancho de los mismos, como se indica a continuación: - Tramo entre Providencia – J. M. Infante donde dice "Ancho existente" debiese decir "Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 19 y 25 m". - Tramo entre Manuel Montt - Ricardo Lyon donde dice "Ancho existente" debe decir "Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 19 y 25 m". - Tramo entre El Bosque Sur - Juan de Dios Vial Correa donde dice "Ancho existente" debe decir "Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 22 y 25 m".
		T31CN AVENIDA DEL CERRO se propone modificar el tramo troncal, entre Los Conquistadores y Río Mapocho.
		T29CN AVENIDA BELLAVISTA se propone reformular los tramos puesto que no son coincidentes entre ellos: - Tramo Pío Nono - Montecarmelo se propone disminuir el ancho de faja a un ancho existente variable entre 18 y 20 m. puesto que la afectación actual incide sobre varios inmuebles y zonas con declaratoria patrimonial (ZT 03 Población León XIII, MH 08, ICH 10 Montacarmelo). - Tramo Montecarmelo - El Cerro, se mantiene con 30 m.
		En pdf, el título "CUADRO 9.1 VIALIDAD TRONCAL CENTRO NORTE Comunas: Renca, Conchalí, Independencia y Recoleta. Parte de la comuna de Quilicura, " aparece inconcluso y además falta mencionar a la comuna de Providencia.

		T37CN TUNEL SAN CRISTÓBAL se propone eliminar trazado, puesto que ya existe el Túnel San Cristóbal, que resuelve la conexión norte-sur en este punto. Con este mismo propósito, hemos solicitado con anterioridad que el Anillo de Circunvalación Central Sistema de Distribución Intermedio del PRMS se traslade desde calle Pedro de Valdivia a calle Los Leones para dar continuidad al túnel existente. Por otro lado, un nuevo túnel destruye la posibilidad de acceso al Parque Metropolitano, con fuerte tránsito peatonal y ciclista, que se refuerza los fines de semana mediante el cierre del tránsito vehicular de calle Pedro de Valdivia Norte por el programa Ciclorecreovía. Además se agregaría un nuevo quiebre al barrio Pedro de Valdivia Norte, de fuerte carácter residencial, que se ha visto impactado negativamente por la apertura del Túnel San Cristóbal, generando un deterioro urbano de calle El Cerro y sus alrededores.
		T38CN PEDRO DE VALDIVIA se solicita que la propuesta actual de vía troncal se modifique para que la vía se vuelva a la categoría de vía colectora. El nombre de la calle es Pedro Valdivia Norte (tramo entre El Cerro y Andrés Bello) y actualmente es el centro del barrio, donde no pasa transporte público. Su perfil de 30 m y su carácter se reconocen en el Plan Regulador Comunal de Providencia 2007 que la clasifica como colectora. Sin embargo, esto está en contradicción con lo establecido en la Modificación N°99 del PRMS de 2010, que la clasificó como troncal para aumentar el plazo de su afectación a utilidad pública (de acuerdo a la modificación del art. 59 de la LGUC sobre caducidades, que actualmente no está vigente).
		T55C PEDRO DE VALDIVIA en el tramo entre Andrés Bello - Providencia se propone disminuir ancho de faja a 20 m para respetar la declaratoria patrimonial de los inmuebles ICH 50 y 51 (Teatro Oriente y Villa Real). En el tramo entre Providencia y Dr. Pedro Lautaro Ferrer se propone disminuir a 30 m, para no afectar a los distintos inmuebles y zonas patrimoniales existentes en ambas veredas de ese eje (ICH 52, 44, 79, 26, 25, 45, 74, 46, 47, 48, 49; MH 12, 09; y ZT 05).
PEDRO AGUIRRE CERDDA		E4C RUTA 5 SUR Incluir a la comuna Pedro Aguirre Cerda, y modificar el límite oriente indicando Ruta 5 Sur.
		T6CS: Modificar nombre de Av. Salesianos por Av. Presidente Salvador Allende Donde dice La Feria debe decir Clotario Blest
		T13CS: Donde dice Ruta 5 Sur debe Av. Cerrillos (Caletera Autopista General Velázquez)

RENCA	Por favor considerar la necesidad de conectar la comuna de Renca con las comunas aledañas y de preservar los cerros de Renca	E31P El Retiro debiera ser una vía troncal, ya que las vías expresas en Renca han generado segregación socioespacial y deterioro del entorno urbano.
		T18CN Portezuelo Renca, se solicita eliminar este trazado debido a que divide el Parque Metropolitano Cerros de Renca, como se indicó en el oficio N°5084 del 21 de diciembre de 2017 de la Municipalidad de Renca, dirigido a la SEREMI Metropolitana de Vivienda y Urbanismo.
		T12CN VENTISQUEROS y T14CN MONTJO debieran extender su trazado hasta la vía E28P Costanera Sur. La comuna de Renca está rodeada de autopistas urbanas, por lo que cuenta con muy pocos puntos de ingreso/egreso para peatones y ciclistas. Es necesario establecer nuevas conexiones con comunas vecinas, gestión que solo puede hacerse desde la planificación de nivel intercomunal o metropolitano, de modo de conectar con la comuna de Cerro Navia.
		T20CN Costaneras Ferrocarril al Norte debieran tener un ancho de faja que sume 70 metros en total. Hoy podría interpretarse que cada una debe tener una faja de 70 metros, lo que sumaría un ancho mucho mayor, generando una barrera importante en la trama urbana de la comuna de Renca. Se solicita aclarar que la faja de ambas costaneras debe sumar 70 metros de ancho en total.
		Aun cuando hay ciertas vías que no son troncales en la comuna, sería de gran ayuda poder extenderlas hacia comunas vecinas, ya que la comuna de Renca se encuentra altamente segregada socioespacialmente debido a las autopistas urbanas que la rodean. Dado que la planificación de vías que exceden el límite comunal es una facultad del nivel metropolitano, se solicita la extensión de las siguientes fuera del límite comunal: 1. Esmeralda hacia el sur, para conectar con E28P Costanera Sur a la altura de Resbalón en Cerro Navia. (no es PRMS) 2. Caupolicán hacia el sur, para conectar con E28P Costanera Sur a la altura de Dr. José Tobías en Quinta Normal. (no es PRMS) 3. José Miguel Infante T6CN hacia el sur, para conectar con E28P Costanera Sur a la altura de Brisas del Río en Quinta Normal. 4. Bravo de Saravia hacia el este, para contectar con Bravo de Saravia/Las Cañas en Independencia. (no es PRMS)
		T7CN Costanera Sur Cerro Renca, el trazado en la alternativa de estructuración es distinto al que aparece en el Plano Interpretativo RM-PRMS20-05, por lo que se solicita aclarar si se está proponiendo un cambio.

