



MEMORIA EXPLICATIVA

MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO MPRMS N°104 AJUSTES INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE METROPOLITANA

OCTUBRE 2025

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	3
2	ALCANCE	4
3	MARCO NORMATIVO Y LEGAL.....	6
3.1	Marco Normativo: PRMS y sus modificaciones en materia de vialidad.....	6
3.2	Marco Legal: Modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) en materia de vialidad.	10
4	FUNDAMENTACIÓN.....	11
4.1	Zonas de Valor Patrimonial	11
4.2	Áreas de Valor Natural (AVN).....	11
4.3	Solicitudes Municipales y Organismos de Administración del Estado (OAE).....	12
4.4	Vialidades estructurantes existentes al margen de la planificación	12
4.5	Otros antecedentes:.....	12
4.5.1	Vialidad Modificación MPRMS 100, año 2013	12
4.5.2	PDUC (Proyectos con Desarrollo Urbano Condicionado), aprobados por Res. GORE N° 4, DO 13.03.2018	13
4.5.3	Efectos Ley 20.791 año 2014.....	13
4.5.4	Vialidades en Art. Transitorios	13
5	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	13
5.1	El Problema de Planificación	13
5.2	Objetivo de la Modificación MPRM-104	16
5.2.1	Objetivo General	16
5.2.2	Objetivos Específicos	17
5.3	Principales componentes que orientan la Modificación.....	18
5.3.1	Presencia de Zonas de Valor Patrimonial:.....	18
5.3.2	Presencia de Áreas de Valor Natural (AVN):	18
5.3.3	Presencia de Solicitudes Municipales y OAE:	18
5.3.4	Componentes que estructuran la red vial:.....	18
5.4	Criterios que definen la Modificación 104	20
5.4.1	Criterio ancho de vías para la definición de vías expresas.....	20
5.4.2	Criterio ancho de vías para la definición de vías troncales	20
5.4.3	Criterio de regularización y adecuación de la red	21
5.4.4	Criterio disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública.	24
5.5	Descripción de la Modificación	27
5.5.1	Sistema de Vías Expresas:	27
5.5.2	Sistema de vías Troncales:	29
5.5.3	Resumen de la Modificación MPRMS-104	33
5.5.4	Ajustes al PRMS por efectos de la modificación.	35

Índice de Figuras

Figura 1: Área de Aplicación de la Modificación	4
Figura 2: Alcance Territorial de la Modificación.....	6
Figura 3: Evolución de la Planificación Vial en el PRMS	7
Figura 4: Áreas Urbanas donde aplicó prórroga de DUP - Ley 19.939	8
Figura 5: Modificación 100 PRMS - Vialidad Condicionada.....	9
Figura 6: Vialidad asociada a PDUC	9
Figura 7: Esquema del Problema de Planificación	15
Figura 8: Estructura espacial de la del Sistema Vial Metropolitano en la MPRMS-104.....	19
Figura 9: Vías de Acceso Regional (color rojo)	27
Figura 10: Anillo Américo Vespucio (color rojo).....	27
Figura 11: Vías de conectividad regional (color rojo)	28
Figura 12: Resumen del sistema de vías expresas (en color rojo)	28
Figura 13: Vías troncales - Sector norte (color verde).....	29
Figura 14: Vías troncales - Sector sur (color verde).	29
Figura 15: Vías troncales - Sector oriente (color verde).....	30
Figura 16: Vías troncales - Sector poniente (color verde).....	30
Figura 17: Vías troncales - Sector centro (color verde).....	30
Figura 18: Vías troncales - Sector centro norte (color verde).	31
Figura 19: Vías troncales - Sector centro sur (color verde).....	31
Figura 20: Vías troncales – Anillo Intermedio (color verde).....	31
Figura 21: Resumen Vías troncales (en color verde).....	32
Figura 24: Red Vial Consolidada	34
Figura 23: Plano General de Zonificación de Sectores (ZGS): “RM-PRM-08-100-ZGS/21-V104”	35
Figura 24: Planos de Zonificación y Usos de Suelo por Sectores	37
Figura 25: Plan de Inversión en Infraestructura Vial – EISTI – PDUC	38
Figura 26: Vialidad MPRMS 104 y Vialidad considerada en el EISTI en Km	40

Índice de Tablas

Tabla 1: Criterios generales para la definición de vías expresas.....	20
Tabla 2: Criterios generales para la definición de vías troncales.....	20
Tabla 3: Criterios de regularización y adecuación de la red.....	21
Tabla 4: Criterio disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública.....	25
Tabla 5: Ejes viales que forman parte de la MPRMS-104:	33
Tabla 6: Resumen variación de superficies MPRMS-100/MPRMS-104	36
Tabla 7: Cuadro comparativo ancho vialidades EISTI/MPRMS-104	41

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento, corresponde a la memoria que fundamenta el desarrollo de la Modificación al Plan Regulador Metropolitano de Santiago MPRMS-104 Vialidad Metropolitana, y forma parte de los antecedentes legales y normativos que conforman dicho plan.

El territorio que abarca la Modificación al Plan Regulador Metropolitano de Santiago MPRMS-104 Vialidad Metropolitana, contempla a las 52 comunas que conforman la Región Metropolitana de Santiago tanto en su área urbana como rural. Por lo cual, el área que en la cual incide la MPRMS-104 corresponde a los 15.403,20 km² del territorio regional.

Esta modificación al PRMS se origina en el año 2012, con el objetivo principal de abordar las materias que no alcanzaron a ser resueltas en la modificación N° 99 aprobada el año 2010, la cual tuvo como interés principal la prórroga de las declaratorias a utilidad pública de las vialidades vigentes en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) de ese entonces, en conformidad a lo que disponía la, actualmente derogada, ley 19.939 del año 2004, que había establecido plazos de caducidad de las declaratorias a utilidad pública de los terrenos destinados a vialidad ubicados en área urbana y la eliminación de éstas en terrenos destinados a vialidad en el área rural.

Esa primera propuesta avanzó hasta la promulgación de la ley 20.791 en el año 2014, la que restableció todas las declaratorias a utilidad pública que habían caducado y que se encontraban vigentes hasta el año 2009, cambiando drásticamente el escenario legal y normativo, lo que obligó a su reformulación. Durante los años siguientes, se continuó trabajando, realizándose una consulta municipal, a toda la RM, durante el año 2018.

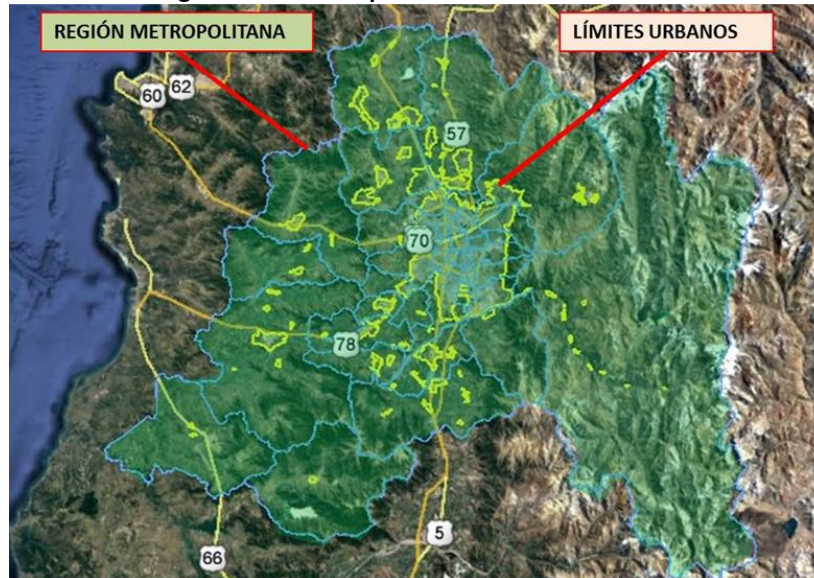
En el año 2019 se reanuda formalmente la modificación, con la intención inicial de planificar la totalidad del territorio regional, proponiéndose actualizar la red vial metropolitana planificada, de manera de acoger el futuro desarrollo urbano de la región y de abordar conflictos que no tuvieron solución, como efecto de la entrada en vigencia de la mencionada ley 20.791, entre otras materias.

En el año 2020 se da inicio al proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), el que termina siendo observado desfavorablemente por la SEREMI del Medio Ambiente RM en el año 2023. Ante la necesidad de dar continuidad al proceso de la EAE, por el tiempo y recursos invertidos, durante el año 2024 se generó una mesa de trabajo intersectorial entre la SEREMI del Medio Ambiente RM, la SEREMI Metropolitana de V. y U. y el GORE Metropolitano, donde se acordó ajustar los objetivos de planificación, centrándolo más bien en una regularización y adecuación normativa, que permitiera resolver problemáticas identificadas a escala local, habilitando así la continuidad del proceso de la EAE.

Por lo tanto, esta modificación es una versión simplificada y acotada respecto de la que se reinició formalmente el año 2019, pero que puede servir de base para una futura actualización del PRMS,

que sí planifique la vialidad estructurante que tendrá que acoger el futuro desarrollo urbano y rural de la región metropolitana.

Figura 1: Área de Aplicación de la Modificación



Fuente: Elaboración propia

2 ALCANCE

El ámbito de aplicación del proyecto es a escala regional, enfocándose en las Declaratorias de Utilidad Pública para los terrenos destinados a circulaciones (ensanches y/o aperturas). A través de la modificación se estudia la desafectación de declaratorias existentes y en menor medida, ajustes de trazado de vías ya consideradas en la planificación intercomunal y la incorporación a la planificación de vialidades ya existentes (materializadas), por solicitud municipal y de los Organismos de Administración del Estado (OAE), con el propósito de regularizar la red vial metropolitana ajustándose a las realidades locales, desde el reconocimiento del valor patrimonial y las áreas de valor natural.

Desde un punto de vista normativo, se modifica el PRMS en los siguientes artículos:

- **Artículo 1.1**, cambio de definiciones y denominaciones en el cuadro que acompaña.
- **Artículo 2.2**, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.1.1.1**, Zonas Habitacionales Mixtas, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.1.1.2**, Zonas de Equipamiento Metropolitano o Intercomunal, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.1.1.3**, Zonas de Actividades Productivas y de Servicio de Carácter Industrial

denominaciones de planos.

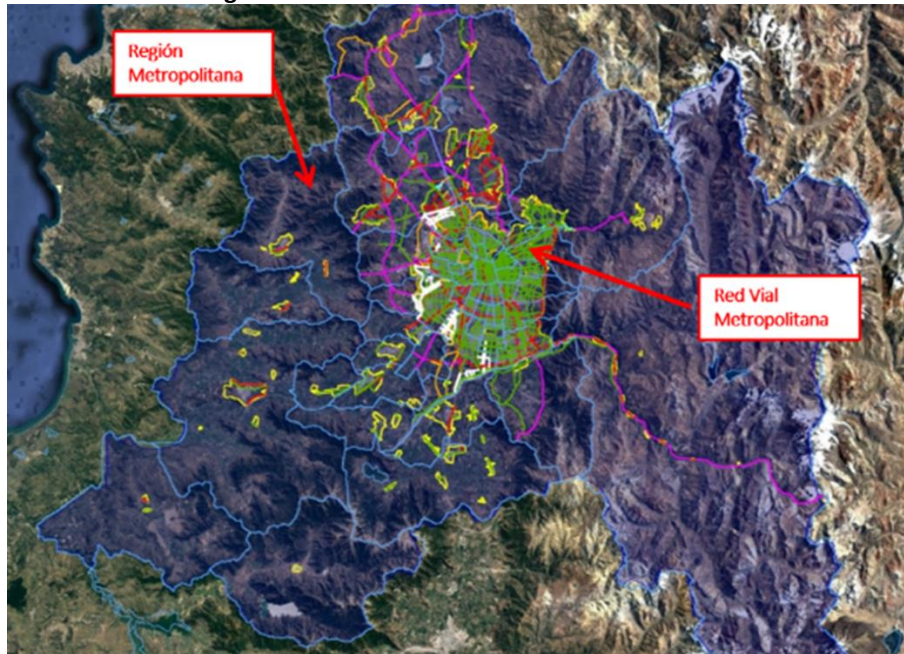
- **Artículo 3.3.6,** ZUDC denominaciones de planos.
- **Artículo 3.3.7,** ZUC y ZURC, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.3.8,** ZIEDC, denominaciones de planos.
- **Artículo 3.3.11,** ZEU y PDUC, denominaciones de planos en los cuadros que acompaña.
- **Artículos 4.3 y 4.9,** vialidad condicionada en el texto y cuadros que acompaña.
- **Artículo 7.1.1,** vialidad expresa (7.1.1.1) y la vialidad troncal (7.1.1.2) en los cuadros que acompaña.
- **Artículo 7.1.1.4,** se elimina.
- **Artículo 8.4.1.3.** De Aeropuertos, Aeródromos y Radio Ayudas, denominaciones de planos.
- **Artículos 8.4.1.5,** se elimina.
- **3° bis Transitorio,** Antumapu - La Pintana, cambios de códigos de vías en plano aprobados
- **Artículo 4° Transitorio,** vialidad supletoria y cuadro que acompaña.
- **Artículo 7° Transitorio** - La Platina, cambios de códigos de vías en plano aprobados
- **Artículo 11° Transitorio,** Normas urbanísticas ZUC y ZURC, denominaciones de planos.
- **Artículo 12° Transitorio,** normas, Cerrillos cambios de códigos de vías en plano aprobados
- **Artículo 13° Transitorio,** Normas Urbanísticas PDUC y cuadros que acompaña.
- **Artículo 14° Transitorio** - Camino a Chicureo, Normas Urbanísticas y cuadros que acompaña.

Una vez aprobada esta modificación, será una 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.

Los terrenos con Declaratoria a Utilidad Pública (DUP) ya sea por ensanches o aperturas de vías, que se desafectan en esta modificación, que se ubiquen en área rural o de extensión urbana normadas por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) y que no cuenten con un Plan Regulador Comunal (PRC) aprobado, se asimilarán a las de la zona del PRMS predominante adyacente al terreno, manteniendo las áreas de restricción y condicionamientos vigentes según corresponda.

En el caso de los terrenos desafectados que se ubiquen en el área urbana, les registrá lo dispuesto en el artículo 28 quinquies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y su Ordenanza, hasta que el PRC les asigne norma urbanística (Dictamen E 94927 N 25, de fecha 09 06 2025, de la Contraloría General de La República).

Figura 2: Alcance Territorial de la Modificación



Fuente: Elaboración propia

3 MARCO NORMATIVO Y LEGAL

3.1 Marco Normativo: PRMS y sus modificaciones en materia de vialidad.

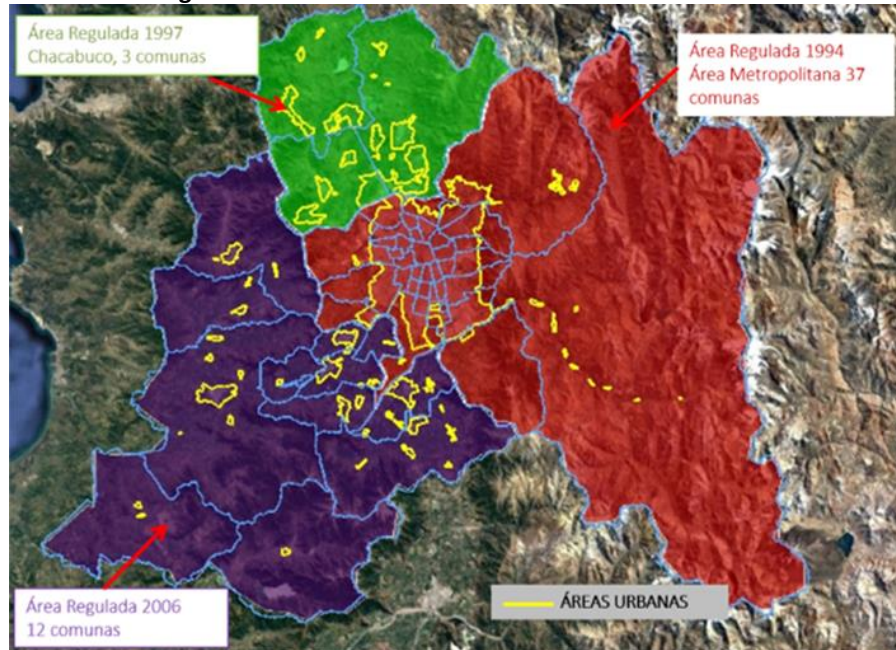
El PRMS, desde su ámbito de competencia, define fajas de territorio destinadas a vialidad, clasificadas conforme a sus características tales como: ancho entre líneas oficiales, estándar, grado de conectividad, nivel de importancia, tipo y simbología. Dicha clasificación establece diferentes categorías de vías las cuales tienen un código que las identifica.

La vialidad que actualmente se modifica fue incorporada por primera vez en el año **1994**, con la aprobación del Gobierno Regional (GORE) Metropolitano del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) para 37 comunas de la RM, que en ese momento se denominó: Área Metropolitana.

En el año **1997** el GORE Metropolitano aprobó una nueva modificación que incorporó al PRMS la provincia de Chacabuco, incorporando 3 nuevas comunas: Colina, Lampa y Til -Til.

Posteriormente en el año **2006**, se incorporan las Provincias de Melipilla y Talagante, más las comunas de Buin y Paine sumando 12 comunas más al PRMS, sin Declaratoria a Utilidad Pública (DUP) en el área rural. Por lo cual, a partir de entonces, la región metropolitana se regula en su totalidad con el dicho instrumento.

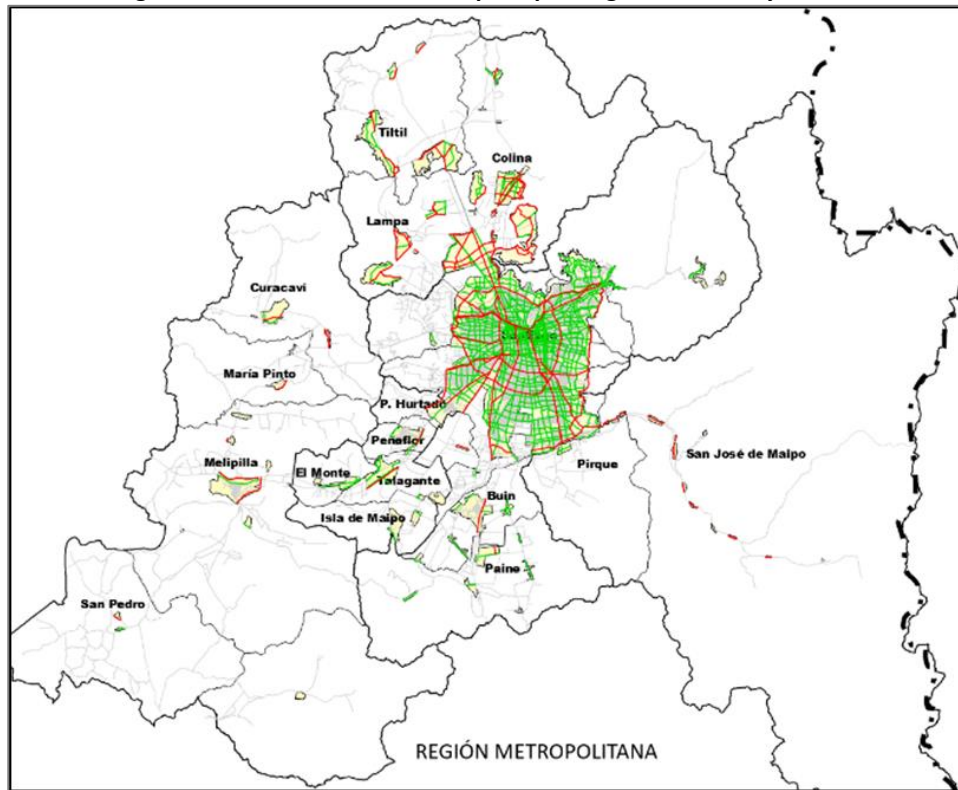
Figura 3: Evolución de la Planificación Vial en el PRMS



Fuente: Elaboración propia

En el año **2010**, se modifica nuevamente la vialidad del PRMS, cuyo principal objetivo era prorrogar por única vez, las DUP de dicha vialidad, pero sólo en las áreas urbanas de la RM, producto de la Ley 19.939 del año 2004.

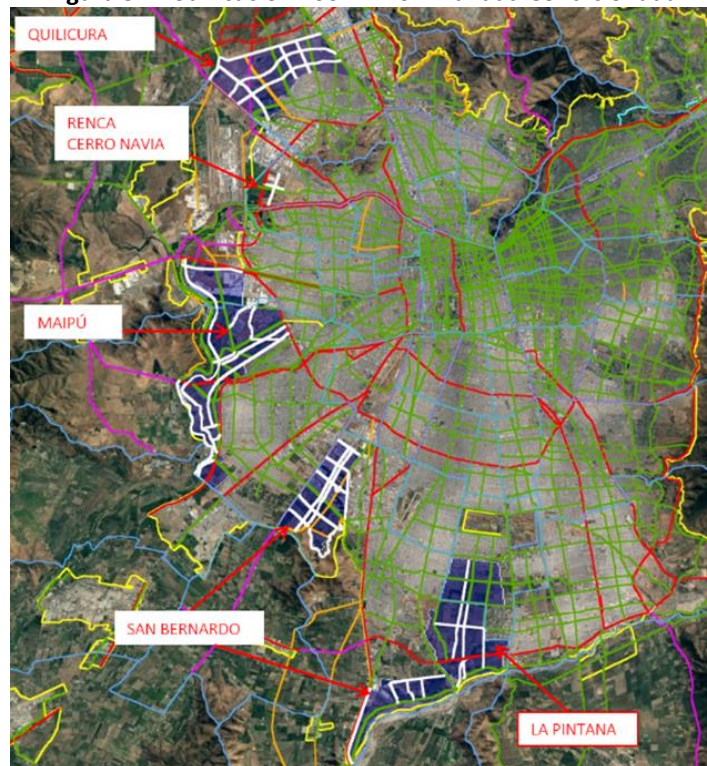
Figura 4: Áreas Urbanas donde aplicó prorroga de DUP - Ley 19.939



Fuente: Elaboración propia

En el año **2013** se aprueba la MPRMS 100 que amplía el límite urbano en las comunas de Quilicura, Maipú, San Bernardo y La Pintana y se incorpora el concepto de “vialidad condicionada”, incluidos en los artículos 4.3, 4.9, y 11° Transitorio del PRMS.