VITACURA	Evaluar dar continuidad a la vía San Francisco de Asís hacia Las Condes hasta empalmar con la T51O San Francisco tramo Francisco Bulnes Correa-Av. Paseo Pie Andino. Este municipio se ha puesto como objetivo materializar la Costanera Sur (T 55 O) en su paso por la Comuna y lograr su continuidad con la comuna de Lo Barnechea. Al respecto, se agradecerá su colaboración para disponer de los terrenos actualmente en litigio por doble inscripción (Fisco de Chile y particulares), tanto en tramo La Aurora-Tabancura como en la comuna vecina para asegurar la continuidad de la materialización de su perfil hacia Lo Barnechea. Se sugiere considerar la DDU 398 guía para la confección de ordenanzas de Planes Intercomunales o Metropolitanos.	Respecto a la via E 26 O Costanera Norte, para el tramo especificado en su propuesta como Américo Vespucio-Puente La Dehesa, se solicita: • definir un nuevo subtramo Americo Vespucio- calle proyectada Luis Carrera Norte, • aumentar el perfil dispuesto por el PRMS (45 m.) para Costanera Norte en este nuevo tramo de acuerdo a la realidad existente, • y establecer para el mismo una afectación a utilidad pública de 10 m. hacia el norte desde la Línea Oficial norte existente. Lo anterior, con el objetivo de garantizar la existencia de espacio público para el desarrollo de la circulación peatonal y ciclística. La solución vial implementada por el MOP para el nudo Vespucio-Costanera Norte excede la faja dispuesta por el PRMS (45 m.) ocupando actualmente en este tramo un ancho variable entre 60 y 75 m. de perfil, dejó un ancho de acera mínimo de 1 m. aprox, en el cual no es posible desarrollar continuidad peatonal segura situada al borde de una autopista concesionada, ni menos agregar una circulación segura de ciclos. Acera que, además, aloja la postación de servicios eléctricos en superficie, disminuyendo aún más su ancho disponible.
		Respecto a la via E 27C Av. Kennedy, para el tramo Av.-Vitacura y Av. Americo Vespucio se solicita, para el territorio comunal de Vitacura, la desafectación a utilidad pública de este tramo, estableciendo de preferencia su ancho mínimo como "ancho existente". La Línea Oficial existente hoy en Vitacura se encuentra construida y consolidada con edificación en altura siendo impracticable un ensanche hacia ese costado. Adicionalmente, la consolidación de la vía concesionada se realizó a partir de la Línea de cierro existente hoy.
		Respecto a la via E 27O Las Condes, para el tramo Estoril-Puente San Enrique, agregar en columna COMUNA, "Vitacura". La comuna de Vitacura tiene su límite oriente en la calle San Francisco de Asís.
		Respecto a la vía T 26O Av. Padre Hurtado, se solicita extender el tramo indicado Costanera Sur Río Mapocho - Camino del Alba, incorporando el tramo de faja de reserva para futuro puente o túnel que cruce el Río Mapocho.
		Respecto a la vía T 53O Luis Pasteur, en el tramo Av. Vitacura a Costanera Norte Río Mapocho en su propuesta de alternativa de estructuración de la MOD 104 se establece como ancho entre Líneas Oficiales 50 m. para la vía; sin embargo, actualmente el PRMS define un ancho mínimo de 30 m., lo cual se solicita rectificar.
		Su propuesta alternativa de estructuración elimina dos tramos de la Troncal (T 20O), Av. Luis Pasteur, tramo desde Antonio Rabat a Río Mapocho y Av. La Vendimia, tramo desde Camino del Colibrí a Antonio Rabat. Al respecto, se solicita evaluar un artículo transitorio o similar otorgándole categoría, en este caso de Colectoras, a las vías Troncales eliminadas del PRMS en tanto no sea definida su clasificación en el PRC respectivo.
		Respecto a la vía T 62O San Francisco de Asís, tramo desde Raúl Labbé a Las Condes, agregar en columna COMUNA, "Vitacura". La comuna de Vitacura tiene su límite oriente en la calle San Francisco de Asís.
		Respecto a la vía T 48O Av. Chesterton, tramo desde Av. Padre Hurtado a Vitacura Av. Apoquindo, corregir descripción, reemplazando Vitacura-Apoquindo por "Vital Apoquindo".
		En el título del CUADRO 9 VIALIDAD TRONCAL SECTOR CENTRAL, incorporar "Vitacura" ya que las Troncales Av. Vitacura y Costanera Sur se emplazan en la comuna de Vitacura.

CERRO NAVIA	Se solicita tener en consideración propuestas descritas en respuestas a este cuestionario, como a las enviadas a SEREMI MINVU mediante Oficio N°2908 del 20.08.2018 y oficio N°11285 del 01.12.2020.	Se solicita informar a la Municipalidad de Cerro Navia el motivo del cambio de trazado de la vía El Retiro E31P.
		Disminuir el perfil de la vía Costanera Sur E28P, de tal manera que este se ajuste al trazado del proyecto actualmente en ejecución "Construcción Costanera Sur Poniente Etapa 2", entre calle La Estrella y Vespucio, esto ya que se justifica con la planificación tanto comunal como metropolitana respecto a la importancia de la ribera del Rio Mapocho, donde actualmente se encuentra en ejecución el proyecto MINVU "Mapocho Rio".
		Ya que Avenida Américo Vespucio se conformará como vía expresa incorporando el tramo en que actualmente es troncal, se solicita que El Retiro E31P se conforme como una vía Troncal disminuyendo su ancho de faja, entendiendo que esta termina en Renca en un vía Troncal T13CN Miraflores.
		1. Generar una vía de clasificación Troncal que una el término de la vía Rio Palena con la actual vía Rodoviario. 2. Incorporar la actual vía Rodoviario C12 como vía troncal Desde la intersección con Mapocho T16C hasta el termino de Rio Palena
		Tramo final de la vía Huelen T22C en cuadro 9 Vialidad Troncal Sector Central del documento "Alternativa de estructuración territorial modificación MPRMS 104: Vialidad Metropolitana", se indica el tramo Costanera Sur Rio Mapocho – Jose Joaquín Perez, mientras que en archivo KMZ esta vía solo está proyectada entre Costanera Sur y Teniente Cruz, eliminando el tramo comprendido entre Teniente Cruz y Jose Joaquín Perez.
SANTIAGO	Se debe dimensionar los anchos existentes y agregar una nota para prevenir que cuando se modifican los límites prediales, se altere la línea oficial.	E1C Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez, en el tramo Limite Comunal - Moneda: se propone 90 m. Dado el alto nivel de materialización del ancho y que solo restan 15 predios por adoptar la línea oficial proyectada actualmente, considerando además el efecto en la movilidad peatonal y en la continuidad del espacio público.
	En atención a lo señalado en la DDU N°398 punto 2.2.6.2. Afectación por Vías expresas y troncales, incluidos sus ensanches, se observa lo siguiente de los cuadros: - No se utiliza el código propuesto para las vialidades expresa y troncal, VE y VT respectivamente. - En la columna de la comuna, se observa que es trascendental el contar con los límites oficiales de las comunas, pues en la representación en KMZ estos no coinciden, al menos en la comuna de Santiago. - En la columna nombre y tramos , se debe incorporar nombre oficial de las vías, en el caso de Santiago, existen numerosas vías que no corresponden a sus nombres oficiales. Previniendo, modificaciones de deslindes prediales, se debería incorporar una nota que consigne una afectación automática en el caso que la línea de propiedad supere las líneas oficiales existentes, las cuales corresponden a las graficadas en los planos.	E1C Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez, tramo Moneda - Sazié, se propone , dada la existencia de un MH y dos ICH, al igual que la ZT Barrio Dieciocho, mantener ancho entre 65 y 80m que es lo existente. A continuación al sur se debiera mantener 70 m proyectado.

		E1CN Ruta 5 Norte: esta vía no se encuentra emplazada en la comuna de Santiago. Ese tramo oficialmente se denomina como Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez. El nombre oficial de la vía E1C, corresponde a Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez.
		E23C: La denominación de esta vía es Av. Vicuña Mackenna. Definir este tramo en relación a FFCC de Circunvalación no corresponde este elemento (paso sobre nivel), puede ser retirado y el tramo quedaría sin referencia en terreno.
		T13C SAN PABLO: incorporar tramo Matucana - Av. Presidente Jorge Alessandrí Rodríguez, comuna de Santiago, con 20m.
		T30C: Corresponde a una vía limítrofe entre Santiago y las comunas de Pedro Aguirre Cerda, San Miguel y San Joaquín, el ancho de 30m debe ser compartido por las comunas que comparten este límite. Además reiteramos solicitud realizada mediante ORD N° 2 del 29.03.2019 de la Asesoría Urbana de la IMS, que solicita incorporar esta vía como Av. Parque, en el artículo 5.2.3.4 del PRMS.
		T31C Ñuble, en el tramo Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez hasta Av. Vicuña Mackenna, se propone 30m, esta vía es la única vía de la comuna de Santiago que conecta poniente oriente.
		T2C: Solicitamos aumentar a 50 m el ancho en el tramo Conexión Subterránea – San Ignacio, para resolver de mejor forma el acceso al túnel y permitir en superficie la circulación peatonal. En este tramo existe un alto flujo peatonal constante para acceder al Parque O'Higgins y la Estación de Metro. Solicitamos ampliar el tramo de 50m hasta calle San Diego.
		T3C: solicitamos ampliar a 44m en el tramo Morandé - Teatinos, por el nivel de consolidación que posee, en el que resta sólo una propiedad ruinosa que cumpla con el ancho actualmente vigente.
		T30C: Para Diagonal Vicuña Mackenna, la propuesta contempla para el tramo Santa Elena – Av. Vicuña Mackenna 30m, se propone 40m dado el 100% de materialización del ancho.
		T33C SANTA ISABEL: para el tramo San Ignacio – Serrano, se propone mantener 35m, dado que no existe claridad legal sobre el tamaño de los predios y la ubicación del deslinde sobre la línea oficial. Se reitera observación de ocupar nombres oficiales.
		T34C SANTA ROSA: La denominación oficial es Santa Rosa. En el tramo Copiapó - Marina de Gaete, se debe mantener 40m, para generar un perfil regular en toda la extensión de esta vía.
		T1C Alameda Libertador Bernardo O'Higgins, se propone mantener ancho existente que va entre 48 y 98 m variable, entre Matucana y Av. Vicuña Mackenna. Esta vía alberga una gran cantidad de MH, ICH y Zonas Típicas y ya se encuentra consolidada en cuanto a su vialidad y circulación peatonal.
		T29C ANTOFAGASTA Para el tramo Exposición – Bascuñan Guerrero, la propuesta considera disminuir ancho de 40m a 25m, con este ancho propuesto se mantienen las DUP. Consideramos que este nuevo ancho no aportará a la capacidad vial y tampoco a mejora la capacidad peatonal. Solo mantendrá propiedades afectadas innecesariamente. Solicitamos aumentar 30m o disminuir al ancho existente. Para Av. El Mirador se propone eliminar tramo intercomunal en Av. General Rondizzoni y Av. Pedro Montt. Se propone eliminar Av. Pedro Montt como vía PRMS.
		T32C AV. DIEZ DE JULIO HUAMACHUCO: En el tramo Cuevas - Av. Portugal concordamos con el ancho pero se debe chequear la cota de 35,5, en nuestra base es de 34,5 m.