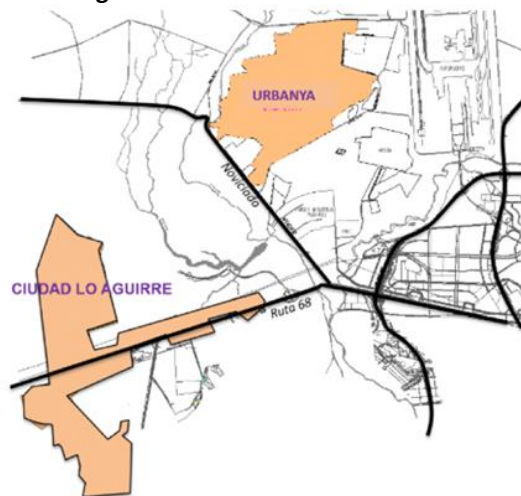
Figura 5: Modificación 100 PRMS - Vialidad Condicionada



Fuente: Elaboración propia

Posteriormente, en el año **2016** se incorporan vialidades al PRMS en Cerrillos, el año **2018** las PDUC 1 Urbanya y PDUC 3 Ciudad de lo Aguirre en la comuna de Pudahuel y en el año **2019**, La Platina, en la comuna de La Pintana.

Figura 6: Vialidad asociada a PDUC



Fuente: Elaboración propia

3.2 Marco Legal: Modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) en materia de vialidad.

Importantes efectos en la planificación en materias de vialidad tuvieron la entrada en vigencia de la Ley N° 19.939 en el año 2004, complementada por la Ley N° 20.331 del año 2009 y posteriormente la Ley N° 20.791 en el año 2014, diez años después.

La primera ley, la 19.939, modificó el art. 59 de la LGUC, más otros artículos y leyes relacionadas, estableciendo la caducidad de las Declaratorias a Utilidad Pública (DUP) de los terrenos destinados a los ensanches o aperturas de vialidades contempladas en los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) estableciendo plazos de 5 a 10 años en que éstas perdían vigencia, dependiendo del estándar de la vía planificada. Además, prohibía las DUP en las áreas rurales y la posibilidad de afectar nuevamente los terrenos cuyas declaratorias hubieran caducado. Esto modificó drásticamente la planificación en materia de vialidad del PRMS y obligó a prorrogar las DUP antes de que se cumplieran los mencionados plazos de caducidad.

Pasados los 5 años, se estableció una prórroga de 1 año de las DUP en áreas urbanas, a través de la aprobación de la Ley N° 20.331, publicada en el D.O. con fecha 12.02.09.

La tercera ley, la 20.791, volvió a modificar el mismo artículo 59 de la LGUC, más otros artículos y leyes relacionadas, eliminando las caducidades de las DUP y restableciendo, en su artículo transitorio, todas las DUP que habían caducado en los IPT vigentes al año 2004 y 2009 tanto en las áreas rurales como urbanas. En el mismo artículo transitorio se permitió la desafectación, por Resolución de las SEREMIS o Decreto Alcaldicio, de las vialidades restablecidas dentro de un plazo de 6 meses a contar de la entrada en vigencia de la ley.

Lo anterior fue cumplido por esta SEREMI en el año 2015, desafectando, como criterio general todas las DUP que habían sido eliminadas en la modificación al PRMS del año 2010.

El efecto que tuvo esta tercera ley, es que al día de hoy se encuentran vigentes las vialidades en el área rural incorporadas al PRMS del año 1994 y en el año 1997 más sus modificaciones posteriores, las vialidades expresas caducadas, las vialidades condicionadas incorporadas en el año 2013 que hoy tienen DUP y las vialidades que no fueron desafectadas el año 2015 en el área urbana, permaneciendo situaciones de indefinición de estándar, corrección de trazados, duplicidad de códigos, definición de anchos entre líneas oficiales, entre otras, que pretenden ser resueltas en esta modificación.

4 FUNDAMENTACIÓN

Para la elaboración de la propuesta de modificación, enfocada en la regularización de la red vial metropolitana, se consideraron antecedentes e insumos recabados de distintas fuentes, según se detalla a continuación:

4.1 Zonas de Valor Patrimonial

Para esta modificación, se reconoce el entorno construido en las áreas urbanas que por sus características se han resguardado a través de leyes y normas, con el objeto de preservar sus valores urbanísticos, culturales, paisajísticos y ambientales.

Se identifican las zonas declaradas por el Consejo de Monumentos Nacionales en la RM, que, a su vez, tienen declaratorias a utilidad pública (DUP) por ensanches y/o aperturas de vías del PRMS. En total suman 42 Zonas Típicas y Pintorescas (ZT), las cuales se desglosan a continuación: Santiago 19 ZT; en Providencia 9; en Ñuñoa 5; en Independencia 2; en Recoleta 2; en Lo Espejo 1; en San José de Maipo 1; Las Condes 1; Alhué 1; y en Colina: 1. S totalizando 42 ZT y P en la RM.

Además, se identifican las zonas e inmuebles declarados por los Planes Reguladores Comunes como Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica (ICH y ZCH respectivamente), que, de igual manera, tienen DUP por ensanches y/o aperturas de vías del PRMS. En total suman 22 ZCH, desglosándose de la siguiente manera: Santiago 15; Providencia 5; Ñuñoa 1; Independencia 1.

4.2 Áreas de Valor Natural (AVN)

Se reconocen zonas con ecosistemas significativos por su belleza escénica, valor científico, educativo, recreativo, histórico, o por su flora y fauna y otras razones de interés general que cuentan con resguardo a través de leyes y normas, y que se han visto afectadas por vialidades existentes o planificadas en el PRMS.

Para el análisis, se consideraron las siguientes AVN: Áreas de Protección de Recurso de Valor Natural (LGUC); Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas – SNASPE (Reserva Nacional, Parques Nacionales, Monumentos Naturales); Santuarios de la Naturaleza; Sitios Prioritarios de Conservación de la Biodiversidad; Humedales Urbanos (Ley N° 21.202 año 2020); entre otros.

En estos casos, se revisaron los trazados viales planificados (no existentes) en el PRMS, ubicados al interior de dichas áreas o colindantes a éstas.

4.3 Solicitudes Municipales y Organismos de Administración del Estado (OAE).

Se han desarrollado diversas consultas a los municipios de la RM, sobre la vialidad metropolitana en el contexto de la MPRMS 104, en el año 2012 y en el año 2018. De la misma manera, se realizaron consultas a los OAE, durante el año 2021.

Las solicitudes se resumen en lo siguiente:

- Eliminación de vías o tramos de vías del PRMS.
- Disminución o aumento del ancho normado entre L.O.
- Aumento o disminución de estándar.
- Incorporación de vías en área urbana o rural.
- Cambios de trazado.
- Corregir o cambiar descripciones de las vías.

4.4 Vialidades estructurantes existentes al margen de la planificación

Se reconocen en la planificación del sistema vial metropolitano actual, vialidades de carácter intercomunal existentes, que han sido materializadas por otros organismos sectoriales con competencia en vialidad.

Dentro de ellas destacan: vialidades de tuición MOP, tales como autopistas, caminos nacionales, regionales provinciales y comunales, y otros en menor medida como huellas, senderos, etc.

4.5 Otros antecedentes:

4.5.1 Vialidad Modificación MPRMS 100, año 2013

Se propone declarar de utilidad pública toda la vialidad que fue incluida en la modificación MPRMS 100 bajo la definición de “vialidad condicionada”, incorporando las de estándar expreso y troncal en los artículos 7.1.1.1 y 7.1.1.2 respectivamente y las de estándar colectora en el artículo 4° Transitorio, cuando se emplacen en áreas no planificadas. Igual se mantiene la exigencia de materialización de las superficies de vialidad planificada en los proyectos que se acogen a la norma condicionada, en el marco de lo dispuesto en el artículo 183 de la LGUC, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 70 de la misma LGUC y del artículo 2.2.4 de su Ordenanza. Como algunas de las vialidades en los Sectores definidos en la MPRMS 100 son modificadas en esta modificación, cambia también la Superficie Total de Condición de Desarrollo Vial (STCDV) de cada Sector, por lo tanto, se han generado nuevos planos, tanto de Zonificación de Sectores (ZGS) como los de Zonificación de cada sector, que reemplazan a los anteriores

incorporados en el año 2013. Para más detalles ver capítulo 7 número 5: “Ajustes MPRMS 100”.

4.5.2 PDUC (Proyectos con Desarrollo Urbano Condicionado), aprobados por Res. GORE N° 4, DO 13.03.2018

Se propone incorporar nuevas vialidades troncales y/o expresas que permitan la conexión a la red vial metropolitana de las PDUC1 Urbanya y PDUC 3 Ciudad Lo Aguirre, las cuales se encuentran emplazadas en el área rural de la comuna de Pudahuel.

4.5.3 Efectos Ley 20.791 año 2014

Como ya se mencionó antes, se identificaron conflictos y errores producto de los efectos de la ley 20.791 que restableció las DUP de las vialidades que estaban vigentes en el PRMS al año 2004 y 2009 en área urbana y rural.

En esos se consideran, descripciones, denominaciones, trazados, estándar etc., de las vías restablecidas, evaluándose su modificación o eliminación a solicitud de los actores claves.

4.5.4 Vialidades en Art. Transitorios

Se reconoce la existencia de vialidades contempladas en los artículos transitorios del PRMS como el 4°, el 13° y el 14°, que ya han sido incorporadas a la planificación comunal en conformidad a lo dispuesto en el artículo 2.1.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Por lo cual, se propone la revisión y actualización de las vialidades contempladas en dichos artículos transitorios, dejando vigentes las que aún no han sido incorporadas a la planificación comunal y que se emplazan en áreas no planificadas.

5 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

5.1 El Problema de Planificación

Se identifica un desarrollo territorial en la región metropolitana que ha ocurrido de manera independiente de la planificación intercomunal. Como consecuencia, se reconoce la obsolescencia de dicho instrumento en materia de vialidad, constituyéndose esto como problema central. Esta obsolescencia se debe a múltiples factores:

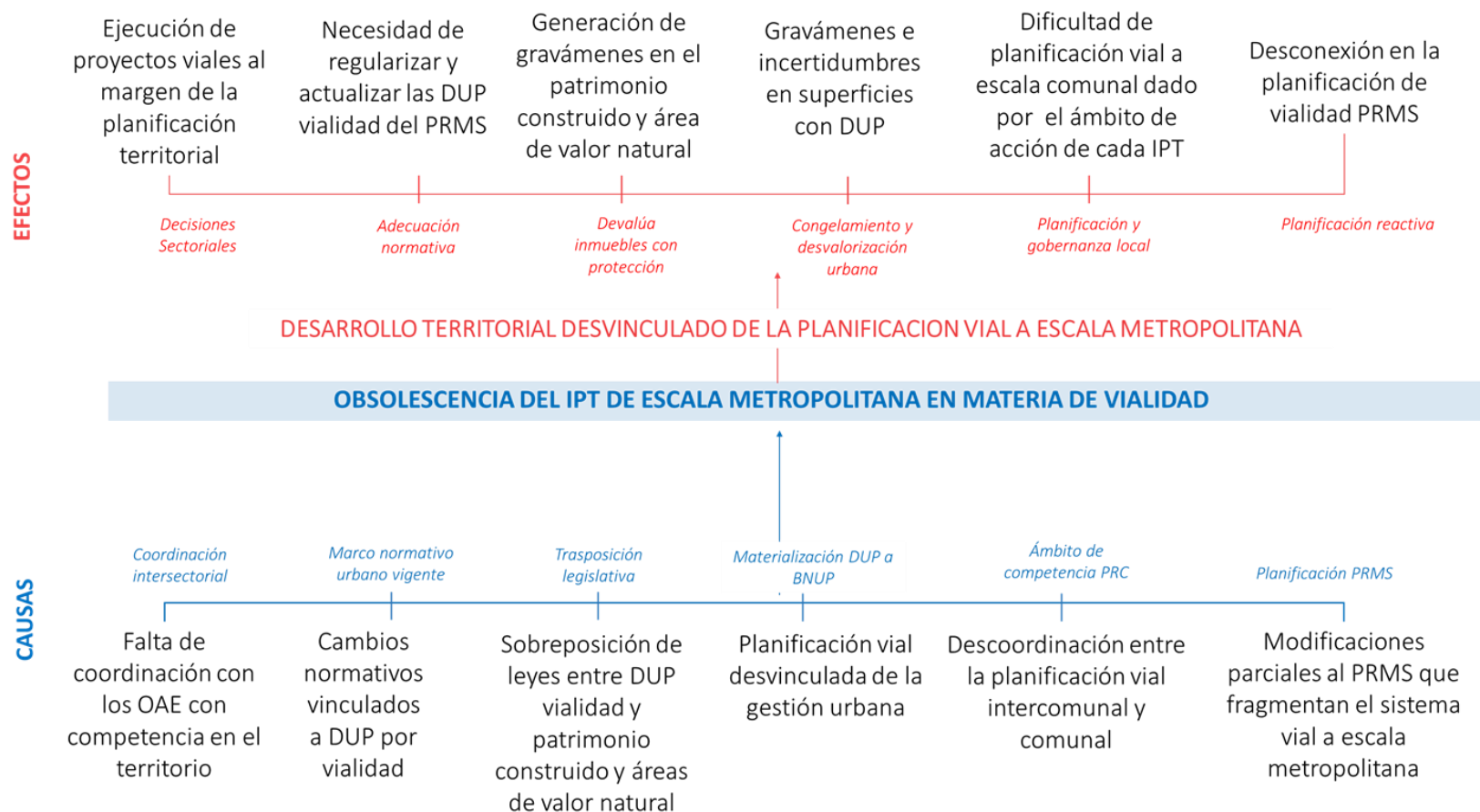
- Coordinación intersectorial: Se reconoce una desconexión en las acciones que desarrollan los distintos Órganos de Administración del Estado (OAE) con competencia en el territorio

en materias de vialidad por lo cual se identifica la ejecución de proyectos viales al margen de la planificación.

- Marco normativo urbano vigente: Se identifican cambios normativos incidentes en materias de DUP por vialidad, los cuales no se reconocen en el instrumento vigente, por lo cual se advierte la necesidad de regularizar y actualizar el instrumento.
- Trasposición legislativa: Coexiste una sobreposición de leyes, en lo relacionado a DUP por vialidad metropolitana y aquellas relacionadas a patrimonio construido y áreas de recurso de valor natural, por lo cual en muchas áreas urbanas existe un doble gravamen, lo cual ha sido levantado como problemática por los actores clave, tanto municipios como OAE.
- Materialización de DUP a bien nacional de uso público: Se identifica una planificación vial desvinculada de la gestión urbana, dado que dichos gravámenes generan incertidumbre al momento de proponer proyectos de inversión pública.
- Ámbito de competencia del IPT: Se reconoce una descoordinación entre la planificación vial intercomunal y comunal, debido a que cada IPT tiene su propio ámbito de acción. Por lo cual, los PRC no pueden resolver materias de vialidad que son propias del instrumento de mayor jerarquía.
- Planificación del PRMS: Debido a que el PRMS cuenta con diversas modificaciones parciales y a los cambios en la normativa (ya detallada en el presente documento), se identifica un sistema vial metropolitano fragmentado y desconectado de la planificación del PRMS.

A continuación, se presenta un esquema del problema de planificación:

Figura 7: Esquema del Problema de Planificación



Fuente: Elaboración propi

5.2 Objetivo de la Modificación MPRM-104

Los objetivos de la MPRMS-104 que se presentan a continuación han sido precisados respecto de los considerados el año 2012, cuando se dio inicio el proceso de la EAE de la modificación. Si bien, éstos se mantuvieron al momento en que se reinició dicho proceso en el año 2019, aun cuando había habido cambios a la LGUC el año 2014, tras el análisis detallado, la opinión de los actores claves y la incorporación de nuevas temáticas, se procedió a su actualización y ajuste.

Como ya se indicó al inicio del documento, durante el año 2024, producto de las observaciones emanadas a la propuesta durante el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) ingresada a la SEREMI de Medio Ambiente el año 2023, se conformó una mesa de trabajo intersectorial en la cual participó la SEREMI del Medio Ambiente RM, el Gobierno Regional Metropolitano y esta Secretaría Ministerial, con el propósito de resolver dichas observaciones, de manera de habilitar la continuidad del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica y por tanto de esta modificación al PRMS.

Se tuvo en cuenta durante dicha instancia, la intención del Gobierno Regional Metropolitano del traslado a dicho órgano de la competencia del PRMS y de su actualización en un futuro próximo de dicho instrumento. Por lo cual, todos los cambios al instrumento que no pudieron ser considerados en esta modificación, podrán ser evaluados para su incorporación en ese futuro proceso de actualización.

En virtud de lo anterior, es que se han ajustado los objetivos de la modificación con el propósito de resolver problemáticas relacionadas con la vialidad metropolitana identificadas a una escala más cercana al territorio, a objeto de otorgar coherencia entre el marco del problema y el sentido que orienta las decisiones a una escala más local, por lo tanto, ésta se aborda como una regularización y adecuación normativa al instrumento.

5.2.1 Objetivo General

Tras un análisis de los puntos observados en el proceso de EAE y conforme a los ajustes realizados producto de la mesa de trabajo intersectorial, se identifica el siguiente objetivo general:

Reconocer las necesidades locales mediante la regularización y adecuación de las declaratorias a utilidad pública (DUP) del sistema vial metropolitano vigente en el PRMS.

Esta Modificación al PRMS, da cuenta de un proceso de revisión y ajustes de las vías contenidas en el PRMS, de manera de hacerse cargo de las problemáticas territoriales locales que han sido relevadas a través de la participación de actores clave (municipios y otros Órganos de Administración del Estado) dentro del proceso que ha tenido esta modificación. Estas problemáticas, por su naturaleza, exceden el ámbito de gestión local y requieren ser abordadas por el PRMS.

Por otra parte, obedece a una regularización y no a una planificación territorial, por lo tanto, su alcance es limitado, de manera que sólo podrá dar respuesta a problemáticas desde esa perspectiva, y se deja para un futuro proceso de modificación o actualización del instrumento, materias que requieren análisis a un mayor nivel de profundidad y, por lo tanto, el desarrollo de otros estudios no considerados dentro de esta modificación.

5.2.2 Objetivos Específicos

De igual manera, los objetivos específicos se revisaron y rectificaron con el objetivo de mejorar su alcance, y coherencia con el proceso EAE. A través de ellos se busca alcanzar las metas identificadas:

1. **Desafectación de DUP** por ensanche y apertura de vialidad PRMS, conforme a requerimientos normativos y solicitudes de escala local.
2. **Incorporar al PRMS vialidades existentes** definidas por otros organismos sectoriales con competencia en materias de vialidad.
3. **Readecuación y modificación** de dimensión y emplazamiento del sistema vial.
4. **Reclasificación y reorganización** del sistema que integra la vialidad metropolitana vigente en el PMRS.

En concordancia con el objetivo general, cada objetivo específico aborda la necesidad de reconocer condiciones existentes en el territorio, incidentes en la escala local, pero de manera acotada.

En el primer objetivo específico, se abordan las problemáticas de escala local relevadas por los municipios, que deben ser resueltas en este instrumento de mayor jerarquía. Por lo cual, y luego de una revisión del rol que cada vía posee en la red vial metropolitana, se propone la desafectación a DUP en lo relacionado a aperturas o disminución de ancho entre líneas oficiales, en concordancia a lo dispuesto en el Art. 2.3.2. de la OGUC.

El segundo objetivo específico, tiene como propósito de reconocer las dinámicas propias del territorio, ya sea incorporando al instrumento vías existentes que generan conexión entre localidades urbanas, o vías existentes de rol intercomunal e interregional.

El tercer objetivo específico, tiene directa relación al ajuste que requiere el instrumento ya sea para reconocer situaciones existentes y/o precisar trazados establecidos el año 1994 y 2010.

Por último, el cuarto objetivo específico establece que tanto las adecuaciones de la presente modificación, como la evolución del instrumento desde su promulgación en año 1994, exigen la actualización de la ordenanza y la reorganización de cuadros y códigos del Título 7.

5.3 Principales componentes que orientan la Modificación

Los siguientes elementos estructurantes han sido empleados para la regularización del Sistema Vial Metropolitano y están vinculados al cumplimiento de la función de este, atendiendo a las condiciones actuales del soporte y su proyección en un escenario normativo y de desarrollo esperado.

5.3.1 Presencia de Zonas de Valor Patrimonial:

Se propone desafectar las DUP situadas en zonas de valor patrimonial, por intermedio de eliminación de la vía y/o tramo de la misma del PRMS o la disminución de la franja normada a lo existente (en caso de que la vía no se pueda eliminar del PRMS).

5.3.2 Presencia de Áreas de Valor Natural (AVN):

Para el caso de vialidades ubicadas al interior de las áreas de valor natural (AVN) o colindantes a éstas, se revisaron los trazados viales planificados no materializados, proponiéndose la modificación de dicha vialidad (ya sea en trazado o ancho) o su eliminación.