		T34C. SANTA ROSA En el tramo Placer - Av. Centenario, se proponen 40 m para dar regularidad al perfil de esta vía.
		Se propone incorporar los trazados de las siguientes vías: **Chacabuco:** Tramos: Mapocho - Rosas: 20m, ensanche al oriente Rosas - Santo Domingo: 14,8 y 20m; ensanche ambos costados Santo Domingo - Catedral: 20m, ensanche ambos costados Catedral - Compañía 20, ensanche ambos costados Compañía - Moneda: 11, ancho existente Moneda - Romero: 20, ensanche ambos costados Romero - Zuazagoytía: 20, ancho existente Zuazagoytía - Alameda Libertador Bernardo O'Higgins: 20, ensanche ambos costados. **Nataniel Cox:** Alameda Libertador Bernardo O'Higgins - Av. Centenario: 20m **San Diego**: Alameda Libertador Bernardo O'Higgins - Franklin: 20m Franklin - Av. Centenario 30m **Copiapó:** se propone reponer todas las D.U.P, por la importancia de esta vía como par alternativo y su conexión oriente poniente. **Esperanza**: Se propone mantener el eje como intercomunal, con el ancho proyectado con un ancho variable en los siguientes tramos: Presidente Errázuriz Zañartu - Yungay: 20m, ensanche al poniente Yungay - Andes: 20m, ensanche ambos costados Andes - Martinez de Rozas, 20m ensanche al oriente Martínez de Rozas - Santo Domingo: 15 a 20m, ensanche ambos costados Santo Domingo - Catedral: 13m, ensanche al poniente Catedral - Moneda: 10 - 20m, ancho actual Moneda - Romero: 20m. actual Romero - Alameda Libertador Bernardo O'Higgins: 20m, ensanche al poniente **Libertad:** Se propone mantener el eje como intercomunal,contemplando DUP solo en el tramo Romero - Alameda Libertador Bernardo O'Higgins: 15 a 15.7m, ensanche al poniente. **Av. Club Hípico**: Se solicita reponer el ancho proyectado y las DUP para el tramo Av. General Rondizzoni - Av. Centenario, dada la importancia de esta vía para la conexión norte sur de la
		T2C Conexión Subterránea Av. Almirante Blanco Encalada - Av. Manuel Antonio Matta: concordamos con la solución subterránea, pero se debe precisar el trazado, considerando que de acuerdo a lo presentado éste pasaría por un ICH y ZT. La denominación oficial de Av. Matta, corresponde a Av. Manuel Antonio Matta. Se debe agregar en la columna comuna, en el Tramo Santa Elena - San Eugenio, la comuna de Santiago.
		T3C los nombres oficiales son: Hermanos Amunátegui, Av. Cardenal José María Caro, Av. Vicuña Mackenna. En el tramo Hermanos Amunátegui - Teatinos, el ensanche debe ser al norte. Existe un error gráfico en el Kmz, Av. Presidente Balmaceda, termina en calle Bandera y no en Puente. Oficialmente Av. Cardenal José María Caro comienza en calle Bandera, se debe rectificar el Kmz.
		T16C: la denominación oficial de Av. Norte Sur, es Av. presidente Jorge Alessandri Rodríguez.

		T27C. el denominación oficial de Av. Matucana es Matucana. El nombre oficial de Alameda es Alameda Libertador Bernardo O'Higgins. En el tramo Santo Domingo - Av. Carrascal, en la columna comuna, debe incorporarse la comuna de Santiago.
		T28C EXPOSICÓN: rectificar tramo Alameda Libertador Bernardo O´Higgins - Sepulveda Leyton incorporando Camino a Melipilla con 35m la que corresponde a una vía limítrofe entre comunas Estación Central y Santiago. (conforme a lo graficado en kmz).
		T31C: la denominación oficial es Ramón Subercaseaux, Av.Beauchef y Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez y General Rondizzoni. El tramo que va hasta El Mirador debe llegar hasta Bascuñán Guerrero. General Rondizzoni el tramo propuesto Beaucheff - Av. Norte/Sur (costado Área verde), debe ser reemplazado por Bascuñán Guerrero - Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez.
		T34C. SANTA ROSA Para el tramo Marina de Gaete – Pedro Lagos se propone 40 m pero ensanche ambos costados.
		T35C: CURICÓ En el tramo Santa Rosa – San Isidro, esta vía se denomina oficialmente Tarapacá. La denominación oficial de Portugal es Av. Portugal.
		T36C DIAGONAL PARAGUAY: concordamos con el ancho pero entre Av. Portugal y Av.Vicuña Mackenna, la denominación oficial es Diagonal Paraguay.
		T3C: La denominación oficial es Av. Presidente Balmaceda . Vía limítrofe se debe agregar que este tramo está en la comuna de Quinta Normal.
		T8CS CARLOS VALDOVINOS, en la columna comuna, se debe incorporar la Comuna de Santiago.
ALHUÉ	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	

RECOLETA		T9CN ZAPADORES -La Palmilla – Salitre 32 -María Eugenia – Av. El Salto 20 *Se solicita ajustar la descripción del tramo ya que faltaría la descripción entre calle Salitre y María Eugenia. *Se solicita ampliar el ancho de faja en tramo Salitre – Av. El Salto en 32mt (por continuidad de todo el tramo).
		T25CN AVENIDA RECOLETA -Américo Vespucio – Víctor Cuiccuini 36 -Victor Cuiccuini – La Unión 40 -La Unión – Santos Dumont (ensanche al oriente) 30 -Santos Dumont – Río Mapocho 40 *Se debe ajustar descripción de tramos: -.Santos Dumont- Antonia López de Bello 40 -Antonia López de Bello –Río Mapocho 70 *Se solicita ajustar el ancho del tramo Américo Vespucio – Victor Cucuiini en 40 mts. (igualando el ancho de faja del tramo completo) *Se debe ajustar descripción de tramos: -.Santos Dumont- Antonia López de Bello 40 -Antonia López de Bello –Río Mapocho 70 (seccional de Línea Recoleta) Av." a calle Recoleta, donde se describe Cuiccuini debe decir "Cuccuini",
		T27CN LORETO -Domínica – Río Mapocho 35 *Revisar y analizar la definición del trazado considerando la línea recta para empalmar con Av. Perú directamente.
		T8CN EINSTEIN -Independencia – Av. Recoleta 30 *Se solicita incorporar el tramo como continuidad la vía Lircay entre Av. Recoleta y Av. El Salto en 30 mts. para dar continuidad la tramo Profesor Zañartu de Independenica y conectar de Oriente-Poniente con Recoleta
		Nuevo **VALDIVIESO** *Se solicita considerar la vía Valdivieso entre Av. Recoleta – Av. Las Torres en 28 mt. Nuevo **AV. LAS TORRES** *Se solicita considerar la vía Av. Las Torres entre Zapadores – Av. Valdivieso en 28 mt. Nuevo **AV. LA UNIÓN** *Se solicita considerar la vía La Unión desde Av. La Paz – Av. Perú con 20 mts." Nuevo **AV. LOS TURISTA**S *Se solicita considerar la vía Los Turistas desde Av. El Salto– Héroes de la Concepción con 20 mts."
		T35CN COLOMBIA (Par vial) -Av. El salto – Héroes de la Concepción 20 REINA DE CHILE (Par Vial) -Pedro Donoso – Héroes de la Concepción 20 Modificar la descripción del tramo -Pedro Donoso – Héroes de la Concepción debe decir: - Dorsal (ex Pedro Donoso) – Héroes de la Concepción
		T34CN PEDRO DONOSO -Av. Recoleta – Av. El Salto 60 Se solicita modificar nombre de Pedro Donoso a Dorsal ya que luego de la ejecución del proyecto "Corredor Dorsal" se identifica la vía como Dorsal (Ex Pedro Donoso).

CONCHALÍ	E1CN RUTA 5 NORTE Av. Américo Vespucio- Los zapadores se informa que de acuerdo a ORDN°190 de fecha 26.11.19 el Ministro de vivienda y Urbanismo informa que la SEREMI RM Y SERVIU están elaborando adecuaciones necesarias a la normativa, para viabilizar proyectos en área parque adyacente a vialidad, y por otro lado informa que el MINVU atreves del SERVIU solicito a Bienes nacionales, la transferencia del predio ubicado en área parque con afectación para desarrollo inmobiliario- viviendas sociales. respuesta otorgada a asociación de coordinadora de comités de allegados de Conchalí a solicitud de terreno en Área parque adyacente a vialidad, la que actualmente cuenta con afectación (ancho 100m, afectando un tercio del ancho del parque en el que se ubican predios en comento) -En atención a apertura de conexión, T9CN YAZIGI, de acuerdo a los actuales ingresos en DOM CONCHALÍ se aprecia interés inmobiliario en el sector.	E1CN; Disminuir ancho de faja quedando en 60m, en el tramo de Av. Américo Vespucio hasta Av. zapadores, en resguardando el Parque adyacente a vialidad (tenemos muy bajo índice de área verde per cápita), considerando que las tres calzadas por el lado de Conchalí se encuentran constituidas en bajo nivel. Para compensar disminución, se propone nueva troncal, la caletera adyacente al área parque, vía que cuenta con ensanche de caletera panamericana norte de acuerdo a Resolución exenta N° 7456 de fecha 17.12.14 MOP.
		T9CN PERPIGNAN/ tramo de Pedro Fontova - La Palmilla; aumentar en 5m. el ancho de faja, 2.5m por cada frente, para dar continuidad al perfil vial en el total de su desarrollo
		T10CN AV. DIEGO SILVA HENRIQUEZ/ tramo Cardenal Jose Maria Caro- General Sandino; aumentar en 5 m.la faja, para otorgar continuidad a vialidad
		T22CN AV INDEPENDENCIA Av. Américo Vespucio-Perez Cotapos; aumentar ancho de faja en 5 m, 2.5 m por cada frente, mantener continuidad del perfil vial para cumplir objetivos de la vía " Troncal"
		T23CN AV. PEDRO FONTOVA/ Av. Américo Vespucio-Jose Maria Caro; aumentar ancho de faja en 10m al oriente; resguardando continuidad vial y considerando la realidad física y del menor impacto se sugiere en frente oriente, dando continuidad en el ancho de vía desde Av. Dorsal y Av. Américo Vespucio y su futura conexión con comuna de Huechuraba
		T23CN AV. LA PALMA Urmeneta (Aviador Acevedo)- Av. Dorsal, aumentar ancho de faja en 10m al oriente; resguardando continuidad vial y considerando la realidad física y del menor impacto a propiedades existentes se sugiere en frente oriente.
		T24CN AV EL GUANACO Zapadores-Av. Dorsal, aumentar ancho de faja en 5m, 2.5 m por cada frente, mantener continuidad del perfil vial para cumplir objetivos de la vía " Troncal" y conectar eficientemente con Av. Dorsal evitando cuellos de botella.
		T9CN Zapadores en el tramo La palmilla- salitre disminuir 2m. de faja, 1 m por cada frente
		T10CN CARDENAL JOSE MARIA CARO tramo Ruta 5- Av. Independencia - Tanger; disminuir faja en 5m; mantener perfil vial en total de su desarrollo
		T21CN AV. FERMIN VIVACETA tramo Av. independencia-Hipódromo de Chile; disminuir faja en 5m, 2.5m cada frente; mantener continuidad del perfil vial para cumplir objetivos de la vía " Troncal"

		LOS ZAPADORES- tramo Ruta5 hasta Av. independencia, clasificar como TRONCAL, dado que existe el perfil y se permite conexión entre vía expresa y la troncal. GENERAL SANDINO - se propone clasificar como TRONCAL, en consideración a que cuenta con el perfil requerido y el emplazamiento de actividades existentes CALLE DIEGO SILVA se propone clasificar como TRONCAL, en consideración a que conectaría eficientemente Av. El Guanaco y Av. Independencia. AV. INDEPENDENCIA se propone perfil concordante a trazado Transantiago por corredor Independencia AV. PRINCIPAL GENERAL IGNACIO CARRERA PINTO, se propone clasificar como TRONCAL
		T32CN CATORCE DE LA FAMA (PAR VIAL) tramo ruta 5 Norte - Av. Independencia, aumentar ancho faja en 2m para dar continuidad a perfil vial en su desarrollo.
SAN BERNARDO	Se solicita efectuar una presentación personalizada a la Municipalidad de San Bernardo y promover talleres de trabajo en conjunto, toda vez de tener en cuenta esta modificación, que se encontrará en proceso paralelo con la actualización del PRC de San Bernardo, recientemente adjudicada.	E9S ARCO ORBITAL SUR Vía interviene con proceso de EISTU y EIA de proyecto Fantasilandia, en su tramo más próximo a la Ruta 5 Sur. Además en sector entre Ruta 5 Sur y Camino Padre Hurtado, interviene con proyectos en planificación MPRMS 100 de empresa PY y con adquisición de terreno por parte de SERVIU Metropolitano para modificación via Art. 50 de la L.G.U.C.
		T31S TRES PONIENTE , se propone eliminar tramo en diagonal desde La Vara y hasta Lo Blanco, modificando este por la prolongación de calle Lo Blanco hacia el Oriente y hasta Camino Borde Cerro Chena T29S (Sector de AUP actual se encuentra completamente con edificaciones existentes en su trazado).
		la vía T25S (anterior Camino Internacional) el cual debe ser concordante con la zonificación establecida en el PRC de San Bernardo.
		T20S, ELIODORO YAÑEZ T29S BORDE CERRO CHENA y T30S CUATRO PONIENTE, se requieren disminuir su ancho de faja a 25 m. entre lineas oficiales, de tal forma de entregar continuidad y coherencia con los perfiles existentes establecidos en el PRC de San Bernardo. Además, los sobre anchos propuestos, establecerán afectación a utilidad publica sobre proyectos habitacionales existentes y otros que se encuentran con permiso de edificación en dicho sector, incluso uno que se encuentra en sector del MPRMS 100 actualmente en tramitación ante la SEREMI Minvu.
		Se solicita aclarar los motivos de la eliminación de la via Arturo Gordon T30S, Central La Selva T51S y General Bernardo Urrutia T51S, que correspondían a vialidades estructurantes del PRMS 99 y del PRC de San Bernardo.
		Se requiere incorporar la vía denominada como Nueva Espejino (costado oriente de cerro Hasbún) entre T49S América y calle General Urrutia, la cual corresponde a una vía Transantiago y que requiere de la planificación de mayor categoría de la existente.

PUDAHUEL	Por vía oficina de partes hemos adjuntado el Ordinario 103 del 08.01.2021, más un archivo KMZ, con nuevas vías propuestas en el área rural de la comuna, donde a nuestro juicio es necesario estructurar la red para las proyecciones de crecimiento del área en el futuro y los niveles de saturación vial existentes. se incluyó una vía troncal (Avda. El Canal) existente, de 30 mts. que estructura internamente la Ciudad de los Valles, desde Camino Poniente E9P, hasta Claudio Arrau, que también se conecta con la Costanera Poniente y Callejón de los Perros, según lo propuesto. Abriendo con ello alternativas de accesibilidad. Avda. el Canal, es parte de la Modificación al Plan Intercomunal de Santiago (1960), aprobada por Decreto 169 del 19.10.1984, que dio origen al sector. Como señalamos en este formulario, hacemos notar la repetición de la nomenclatura de las calles en los términos; Lo Aguirre, Pudahuel y Poniente, lo que induce a la confusión. se sugiere extender nombre existentes como San Pablo/ Claudio Arrau o incluir otros diversos.	Un aspecto clave para estructurar la red de accesibilidad entre el área rural y urbana, ampliamente solicitada por la comunidad, es incluir a lo largo de toda la Ruta 68, hasta la E9P Camino Poniente (50m), la prolongación de vías como la T27P (Av. General Bonilla,) y la T28P (Avda. Oceánica), incluidas en el perfil de 200m de la Ruta 68). Lo anterior para independizar los intensos flujos locales de los interregionales que hoy se encuentran concentrados en la vía concesionada. Esta necesidad es coherente con los estándares actuales de las vías expresas concesionadas, también con el uso de suelo de Parque Intercomunal; Adyacente a sistemas víales, que el PRMS definió en el año 1994 para el Parque Lo Prado, a lo largo de los 200m de perfil de toda la Ruta 68 hasta el Túnel Lo Prado. También es coherente con interpretaciones elaboradas por la Seremi Minvu, con el plan maestro de la PDUC Praderas. **Se solicita incluir una red de vías troncales paralelas y transversales a la Ruta 68,** según se propone en kmz adjunto, que estructuren el lado sur y norte, incluyendo vías en Ciudad de Los Valles; Av. El Canal, Rinconada, pasos sobre nivel existentes.
		E26P: COSTANERA NORTE RÍO MAPOCHO Modificar trazado fundamentado en la necesaria continuidad, en intersección de la E26P con Ruta 68, hacer coincidir con vía T9P (costanera oriente Rio Mapocho).
		E30P CAMINO RINCONADA Modificar trazado, Fundamentado en la necesaria continuidad y en la demanda futura generada por nueva zona de extensión urbana PDUC Praderas, se solicita extender, desde la intersección con E9P, hacer coincidir y dar continuidad hacia el norte, hasta T27P (ARCO METROPOLITANO NORPONIENTE), según KMZ.
		T9P COSTANERA ORIENTE RIO MAPOCHO: hacer coincidir con E26P, según lo ya observado en el capítulo anterior.
		T22P CALLEJÓN DE LOS PERROS extender la vía hasta T8P COSTANERA PONIENTE RIO MAPOCHO, para estructurar la red al lado sur de la Ruta 68, para permitir acceder a Ciudad de los Valles
		T27P ARCO METROPOLITANO NOR PONIENTE Según la Resolución 04. del 07.03.2018. que modificó el PRMS para incluir áreas de extensión urbana para PDUC Praderas y Urbanya, la descripción de esta vía es entre CIUDAD LO AGUIRRE (proyecto) y LO ECHEVERS, aquí se está reduciendo la extensión de la medida de mitigación obligada. se recomienda mantener el tramo definido en la citada Resolución.
		T28P CAMINO EL NOVICIADO: Se solicita conectar camino el noviciado hacia el lado sur de la Ruta 68.
		T21C (Av. La Estrella): En tramo al sur de la Ruta 68, eliminar tramo entre el eje de la Ruta 68 y Av. Claudio Arrau (T11C), por cuanto el cruce de la Ruta 68 esta proyectado por Diagonal La Estrella al norte. El tramo señalado graba innecesariamente el Parque Lo Prado. Describir el tramo AVENIDA LA ESTRELLA, entre Claudio Arrau - Callejón de Los Perros.
		T9C (Laguna Sur): Extender el trazado al poniente de Américo Vespucio, hasta la T9P Costanera Oriente Rio Mapocho, la cual es una vía existente en gran parte de su longitud, y esta incluida en el PRC en trámite.