5.3.3 Presencia de Solicitudes Municipales y OAE:

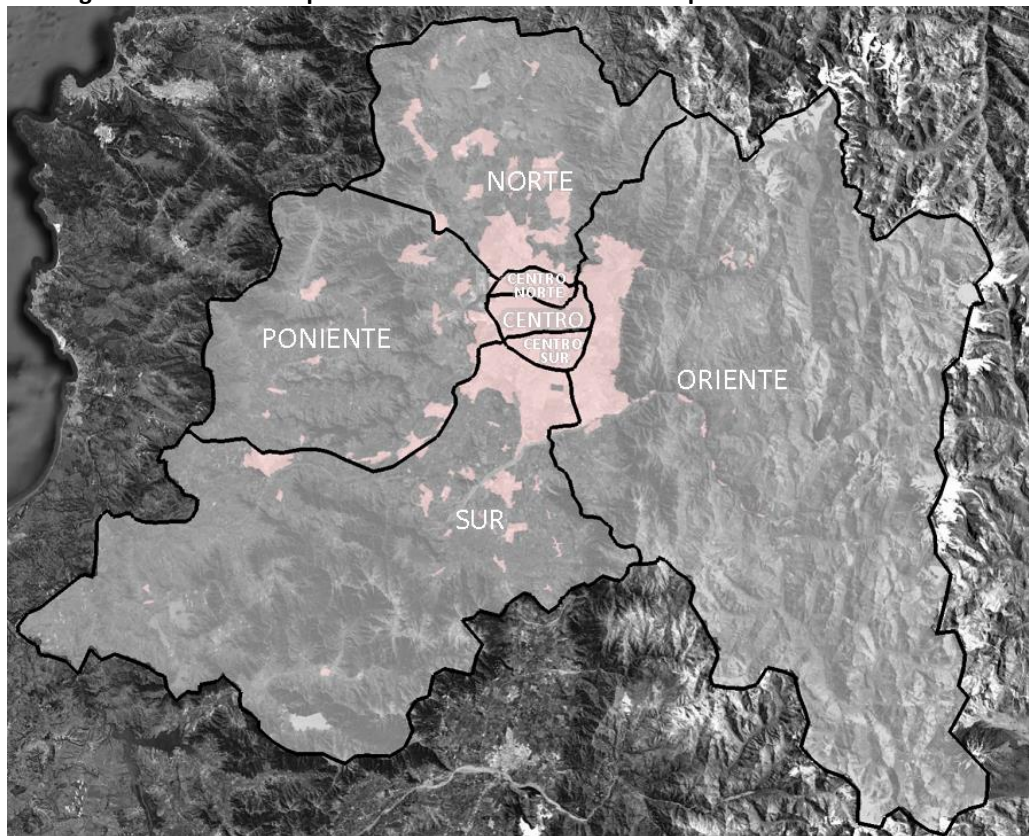
Se revisó caso a caso cada solicitud municipal y de órganos de administración del estado y en coherencia con el objetivo general y los objetivos específicos, y en base a criterios que más adelante se detallan, las solicitudes se acogen, acogen parcialmente, o se rechazan.

5.3.4 Componentes que estructuran la red vial:

- Visión Regional: Se articula el Red Vial Metropolitana con una visión que integra el territorio regional en su conjunto, pudiendo normarse por primera vez la totalidad de la región, considerando tanto su área urbana y como rural.
- Jerarquía de vía expresa o troncal y concepto de eje: Correspondencia entre el rol de la vía y la capacidad física de ésta para asumir esa función. Definición de vías con distinto nivel jerárquico (expresas y troncales) en conformidad a lo establecido por la OGUC.
En complemento de lo anterior, se utiliza el concepto de eje por sobre el de calle, vía o tramo, entendiéndose a éste como la conexión de un punto a otro dentro de la red vial metropolitana, pudiendo estar conformado por varias vías o tramos de vías, las cuales, a su vez, pueden tener distinto ancho, generando una conectividad intercomunal.

- Concepto de red: Articulación de la red que permite la integración a un Sistema Vial Metropolitano jerarquizado tal, que facilite un uso ascendente y descendente concatenado. El propósito, es que en lo posible todos los ejes viales se conecten entre sí, conformando una red.
- Complementariedad de Sistemas: Relación jerárquica y articulada entre la Red Vial Metropolitana y las estructuras locales de vías colectoras y de servicio.
- Código
Cada eje tiene un código con letras y números que lo identifica, en su primera letra, la **V**, lo identifica como una Vía, la segunda indica su estándar: **E** si es Expresa y **T** si es Troncal, el número a continuación indica el orden en que se encuentra en el listado y finalmente la o las letras que siguen, indican su ubicación en un sector geográfico: **N** si es norte, **S** si es sur, **O** si es oriente, **P** si es poniente, **C** si es central, **CN** si es centro norte y **CS** si es centro sur. El mencionado código permite localizar cada eje, tanto en el listado como en los planos y da cuenta de su extensión.

Figura 8: Estructura espacial de la del Sistema Vial Metropolitano en la MPRMS-104



Fuente: Elaboración propia

La modificación considera la estructuración de la red en base a 7 sectores geográficos: norte, sur, oriente, poniente, centro, centro norte y centro sur, los cuales, además de permitir trabajar conceptos como la accesibilidad y conectividad de sectores y subsectores, brinda un orden espacial a los códigos que se otorgan a cada eje vial.

5.4 Criterios que definen la Modificación 104

A continuación, se exponen los criterios utilizados para la definición de la propuesta.

5.4.1 Criterio ancho de vías para la definición de vías expresas

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, estos son:

Tabla 1: Criterios generales para la definición de vías expresas

CRITERIO	ALCANCE
Accesibilidad Regional	Corresponden a aquellas vías que generan una conectividad interregional, con anchos mínimos de 100 m. entre líneas oficiales, salvo en aquellos sectores donde se presentan altos niveles de consolidación.
Conectividad Regional	Corresponde a una red de conectividad regional de vías expresas, con anchos sobre 50 m. entre líneas oficiales.
Consolidación Anillo 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 desde 60 a 90 m.

Fuente: Elaboración propia

5.4.2 Criterio ancho de vías para la definición de vías troncales

Para la definición de los criterios que afectan a las vías troncales, se consideraron ejes viales que tienden a tener 30 m. de ancho y se optó por una sectorización regional que permitiera organizar las vías troncales que abastecen territorios intercomunales con vocaciones similares. Los criterios utilizados fueron los siguientes:

Tabla 2: Criterios generales para la definición de vías troncales

CRITERIO	ALCANCE
Accesibilidad Intercomunal	Se propone una sectorización regional, de carácter intercomunal, que permite organizar las vías troncales que abastecen territorios con vocaciones similares.
Conectividad	Se propone una red que conecta o articula los distintos sectores, a partir de ejes


Intercomunal	<p>viales que tienden a tener 30 m. de ancho, salvo las siguientes excepciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
Consolidación anillo troncal intermedio	<p>Se propone mantener el anillo intermedio, vigente actualmente en el PRMS, pero disminuyendo su estándar de expreso a troncal. Busca mejorar la conectividad al interior del área urbana metropolitana del Gran Santiago. Ayudando a redistribuir los flujos del eje Alameda – Providencia – Apoquindo, que es el principal atractor de los viajes de la RM.</p>

Fuente: Elaboración propia

5.4.3 Criterio de regularización y adecuación de la red

Estos criterios son aquellos que tienen relación con las decisiones modificación de la red vial para dar cumplimiento a los objetivos propuestos manteniendo el funcionamiento de la red vial, los cuales se describen a continuación:

Tabla 3: Criterios de regularización y adecuación de la red

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

CRITERIO: Protección del patrimonio protegido

ALCANCE:

Modificación de las declaratorias a utilidad pública que afectan patrimonio por:

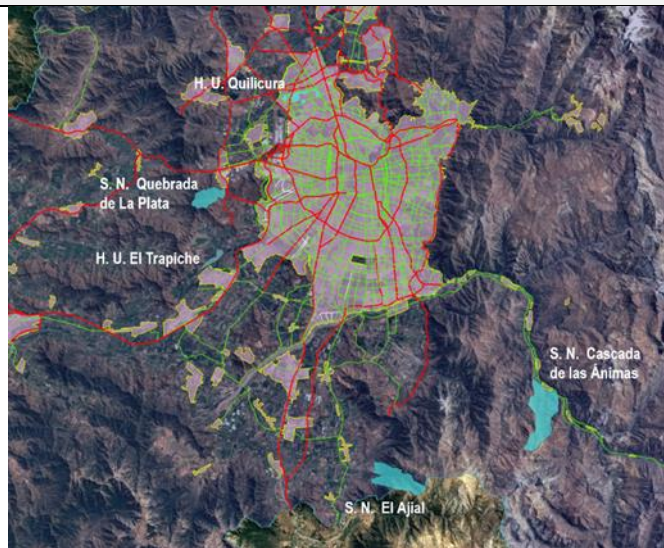
- Eliminación de la vía del PRMS
- Disminución del ancho normado al ancho existente.



CRITERIO: Protección de áreas de valor natural

ALCANCE:

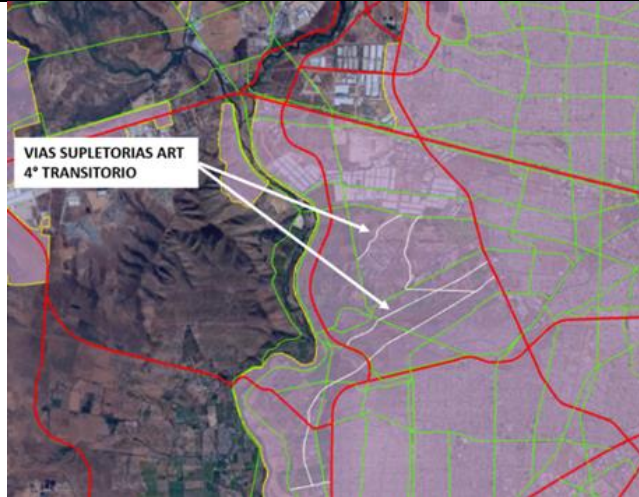
Los ejes propuestos en lo posible no deben afectar las áreas de valor natural, tales como Santuarios de la Naturaleza, Humedales Urbanos, Parques Naturales etc. ya sea eludiendo dichas zonas o directamente eliminar trazados que los afecten.



CRITERIO: Supletoriedad

ALCANCE:

Se propone mantener o incorporar vías de anchos de faja menor, aun cuando no cumplan con los estándares mínimos de la planificación intercomunal, supletoriamente (en terrenos no planificados) hasta que la planificación comunal las incorpore (artículo 2.1.3. OGUC).



CRITERIO: Utilización de par vial

ALCANCE:

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).