		T11C (Claudio Arrau): Dentro del perfil de la Ruta 68, dar continuidad con Av. Oceánica (vía al poniente de Américo Vespucio, incluida en la Res 153 del 23.11.2013.), y luego con la T23P (Lo Aguirre Sur), según lo previamente observado. Considerar que el perfil de esta vía no cumple con la OGUC, materia que fue observada por la Seremi Minvu en el proceso de PRC en trámite.
		T12C (Av. General Bonilla) Modificar trazado según lo descrito en el kmz, coincidiendo con el eje de la vía existente, Av. El Parque, esta propuesta esta incluida en el PRC en trámite. Considerar que el perfil de esta vía no cumple con la OGUC, materia que fue observada por la Seremi Minvu en el proceso de PRC en trámite.
		T13C (San Pablo): Para este entidad es importante dar continuidad al lado norte de la ruta 68, trazado según lo descrito en el kmz, según: tramo existente, concordante con interpretación de la Seremi Minvu para el área y estructurando la accesibilidad local hacia el área rural. Es del caso señalar que Costanera Norte ejecutó un paso bajo el nivel de su calzada para permitir el cruce de esta vía hacia camino El Noviciado. Se propone extender esta vía hasta la E9P Camino Poniente.
		T14C (San Francisco): Considerar que el perfil de esta vía no cumple con la OGUC, materia que fue observada por la Seremi Minvu en el proceso de PRC en trámite.
		T21C (La Estrella): Considerar que el perfil de esta vía no cumple con la OGUC, materia que fue observada por la Seremi Minvu en el proceso de PRC en trámite.
LO BARNECHEA		Se requiere modificar el trazado de la vía **E90 Arco Orbital Norte**, considerando las condiciones topográficas de la comuna de Lo Barnechea. Además, para la vía E90 **Pie Andino Conexión Subterránea,** se solicita reevaluar el trazado considerando la baja factibilidad técnica de su ejecución
		Costanera Norte (E26 O), eliminar trazado en el tramo comprendido entre calle Bajada al Rio (La Pasarela) y Av. Paseo Pie Andino (T29 O). El tramo de vía señalado tiene una extensión aproximada de 1250 metros y un ancho proyectado de 35 metros
		Costanera Sur (T55 O), eliminar trazado en el tramo comprendido entre San Fráncisco de Asís (T67 O) y Av. San Josemaría Escrivá de Balaguer (L24). El tramo de vía señalado tiene una extensión aproximada de 2000 metros y un ancho proyectado de 45 metros.
ESTACIÓN CENTRAL *** Respuesta x Ord.**		T26C COSTANERA NORTE FF.CC. SAN ANTONIO dice: Ruta 78 - Obispo Umaña, debe decir: Ruta 78 - Antofagasta
		Disminiur perfil de Av. P. Aguirre Cerda E35C de 45 a 40 m. en el tramo desde Padre Hurtado y Gral. Velásquez
		Disminuir el perfil de la Avda. Las Rejas de 40 a 36 m. territrio comunal
SAN MIGUEL	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	

COLINA	Por favor incoporporar toda la vialidad propuesta en la Modificación PRMS 109.	E3N RUTA 57: Se requiere disminuir el ancho propuesto en el tramo 'Limite comunal norte comuna Colina – General San Martín' de 100m a 80 m, para darle continuidad al ancho proyectado en el tramo 'General San Martin – Américo Vespucio'. Además este tramo está emplazado en área rural, por lo cual no se necesita en ancho propuesta.
		E9N CHICUREO: Se requiere ajustar el trazado en el tramo 'Av. El Valle – Avda. Paseo Colina Sur. corregir el trazado del tramo 'Avda. Paseo Colina Sur – Avda. Paseo Pie Andino Norte' con el trazado existente.' según lo proyectado en el MPRMS 109.
		E9N PASEO COLINA SUR: Se requiere disminuir el ancho de 100m a 60m en el tramo 'Chicureo – Chicureo' para dar continuidad a los otros anchos proyectados. Se sugiere bajar la clasificación de esta vía a Troncal. Además se sugiere mencionar todos los anchos proyectados sin parque, para no generar confusión (algunos vienen con el ancho del parque y otros sin).
		E9N LA MONTAÑA: Se sugiere cambiar el nombre en el tramo Ruta 5 – Ruta 57 a Avenida del Valle, ya que en Colina es conocido bajo este nombre.
		E9N AV. PASEO PIE ANDINO NORTE: En el tramo 'Chicureo – Limite comunal N Colina – Lo Barnechea' corresponde a la vialidad descrita con código E17N. Además se solicita corregir el trazado con el trazado existente.
		E16N RADIAL NORORIENTE: Se reitera la solicitud de desafectar el trazado original de la Radial Nororiente para el tramo proyectado entre Avenida El Valle y la Ruta 5. Su justificación radica en que se utilizó Avenida El Alfalfal para conectar con la ruta 5, y que esta afectación genera un conflicto socioambiental por llevar muchos años sin materializarse, dejando una cantidad considerable de propietarios sin posibilidad de desarrollar estos predios. Se sugiere disminuir el ancho propuesto en el tramo 'Américo Vespucio – Av. El Valle' de 100m a 60m, visto que este tramo principalmente pasa entre los cerros por lo cual nunca tendrá la calidad de autopista urbana y no es necesario un ancho de 100m. Además después empalma con Avenida El Alfalfal con un ancho de 60m.
		E18N PASEO COLINA SUR: Se sugiere eliminar el tramo 'Av. El Valle – La Ñipa', ya que el trazado es muy difícil y poco probable que se materializa. Además existen las alternativas de Avenida del Valle al poniente y Avenida Pie Andino Norte hacia el oriente.
		E10N CIRCUNVALACION CHACABUCO NORTE: Si bien corresponde a un tramo emplazado en la comuna de Lampa, se sugiere modificar el trazado 'Diagonal Huertos Familiares – Ruta 5', visto que ya existe la conexión por T2N Camino Quilapilún y que este nuevo trazado genera un nuevo conflicto socioambiental al generar afectaciones a muchos predios por muchos años sin fecha de materialización.
		E13N CIRCUNVALACION CHACABUCO SUR: Se solicita generar un cruce con la vía T13N Avda. Lo Arcaya.
		E17N AVDA. PIE ANDINO NORTE: Requiere ajustar el trazado con lo existente, y verificación del trazado propuesta para que el proyecto sea factible (trazado por los cerros). Se requiere disminuir el ancho de faja propuesta de 80m a 60m, ya que el ancho proyectado en la comuna de Lo Barnechea es de 60 m, por lo que no se necesita un ancho mayor.

		E32N DIAGONAL HUERTOS FAMILIARES: Se solicita disminuir el ancho de faja de 80m a 60m, ya que 60m es suficiente.
		E34N AV. EL VALLE: Se sugiere mencionar todos los anchos proyectados sin parque, para no generar confusión (algunos vienen con el ancho del parque y otros sin).
		T18N PADRE SOTO: Se requiere eliminar el tramo entre Ignacio Carrera Pinto y Costanera Poniente Estero Colina, ya que es suficiente con la conexión por Ignacio Carrera Pinto y evita expropiaciones innecesarias.
		T6N AVDA. REINA NORTE: Se recomienda revisar el trazado (tramo Ruta 57 – Santa Filomena), ya que la propuesta difiere del trazado anterior, y se requiere tomar en cuenta las condiciones geográficas del terreno.
		T8N TRANSVERSAL COLINA: Se recomienda revisar el trazado (tramo oriente), porque la propuesta difiere del trazado anterior.
		T9N IGNACIO CARRERA PINTO: Se recomienda revisar el trazado (tramo La Catana – Avda. Reina Norte), porque la propuesta difiere del trazado anterior. Además hay un EIU aprobado en este tramo, con los trazados anteriores. Lo que si nos parece bien es el nuevo trazado del tramo 'Avda. Reina Norte – Avda. Pie Andino Norte', porque ahora pasa por el pie del cerro lo que lo hace más factible para materializar. - T13N AVDA.
		T13N AVDA. LO ARCAYA: Se solicita generar una conexión directa con E13N CIRCUNVALACION CHACABUCO SUR, modificando el tramo poniente.
		T16N LOS INGLESES: Se solicita corregir los trazados con la vialidad propuesta en el MPRMS 109 (tramo sur), y el trazado a la altura del proyecto Las Brisas de Chicureo (la propuesta actual incorpora vialidad privada). Además se requiere incorporar el tramo norte entre Santa Filomena y Transversal Colina.
		T17N COSTANERA PONIENTE ESTERO COLINA: Requiere revisión trazado sur, y conexión hacia el norte con la Carretera General San Martín Antigua.
		T22N COLINA: Se requiere revisión del trazado.
		Se sugiere incorporar Avenida Chamisero como vía troncal, con su trazado existente y un ancho de 40m.
		Se solicita incorporar toda la vialidad proyectada del MPRMS N° 109.
		T21N ACONCAGUA: Se solicita cambiar la descripción del tramo a lo siguiente 'Esmeralda – Avda. Concepción'.
		T42N CAUPOLICÁN: Un tramo de esta vía se encuentra en la comuna de Colina, por lo cual habría que corregirlo en la tabla de vialidad.
		E10N AVENIDA LO SECO: Tiene un ancho proyectado de 30m. Aparece bien en el archivo kmz, pero debe ser corregido en el documento de trabajo.

MAIPÚ	Plantear algunas dudas y sugerencias La propuesta plantea la sustitución de artículo 1.1, no obstante, en dicho acto que se pretende sustituir los planos viales se está dejando fuera los planos que contienen otras normas como los de zonificación, por ende se solicita revisar redacción de lo que se pretende sustituir. En mismo artículo que se propone como reemplazo se establece "los planos señalados en el inciso anterior se modificaran por los planos que se indican en el siguiente cuadro, no obstante, en el inciso anterior solo mencionan un plano.	E4P Y E4C, RUTA 78 Se debe ajustar el KMZ, en el entendido que le línea dibujada corresponde a eje de la vía propuesta.
	La propuesta modifica el espíritu y objetivo de la Modificación n°100, por ende, cambia los requerimientos de factibilidad territorial, se debe realizar análisis profundo y asegurar que no se produce perjuicio fiscal toda vez que es una obligación para el proyecto inmobiliario. Se solicita mejorar redacción en puntos que pretenden sustituir el anterior, tal como está pareciera que se modifican coeficientes normativos, nunca se indica que se reemplazan los numerales o literales, sino que indican guarismos.	E9P ARCO ORBITAL PONIENTE - CAMINO PONIENTE debe ajustar la propuesta al objetivo que está desarrollando, Modificación 123 en sector rural comunal.
	Se solicita con urgencia analizar el área que está entre El Bosque y Silva Carvallo, al poniente de la Ruta 78, ya que se propone en un tramo de 160 o 180 metros de ancho 3 vialidades con perfiles de 70, 30 y 45 metros (T15P, T9P Y E4P) quedando poca superficie útil para desarrollar otro tipo de uso suelo.	E29S CAMINO LONQUÉN; En el supuesto que la línea dibujada corresponde a eje planteado, se solicita ajustar y corregir trazado, el eje que la propuesta presenta está por sobre las construcciones y áreas consolidadas, en nuestra comuna, Lonquén tiene la faja consolidada los ensanches eran hacia las otras comunas.
		E36P COSTANERA INTERIOR, Debe considerar o analizar los enlaces proyectados por el proyecto conexión Ruta 78-68, sector de Cuatro Poniente con Costanera Sur Zanjón de la Aguada.
		E30P CAMINO RINCONADA; En descripción de tramo KMZ dice Ruta 79, debe corregir.
		E35S CAMINO A MELIPILLA; Establecer si perfil va a contener FFCC como se indica desde PRMS 1994. debe ajustar línea de trazado en toda la extensión.
		T30S CUATRO PONIENTE: Debe definir si vía llega hasta Costanera Norte Zanjón de la Aguada o llega hasta Ruta 78. hay discordancias entre texto y gráfica
		T31S TRES PONIENTE: se solicita extender tramo norte hasta Costanera Norte Zanjón de la Aguada; El tramo que contiene parque la descripción en texto no coincide con lo indicado en KMZ, en ésta última se considera par vial.
		T33S SILVA CARVALLO; se solicita extender tramo hacia el poniente hasta Cinco Poniente como estaba en PRMS año 1994. Debe corregir descripciones de tramo. SILVA CARVALLO debe extenderse hacia el oriente, no puede establecer que desde Av. Tres Poniente hasta Avenida Sur correspondería a la vía Padre Hurtado, esto conlleva cambio de nombre de la vía y trae serios problemas administrativos a las propiedades que lo enfrentan, tanto por la dirección como escrituras de sus propiedades en CBR. debe corregir de acuerdo a lo indicado en PRMS anterior.

		T34S COSTANERA SUR ZANJÓN DE LA AGUADA, se solicita que tramo llegue solo hasta TRES PONIENTE. se solicita que tramo sea desde RUTA 78 hasta TRES PONIENTE. Lo descrito en el texto no coincide con lo graficado en KMZ, en texto tramo llega hasta Tres Poniente mientras que en la gráfica esta hasta Ruta 78. se solicita indicar como quedan normadas las áreas que dejan de ser vialidad, específicamente aquellos tramos que se han eliminado ¿cómo queda la zonificación?
		T35S CAMINO SANTA MARTA, tramo debe ser desde COSTANERA FFCC
		T42S AV. LAS INDUSTRIAS: Debe extender tramo hasta calle ESDRAS con el mismo perfil del tramo. y CORREGIR texto y planimetría.
		Se solicita reintegrar el tramo de la vía T36P JORGE ANDRÉS GUERRA que va desde MICHIMALONGO hasta ESDRAS, ya que complementa el trazado de Av. LAS INDUSTRIAS siendo una alternativa vial para descongestionar CAMINO LONQUEN y CAMINO A MELIPILLA, debe quedar como estaba antes en el PRMS.
		Se solicita integrar al cuadro, la vía EL TRANQUE tramo desde COSTANERA SUR RIO MAPOCHO hasta CAMINO SAN MANUEL quedaría paralela a EL BOSQUE, actualmente tiene consolidado casi todo el perfil en el área urbana con 30 metros.
		Incluir calle LAS PARCELAS, desde LOS PAJARITOS hasta SANTA CORINA, cuyo perfil es de 40 metros.
		Incluir calle ARQUITECTO HUGO BRAVO desde AMERICO VESPUCIO hasta LOS PAJARITOS
		Incluir calle EL PARQUE en sector sur poniente CIUDAD SATÉLITE desde calle LAUTARO hasta LONQUÉN. tiene parte de perfil consolidado con 25 metros.
		Incluir calle ARMANDO CONCHA, quedaría paralelo a Av. LAS INDUSTRIAS y CAMINO LONQUÉN, desde MICHIMALONGO hasta SANTA MARTA (evitando las construcciones).
		Incluir vialidad que vaya paralela a RUTA 78 ORIENTE, se propone extender calle VALLE DE LOS REYES o EL CONQUISTADOR Hasta el límite con Comuna de Padre Hurtado.
		T32S EL BOSQUE; Se solicita dejar el tramo en un sólo código.(T14P).
		T36S CERRO SOMBRERO, La vía actualmente está consolidada con perfil de 30 metros, por ende, se solicita indicar hacia dónde va el ensanche.
		T9P COSTANERA SUR RÍO MAPOCHO: En KMZ afinar trazado y mejorar enlace con las otras vías, ya que queda sin conexión.
		T31P duplica T16P vale éste último. En KMZ cambiar descripción códigoT31P por T16P
		T22P CALLEJÓN DE LOS PERROS cambia nombre a Marta Ossa Ruíz en Maipú
		T20P el nombre es CAMINO EL DESCANSO no El Descanso