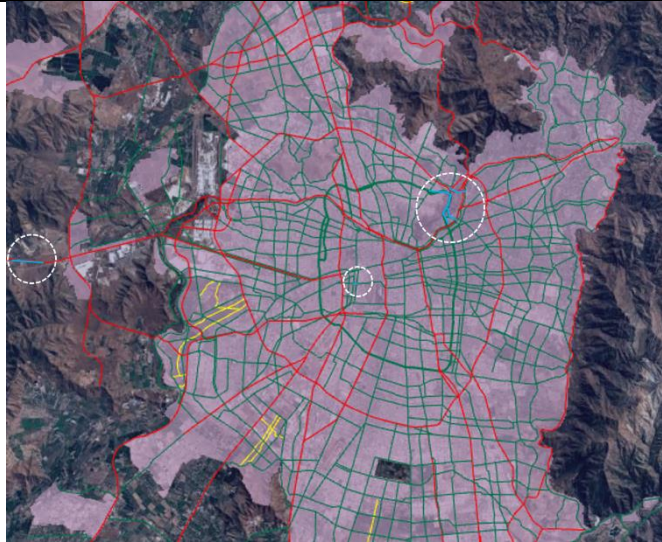


CRITERIO: Conexiones subterráneas

ALCANCE:

Se reconocen conexiones subterráneas o túneles actualmente existentes, que permiten dar continuidad a la red vial metropolitana.

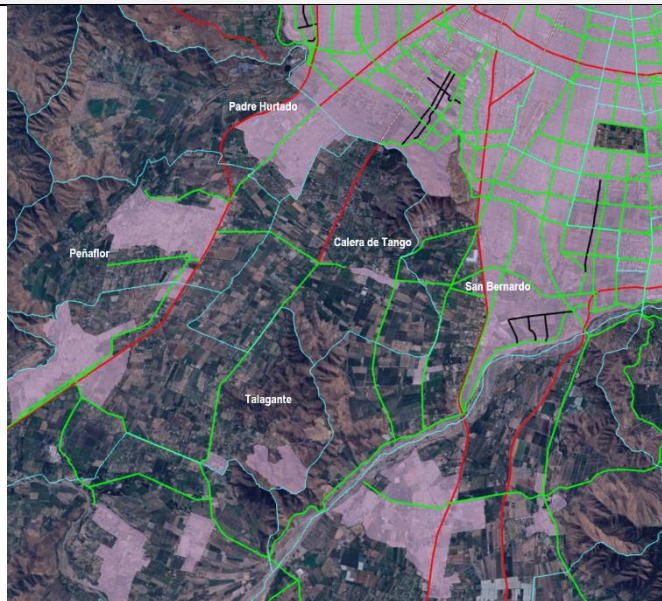
Tal es el caso del Túnel San Cristóbal, la Autopista Américo Vespucio Oriente, Blanco-Arica y el Túnel Lo Prado.



CRITERIO: Alcance comunal o intercomunal

ALCANCE:

En lo posible los ejes deben tener alcance o extensión intercomunal, es decir deben generar conectividad en al menos dos comunas en las zonas urbanas. En las zonas rurales pueden tener alcance sólo comunal cuando es necesario generar conectividad dentro de una comuna, ya que ésta vías no pueden ser incluidas en la planificación comunal porque están fuera del límite urbano o de extensión urbana fijado por el PRMS.





Fuente: Elaboración propia

5.4.4 Criterio disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública.

En esta modificación, se disminuyen considerablemente las actuales Declaratorias de Utilidad Pública (DUP) de vialidad del PRMS, con el propósito de configurar una red eficiente y racionalizada, que cumpla con el estándar de vías expresas y troncales propia de la planificación intercomunal.

El detalle de los criterios de disminución de las DUP, se describe a continuación:

Tabla 4: Criterio disminución de impacto de declaratorias de utilidad pública

CRITERIO: Disminución y/o minimización del impacto de las DUP en zonas urbanas	
<p>ALCANCE:</p> <p>Se eliminan y/o disminuyen declaratorias de utilidad pública al interior del área urbana, considerando el grado de consolidación del entorno y la red vial cercana.</p> <p>En menor medida, respecto de aquellas vías que se incluyen a la planificación que ya se encuentran materializadas, o de vías no materializadas en áreas urbanas, se disminuye el ancho de la faja vial con el propósito de minimizar el impacto de la DUP, de acuerdo al grado de consolidación de las áreas urbanas donde se emplacen.</p>	
CRITERIO: Minimizar el impacto de las DUP en zona rural.	
<p>ALCANCE:</p> <p>Al declarar a utilidad pública en áreas rurales, ya sea por reconocimiento de vías existentes o a solicitud municipal, se busca no afectar en lo posible, edificaciones, villorrios, localidades o pueblos, o bien disminuir su impacto.</p>	

CRITERIO: Homogeneidad o diversidad de ancho para la mantención o eliminación de ejes en el PRMS.

ALCANCE:

Cuando un eje vigente en el PRMS posee ancho de faja vial homogéneamente menor al ancho mínimo normado por OGUC (menos de 30 m. de ancho para vías troncales), tiende a su eliminación.

Cuando es diverso en sus anchos y sólo algunos de sus tramos posee ancho menor al normado, se mantiene en el PRMS.



CRITERIO: Nivel de impacto de las DUP por nivel de consolidación urbana o rural para la mantención o eliminación de ejes vigentes en el PRMS.

ALCANCE:

Cuando el nivel de impacto de las DUP de un eje es muy grande y se ha mantenido en el tiempo, pueden eliminarse o disminuir sus ensanches.



Fuente: Elaboración propia

5.5 Descripción de la Modificación

El sistema vial metropolitano se estructura del siguiente modo:

5.5.1 Sistema de Vías Expresas:

Vías de acceso regional:

Sistema de vías que cumplen la función de acceso y salida de la Región, compuesto por 7 ejes viales existentes, que son: la Ruta 5 (Norte y Sur), Ruta 68, Ruta 78, Ruta 57, Ruta 66 y Acceso Sur más una vía proyectada, aún no materializada, que es Camino La Dormida. Estos ejes están propuestos con anchos de 100 m. (o mayores) salvo en aquellos sectores donde se presentan altos niveles de consolidación urbana.

Figura 9: Vías de Acceso Regional (color rojo)



Fuente: Elaboración propia

Circunvalación Américo Vespucio:

La inclusión de Circunvalaciones en la planificación de la vialidad intercomunal como una solución al problema de la conectividad de modo radial, fue incorporada por primera vez en la década del 60 en el Plan Regulador Intercomunal de Santiago con el trazado de Américo Vespucio e incorporado al PRMS cuando se aprobó en el año 1994.

En particular, el anillo Américo Vespucio compuesto por un solo eje vial existente en su totalidad, con anchos entre 60 y 90 m. prácticamente consolidada como autopista urbana, receptora y distribuidora de los accesos al área urbana metropolitana.

Figura 10: Anillo Américo Vespucio (color rojo)



Fuente: Elaboración propia

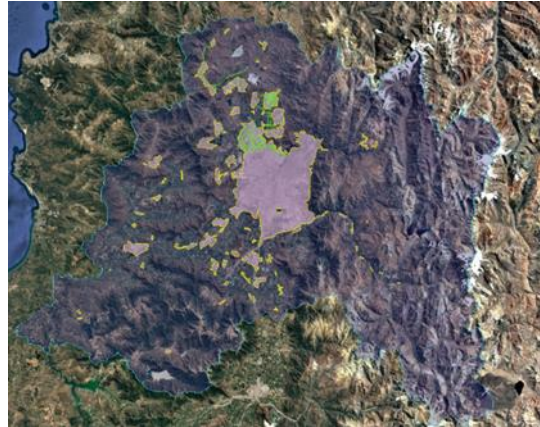
Finalmente, el sistema de vías expresas se conforma por: las vías de acceso a la región, los anillos y las vías de conectividad regional, con un total de 46 ejes viales con anchos desde 50 m a 100 m. o mayores.

5.5.2 Sistema de vías Troncales:

Sector Norte:

Conformado por 51 ejes viales, proyectados en las Comunas de: Til-Til, Colina, parte de Lampa, Quilicura y Huechuraba. Con anchos de alrededor de 30 m. o mayores. Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS.

Figura 13: Vías troncales - Sector norte (color verde).

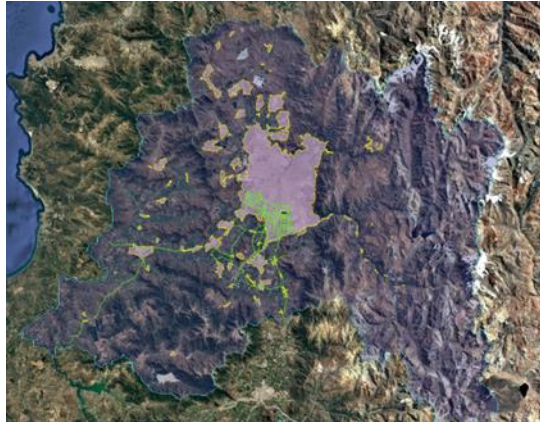


Fuente: Elaboración propia

Sector Sur:

Conformado por 51 ejes viales, proyectados en las comunas de: Lo Espejo, Calera de Tango, San Bernardo, Buin, Isla de Maipo, San Pedro, Alhué, Paine y en parte de las comunas de: Maipú, Cerrillos, La Cisterna, San Ramón, La Granja, Padre Hurtado, Peñaflor, Talagante, El Monte y Melipilla. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores en sectores consolidados.

Figura 14: Vías troncales - Sector sur (color verde).

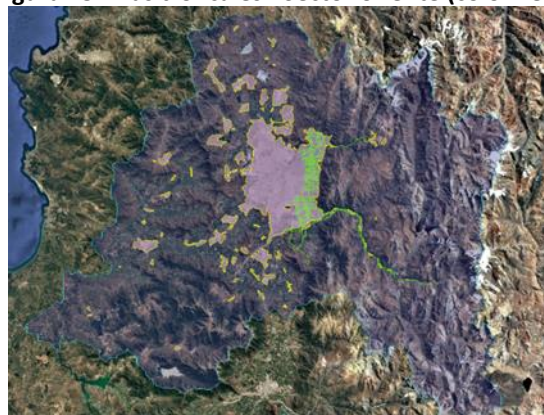


Fuente: Elaboración propia

Sector Oriente:

Conformado por 73 ejes viales, proyectados en las comunas de: Pirque, Barnechea, La Florida, Peñalolén, La Reina, Las Condes, Vitacura y parte de la comuna de Puente Alto. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores en sectores consolidados. Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS.

Figura 15: Vías troncales - Sector oriente (color verde)

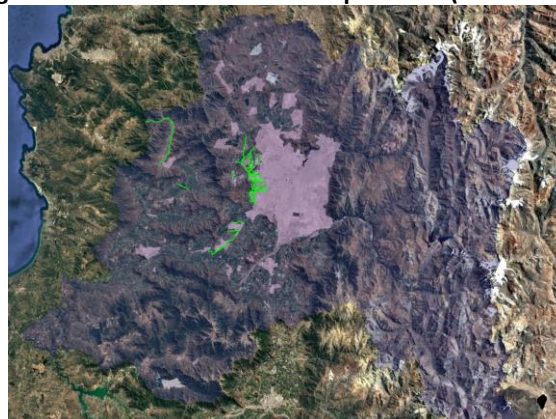


Fuente: Elaboración propia

Sector Poniente:

Conformado por 27 ejes viales, proyectados en la comuna de: María Pinto y en parte de las comunas de: Maipú, Padre Hurtado, Peñaflor, Talagante, El Monte, Melipilla, Curacaví, Lampa y Pudahuel. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores en sectores consolidados.