		T17P COSTANERA NORTE ZANJÖN DE LA AGUADA (PONIENTE) no existe
		Porqué EL BOSQUE tiene dos códigos: T14P y T32S revisar
		T8C, CALLEJÓN DE LOS PERROS La propuesta acoge la vía materializada y con ello la curva que se produce al empalmar con Américo Vespucio, el trazado anterior era recto y al corregir la forma queda un área sin normativa, se solicita saber que norma queda.
		T4C COSTANERA NORTE ZANJÓN DE LA AGUADA, en texto debe incluir comuna de Maipú
		Las vías del art. 4° transitorio que corresponden a la comuna de Maipú deben ser incorporadas como troncales a la propuesta. No obstante, es importante indicar que estas corresponden a las indicadas en la modificación N°100 donde eran parte de las condicionantes para factibilidad territorial, debe haber un análisis de esta nueva situación y garantizar que con esta propuesta no se produce perjuicio fiscal.
LA CISTERNA	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones ala alternativa.	
PADRE HURTADO	Requiere revisar la incorporación de loteos aprobados por SEREMI MINVU y proyectos MOP.	E9P ARCO ORBITAL PONIENTE; El trazado propuesto esta en ÁREA DE CONSERVACIÓN BIOLÓGICA CERRO EL ROBLE (Ley 19.300 Art. 11 Letra d) Código Nacional del área SP1-046. En KMZ en zona El Trebal existe doble línea.
		T26S LOS SAUCES, Eliminar. Existen loteos informados y garantizados por SEREMI MINVU, conflicto de paso por línea férrea y borde de villa.
		T27S LA HIGUERA; Eliminar Existen loteos informados y garantizados por SEREMI MINVU.
		T6P CAMINO CUESTA BARRIGA, Trazado no corresponde al actual Camino Cuesta Barriga y debe incluir proyecto Reposición Puente La Esperanza (en licitación MOP) ID: 5048-22-LR20.
		T13P CAMINO LOS BAJOS DE SANTA CRUZ, Trazado no considera prexistencia vial. Disminuir faja a 25 MT. requiere revisar trazado.
		Vía 19 art 4° T. SAN FRANCISCO DE BORJA Disminuir ancho de faja a 15 mt.
		Vía N° 20 art. 4° T. CAMINO EL SOTILLO Aumentar ancho de faja a 30 mt.

PEÑAFLOR		E4P Ruta 78 AUTOPISTA DEL SOL Si bien está en ejecución la obra de construcción de tercera pista, se pide el aumento de la faja vía, con el objeto de asegurar fajas de seguridad convenientes en caso de accidente, y que permitan el desaplazamiento de los vehiculos particulares y de emergencia en caso de accidente.
		En KMZ, se aprecia cierto desplazamiento de las líneas , tanto de las que conforman vías, como las que definen el polígono comunal. Se infiere incerteza en la georeferencia.
		Se aprecia gran pérdida de terrenos agrícolas en la comuna , así como en las comunas colindantes del trazado. Se pide generar trazados interprediales. E9S y E9P ARCO ORBITAL SUR y PONIENTE
		T28S CAMINO A MELIPILLA Se pide aumento de faja vía con objeto de permitir la cabida de elementos como bermas de seguridad, factibilidas del paso de senda multipropósito y/o ciclorutas proyectadas.
		T9P COSTANERA SUR RÍO MAPOCHO Se pide modificar el trazado , en función de que el paso de la vía por el segmento comunal de Peñaflor, incide directamente por lo contiguo que se encuentra el humedal que se extiende entra las comunas de Padre hurtado hasta la Comuna de El Monte.
		T10P SAN JAVIER - T11P LAS PALMERAS y - se pide modificar en función de evitar el sacrificio de predios agrícolas
		T1P- CAMINO BOLLENAR PEÑAFLOR T2P LAS VIOLETAS- T3P CAMINO LOLENCO CHOROMBO- T9P COSTANERA SUR RÍO MAPOCHO- T10P CAMINO MELIPILLA- T11P LAS PALMERAS- T12P LOS PAJARITOS Considerando la vocación rural de las comunas y localidades por las cuales recorren estas vías, se pide el aumento de faja vía, con objeto de permitir la instauración de sendas multipropósitos, lo cual favorece los desplazamientos en bicicleta.
BUIN ***Respuesta x Ord.**		Eliminar T9S CAMINO TALAGANTE PAINE en el By Pass Viluco
		Eliminar T16S AVDA. PERCHERÓN
		Cambiar trazado T11S Viluco Sur cumple función By Pass de Viluco según propuesta
		Cambiar trazado T13S Manuel Rodríguez según propuesta
		Cambiar trazado T14S Troncal San Martín -Camino Buin El Principal según propuesta
		Cambiar trazado T17S Av. Canal Painino según propuesta
		Cambiar trazado T19S Camino Alto Jahuel según propuesta
		Solicia incorporar al PRMS las vías: T62S EL RECURSO -T63S MAIPO LOS GUINDOS - T64S CALLE GARCÍA -T65S CAMINO LAS ÁNIMAS BELLAVISTA -T66S RAFAEL GUALDA PALMA -T67 SAN EUGENIO- T68S CAMINO CERVERA- LAS TORTOLAS y T69S CALLE LA OBRA, según propuesta

CURACAVÍ	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones ala alternativa.	
HUECHURABA	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones ala alternativa.	
MELIPILLA		Ruta del Valle Poniente E25P: En la propuesta, la Ruta E25P cruza el área urbana del centro poblado de San José. Se solicita modificar el trazado de la ruta E25P de modo que no se superponga a dicho centro poblado para que no se produzcan sectores urbanos segregados por dicha ruta expresa. Se sugiere modificar el trazado de la Ruta E25P de modo que pase por el costado poniente de San José, sin que afecte al área urbana de dicho centro poblado.
		En la propuesta, la Ruta E25P está definida como una vía expresa. Esta ruta parte desde la Ruta 78 y termina en la Ruta 68, pasando por tres comunas: María Pinto, Melipilla y Curacaví. En la propuesta, la Ruta tiene un ancho de 100 metros entre líneas oficiales. Desconocemos las razones que justifican la clasificación de esta vía como expresa y su ancho entre líneas oficiales. ¿Existe algún estudio de capacidad vial al respecto? De no ser así, se sugiere reclasificar esta vía como troncal y disminuir el ancho entre líneas oficiales, siempre que se respalde en un estudio de capacidad vial.
		Ruta T5S COSTANERA SUR RIO MAIPO: En lo posible, tratar que el tratado geométrico de esta vía se ajuste a: caminos ya existentes y fondos de propiedades existentes.
		Ruta T1S CAMINO ALHUE: Revisar el trazado de la Ruta T1S en la cuesta entre las comunas de Melipilla y San Pedro. El trazado debería ajustarse a la topografía de los cerros.
		Ruta T3S TRANSVERSAL SUR: Revisar el trazado de la Ruta T3S, ajustándolo al camino existente para así evitar declaratorias de utilidad pública que sean innecesarias. En los sectores en donde existan caseríos se justifica modificar el trazado del camino existente.
		Ruta T6S COSTANERA NORTE RIO MAIPO: En lo posible, tratar que el tratado geométrico de esta vía se ajuste a: caminos ya existentes y fondos de propiedades existentes.
		Ruta T2P LAS VIOLETAS: Revisar el trazado de la Ruta T2P en la cuesta entre las comunas de Melipilla y Padre Hurtado. El trazado de esta vía debería ajustarse a la topografía de los cerros.
		Ruta T1P CAMINO BOLLENAR PEÑAFLOR : Revisar el trazado de la Ruta T1P en el sector de la cuesta Pelvín, entre las comunas de Melipilla y Peñaflor. El trazado de esta vía debería ajustarse a la topografía de los cerros.

Fuente: Archivo Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana, Abril 2020.

4 BIBLIOGRAFÍA

INE. (2017). *Geodatos Abiertos INE*. Obtenido de Geodatos Abiertos INE: https://geoine-ine-chile.opendata.arcgis.com/datasets/87f9ad6875024c1e8c60dfceb5a9f1a7_0

CONAF, & MINAGRI. (22 de noviembre de 2019). *IDE Ministerio de Agricultura, Catastro de Usos de Suelo y Vegetación (CONAF)*. Obtenido de IDE Ministerio de Agricultura, Catastro de Usos de Suelo y Vegetación (CONAF): https://ide.minagri.gob.cl/geoweb/2019/11/22/planificacion-catastral/

DV. (2020). *Dirección de Vialidad.* Obtenido de Dirección de Vialidad: http://www.vialidad.cl/areasdevialidad/gestionvial/Documents/RedVialNacional2019.pdf

MOP. (2020). *Red Caminera de Chile, Ministrio de Obras Públicas*. Obtenido de Red Caminera de Chile, Ministrio de Obras Públicas: http://www.mapas.mop.cl/

MTT. (2013). *Plan Maestro de Transporte 2025, Santiago.* Obtenido de Plan Maestro de Transporte 2025, Santiago: https://www.mtt.gob.cl/archivos/2207

DTP. (2020). *Dirección de Transporte Público*. Obtenido de Dirección de Transporte Público: http://www.dtpm.gob.cl/index.php/infraestructura/estaciones-de-intercambio-modal

MTT. (10 de febrero de 2020). *Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones*. Obtenido de Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones: https://www.mtt.gob.cl/archivos/24055

SEREMITT, & GORE. (2017). *División de Transporte Público Regional (DTPR).* Obtenido de División de Transporte Público Regional (DTPR): http://www.dtpr.gob.cl/pdf/MenuSuperior/Estudios/RM/1260-20-LP14%20Demanda/Informe%20Final%20RM%20Rural%20Periferico.pdf

Grupo EFE. (2020). *Empresas de Ferrocarriles del Estado, EFE*. Obtenido de Empresas de Ferrocarriles del Estado, EFE: https://www.efe.cl/

SERVIU. (diciembre de 2019). *Zonas Típicas de la Región Metropolitana.* Santiago: SERVIU.

INE. (2019). *Instituto Nacional de Estadística*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística: https://geoine-ine-chile.opendata.arcgis.com/datasets/f034dd83d9de4526939fed750aa58e5f

MOP, & CADE-IDEPE. (2004). *Diagnóstico y clasificación de los cursos y cuerpos de agua según objetivos de calidad.* Santiago: DGA.

CR2. (2020). *El Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia (CR)2*. Obtenido de El Centro de Ciencia del Clima y la Resiliencia (CR)2: http://www.cr2.cl/megasequia/

DGA. (02 de noviembre de 2020). *Dirección General de Aguas, Decretos declaración zona de escasez vigentes*. Obtenido de Dirección General de Aguas, Decretos declaración zona de escasez vigentes: https://dga.mop.gob.cl/administracionrecursoshidricos/decretosZonasEscasez/Paginas/default.aspx

INDAP. (18 de marzo de 2020). *El Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP)*. Obtenido de El Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP): https://www.indap.gob.cl/noticias/detalle/2020/03/19/ampl%C3%ADan-zona-de-emergencia-agr%C3%ADcola-por-escasez-h%C3%ADdrica-a-24-comunas-de-la-regi%C3%B3n-metropolitana

DGA, & SGA S.A. (2016). *Diagnóstico de calidad de aguas subterraneas en la Región Metropolitana - Complementario al Diagnóstico Plan Maestro de Recursos Hídricos Región Metropolitana de Santiago.* Santiago: DGA.

MOP, DGOP, & Dirección de Vialidad. (2020). *Manual de Carreteras, Volumen N°2 Procedimeintos de estudios viales.* Santiago: Ministerio de Obras Públicas.

MMA. (2017). *Plan de prevención y descontaminación atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago (PPDA).* Santiago: Ministerio de Medio Ambiente.

MMA. (2020). *Registro Nacional de áreas Protegidas, Ministerio de Medio Ambiente*. Obtenido de Registro Nacional de áreas Protegidas, Ministerio de Medio Ambiente: http://areasprotegidas.mma.gob.cl/areas-protegidas/

MMA. (Diciembre de 2015). *Guía de Orientación para el Uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile*. Santiago, Región Metropolitana, Chile.

MMA. (8 de julio de 2019). *Ministerio de Medio Ambiente*. Obtenido de Ministerio de Medio Ambiente: https://mma.gob.cl/comienza-a-regir-en-chile-la-norma-de-emision-de-ruido-para-vehiculos-livianos-medianos-y-motocicletas/

SEREMI MMA. (2017). *Estrategia Regional de Residuos Sólidos, Regi+on Metropolitana de Santiago 2017 - 2021.* Sanitago: Ministerio de Medio Ambiente.

OCUC. (2019). *IDE Observatorio de Ciudades UC, Red de Ciclovías, Área Metropolitana de Santiago*. Obtenido de IDE Observatorio de Ciudades UC, Red de Ciclovías, Área Metropolitana de Santiago: https://ideocuc-ocuc.hub.arcgis.com/datasets/964ce19732c94fe1a211443ca0a08a09_0

BNC. (2020). *Memoría Chilena, Biblioteca Nacional de Chile*. Obtenido de Memoría Chilena, Biblioteca Nacional de Chile: http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-31425.html

CEDEUS. (15 de marzo de 2019). *Red CEDEUS*. Obtenido de Red CEDEUS: http://datos.cedeus.cl/layers/geonode:cl_unidades_geomorfologicas_geo

SII. (2020). *Sistema de Impuesto Interno - Estadísticas.* Obtenido de Sistema de Impuesto Interno - Estadísticas: https://www.sii.cl/destacados/ogp/

INE. (2017). *Instituto Nacional de Estadística*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística: https://www.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=af50f0ad56264eb29d9696ede75a033a

MTT, & SECTRA. (2020). *Plan Metropolitano de Vialidad Urbana Santiago 2030 - Diagnóstico Integral de la Movilidad.* Santiago: MTT.

DIRPLAN. (2020). Obtenido de http://www.dirplan.cl/sit/ugit/Documents/2020/PROPIR_2020.pdf

MOP. (2020). *Dirección de Planeamiento, MOP*. Obtenido de Dirección de Planeamiento, MOP: http://www.dirplan.cl/InformaciondePresupuestoMOP/programainversiones/Paginas/default.aspx

Metro. (2018). *Metro de Santiago, Reporte de Sustentabilidad 2018.* Obtenido de Metro de Santiago, Reporte de Sustentabilidad 2018: https://www.metro.cl/documentos/reporte_sostenibilidad_metro_2018.pdf

MTT. (03 de diciembre de 2020). *Ministerio de Transporte y telecomunicaciones*. Obtenido de Ministerio de Transporte y telecomunicaciones: http://www.mtt.gob.cl/archivos/27322

PU. (2009). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Plataforma Urbana: https://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/06/17/proyecto-chile-bicentenario-plan-maestro-de-ciclorrutas/

Díaz, G., Gómez-Lobo, A., & Velasco, A. (2004). *CEPCHILE.* Obtenido de CEPCHIÑE:

https://www.cepchile.cl/cep/site/docs/20160304/20160304093441/r96_diazy otros_micros.pdf

DTPM. (2011). *Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM).* Obtenido de Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM): https://www.dtpm.cl/descargas/archivos/Informe%20de%20Gesti%C3%B3n%2020%20%20DE%20NOV.pdf

Metro. (2020). *Metro de Santiago.* Obtenido de Metro de Santiago: https://www.metro.cl/metroambiente/#electromovilidad

SECTRA, & UAH. (2012). *Encuesta Oridgen Destino de Viajes 2012.* Santiago: SECTRA.

MMA. (2018). *SINIA.* Obtenido de SINIA: https://sinia.mma.gob.cl/wp-content/uploads/2019/02/Cuarto-REMA-comprimido_compressed_compressed.pdf

SEREMI-MMA. (23 de agosto de 2020). *Aire Santiago, Seremi de Medio Ambiente*. Obtenido de Aire Santiago, Seremi de Medio Ambiente: http://airesantiago.gob.cl/este-2020-santiago-registra-la-mejor-calidad-del-aire-de-su-historia/

MMA. (2020). *Ruido Ambiental Ministerio de Medio Ambiente*. Obtenido de Ruido Ambiental Ministerio de Medio Ambiente: https://ruido.mma.gob.cl/temas/#ruido-chile

BCN. (11 de noviembre de 2011). *Biblioteca del Congreso Nacional de Chile - BCN.* Obtenido de Biblioteca del Congreso Nacional de Chile - BCN: https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1040928

MMA. (2018). *Encuestas Nacionales del Medio Ambiente*. Obtenido de Encuestas Nacionales del Medio Ambiente: https://mma.gob.cl/encuestas-nacionales-del-medio-ambiente/

MTT. (26 de junio de 2020). *Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones*. Obtenido de Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones: http://mtt.gob.cl/archivos/25575

Alonso, D. (2012). *Referencias a la Movilidad Urbana. Problemas y Estrategias en la Ciudad de Samtiago.* Tesis para optar al grado de Magister en Arquitectura y Diseño, Mención Ciudad y Territorio. Escuela de Arquitectura y Diseño, Pontificia Universidad Católica de Valparaiso.

MMA, Oficina de Evaluación Ambiental. (2015). *Guía de Orientación para la*