Figura 16: Vías troncales - Sector poniente (color verde).

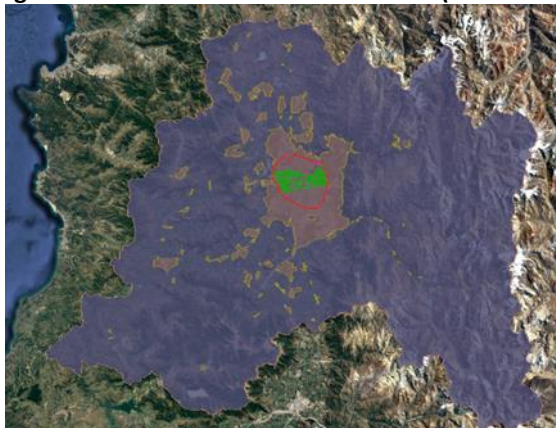


Fuente: Elaboración propia

Sector Centro:

Conformado por 50 ejes viales, proyectados en las comunas de: Cerro Navia, Quinta Normal, Lo Prado, Santiago, Providencia, Ñuñoa y parte de las comunas de: Pudahuel, Maipú y Vitacura, dentro del Anillo de Américo Vespucio. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores en sectores consolidados. Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS.

Figura 17: Vías troncales - Sector centro (color verde).



Fuente: Elaboración propia

Sector Centro norte:

Conformado por 31 ejes viales, proyectados en las comunas de: Renca, Conchalí, Independencia, Recoleta y parte de las comunas de: Quilicura y Providencia, dentro del Anillo de Américo Vespucio. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores.

Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS.

Sector Centro sur:

Conformado por 26 ejes viales, proyectados en las comunas de: Comunas: Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín, Macul y parte de las comunas de: Maipú, Cerrillos, Lo Espejo, La Florida, San Ramón y La Cisterna, dentro del Anillo de Américo Vespucio. Con anchos de alrededor de 30 m. y menores.

Gran parte de ellos forman parte actualmente del PRMS.

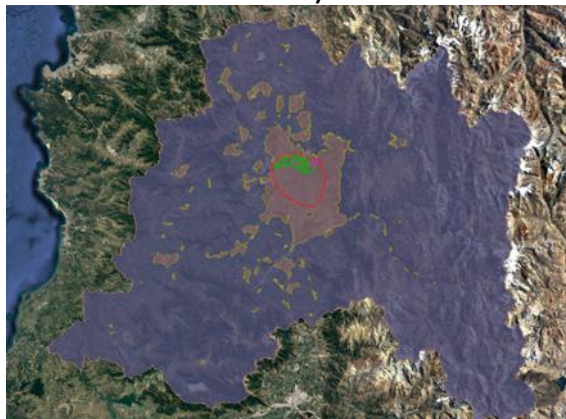
Anillo Troncal intermedio:

Conformado por 19 ejes viales, proyectados en las comunas de: Renca, Conchalí, Recoleta, Providencia, Ñuñoa, Macul, San Joaquín, Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, Cerrillos, Estación Central, Lo Prado y Quinta Normal.

Corresponde al sistema vial secundario de redistribución interior de viajes, cuya materialización aporta a la descongestión del eje APA (Alameda Providencia Apoquindo), del casco central y tendencia radial del transporte público vial.

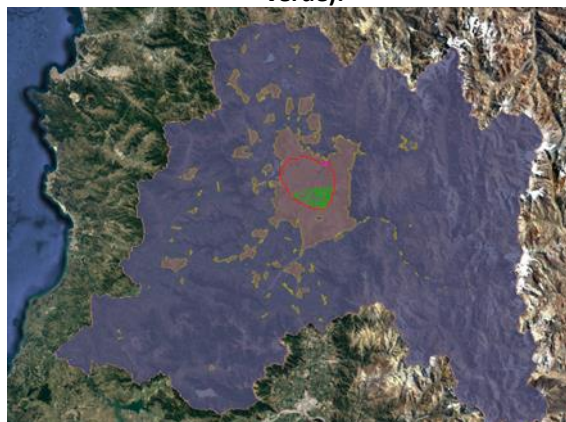
Todo el Anillo que forma parte actualmente

Figura 18: Vías troncales - Sector centro norte (color verde).



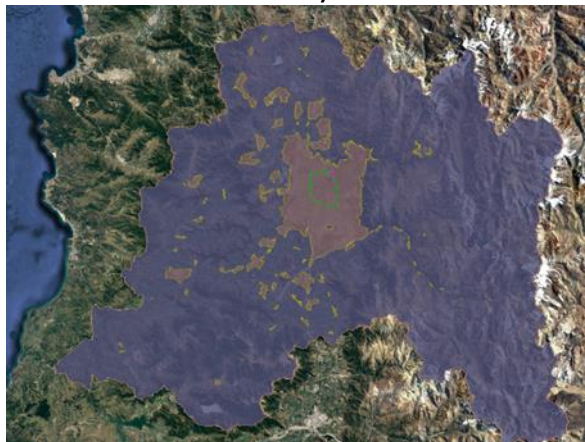
Fuente: Elaboración propia

Figura 19: Vías troncales - Sector centro sur (color verde).



Fuente: Elaboración propia

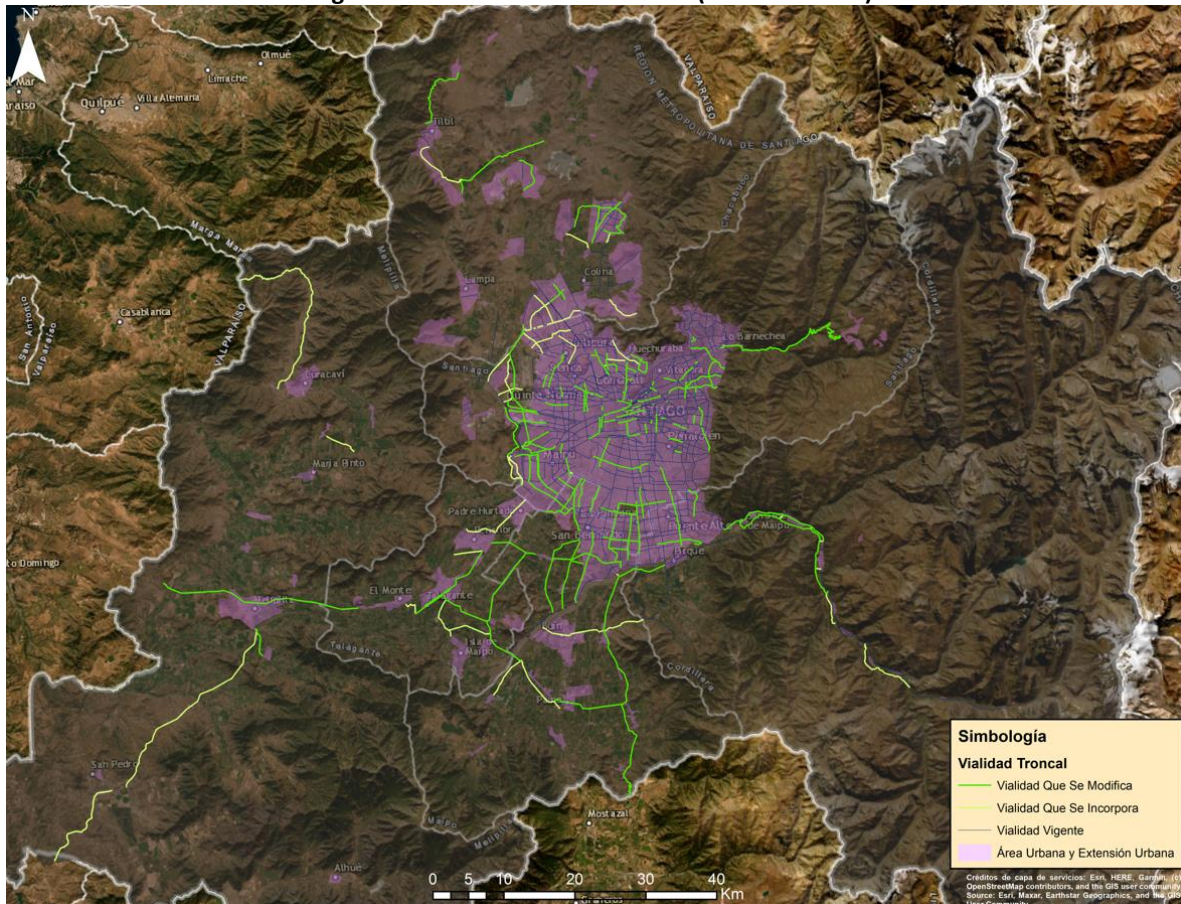
Figura 20: Vías troncales – Anillo Intermedio (color verde).



Fuente: Elaboración propia

del PRMS, modifica su categoría de expresa a troncal, por lo tanto, se considera la disminución de anchos de faja vial y en casos puntuales, la definición de par vial.

Figura 21: Resumen Vías troncales (en color verde).



Fuente: Elaboración propia

La imagen anterior, presenta el resumen del sistema de vías troncales (en color verde), conformado por un total de 328 ejes viales agrupados por sectores geográficos, los cuales generan la conectividad con el sistema de vías expresas, y en menor medida, con la vialidad de escala comunal. Con anchos de alrededor de 30 m., (o mayores) y en sectores más consolidados pueden ser menores.

5.5.3 Resumen de la Modificación MPRMS-104.

El siguiente es el cuadro resumen de la propuesta:

Tabla 5: Ejes viales que forman parte de la MPRMS-104:

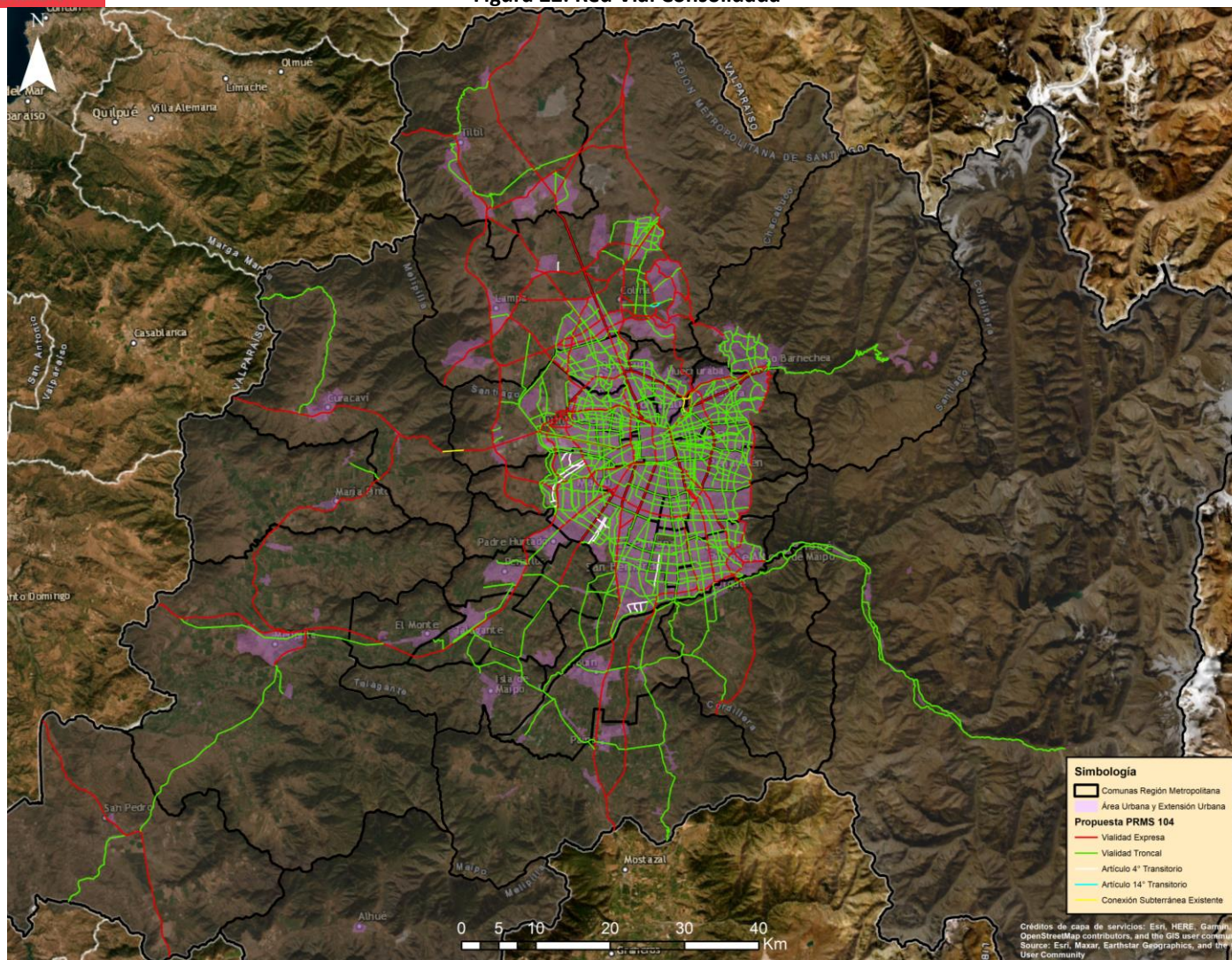
Artículo Ordenanza PRMS	Cuadro N°	Nombre	Categoría	Ejes
7.1.1.1. Vialidad Expresa	1	Accesibilidad Regional	Expresa	7
	2	Anillo Circunvalación Américo Vespucio	Expresa	1
	3	Conectividad Regional	Expresa	38
Subtotal				46
7.1.1.1. Vialidad Troncal	4	Norte	Troncal	51
	5	Sur	Troncal	51
	6	Oriente	Troncal	73
	7	Poniente	Troncal	27
	8	Central	Troncal	50
	8.1.	Centro Norte	Troncal	31
	8.2.	Centro Sur	Troncal	26
	9	Anillo Troncal Intermedio	Troncal	19
Subtotal				328
4° Transitorio				16
Total Ejes Consolidado PRMS				390

Ejes PRMS que se eliminan	200
Ejes que se agregan al PRMS	33
N° de ejes que se disminuyen de la red vial metropolitana	167
Vías PRMS que se modifican	214

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presenta una imagen de la red vial consolidada, la cual contiene la red vial que se incorpora a la planificación, la red vial que se modifica respecto de lo planificado vigente, y la red vial planificada vigente que no se modifica.

Figura 22: Red Vial Consolidada



Fuente: Elaboración propia

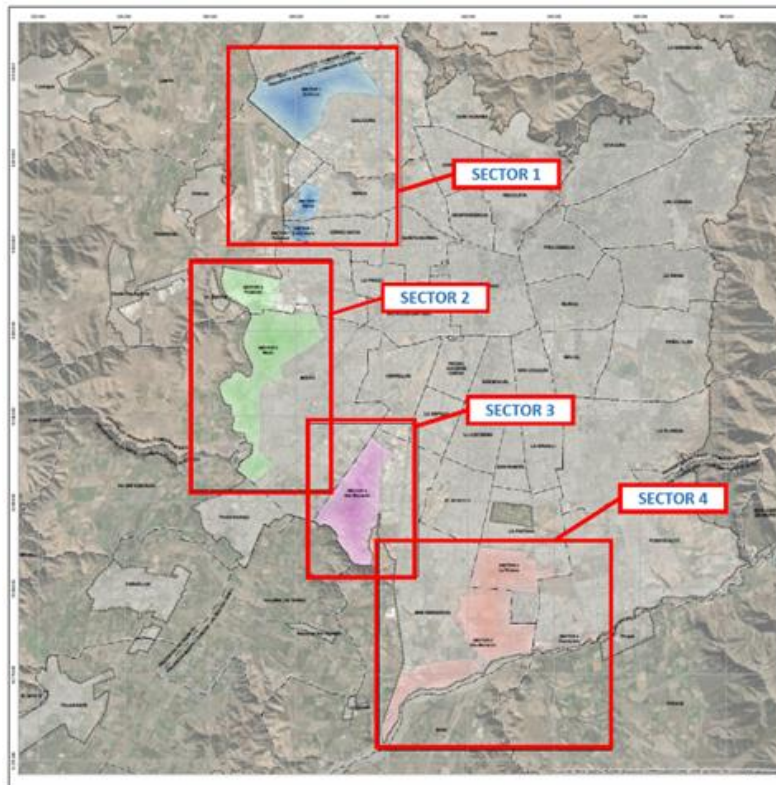
5.5.4 Ajustes al PRMS por efectos de la modificación.

5.5.4.1 MPRMS 100

La nueva red vial de la Modificación 104 declara de utilidad pública las vialidades incorporadas como “condición de vialidad” en la MPRMS 100 aprobada por la Res. GORE N° 153 del año 2013.

Las vías expresas se incluyen en el artículo 7.1.1.1, las troncales en el 7.1.1.2 y las colectoras en el artículo 4° Transitorio del PRMS (en territorios sin PRC). Se mantiene la exigencia de materialización de las superficies de vialidad planificadas en los proyectos que se acojan a la norma condicionada, según lo dispone el artículo 183 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 70 de la misma LGUC y del artículo 2.2.4 de su Ordenanza.

Figura 23: Plano General de Zonificación de Sectores (ZGS): “RM-PRM-08-100-ZGS/21-V104”



Fuente: Elaboración propia

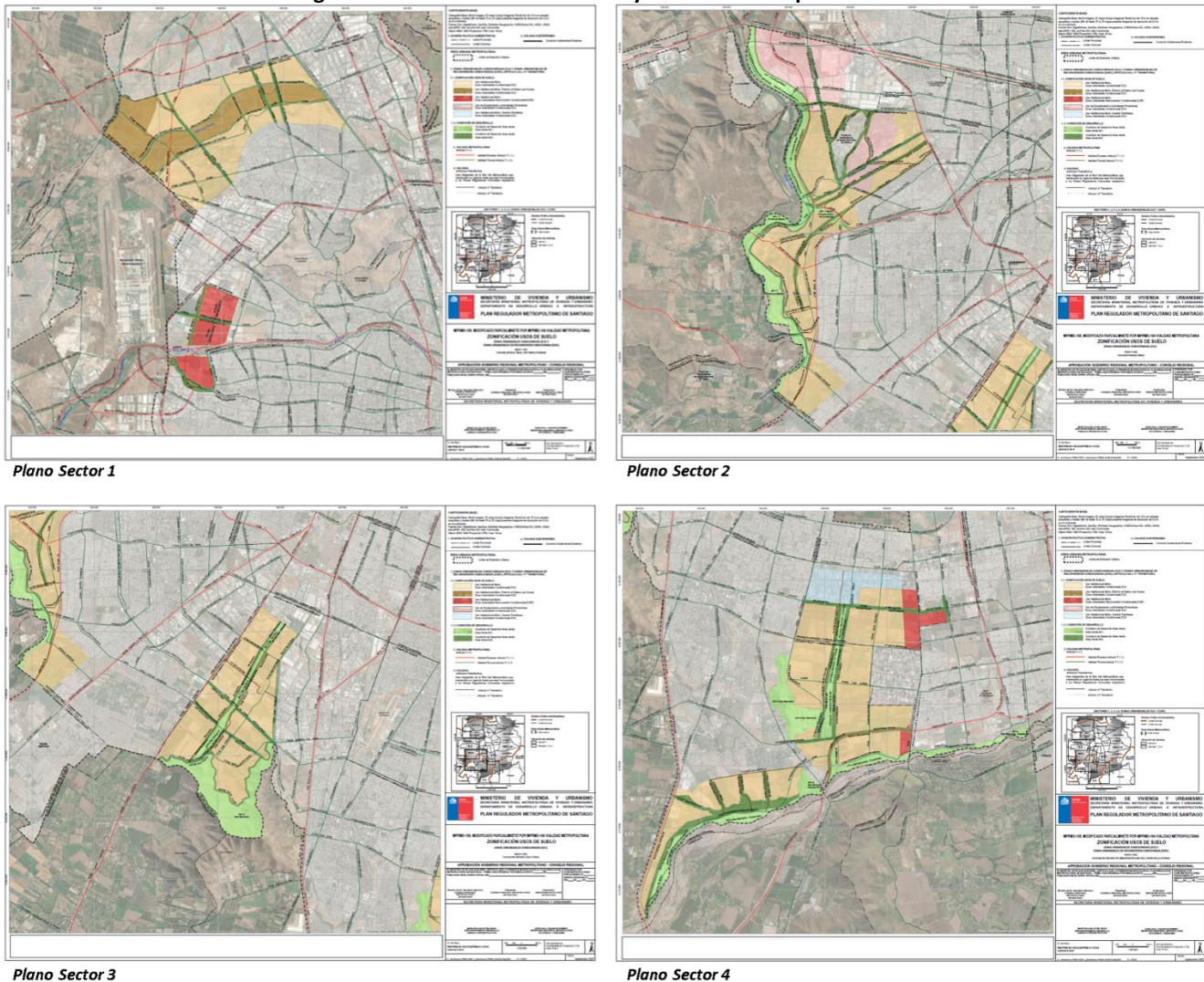
Tabla 6: Resumen variación de superficies MPRMS-100/MPRMS-104

	MPRMS 100/2013 (há)	Dif. há	MPRMS 104/2021 (há)
S1 SECTOR 1: QUILICURA, RENCA, CERRO NAVIA, PUDAHUEL:			
Superficie Total del Sector (STS):	2154	0	2154
Superficie Total Condición de Desarrollo Área Verde AV2 (STCDV2)	222	0	222
Superficie Total Condición de Desarrollo Vial (STCDV)	209	-12	197
S2 SECTOR 2: PUDAHUEL, MAIPÚ:			
Superficie Total del Sector (STS)	2897	0	2897
Superficie Total Condición de Desarrollo Área Verde AV1 (STCDV1)	467	0	467
Superficie Total Condición de Desarrollo Área Verde AV2 (STCDV2)	341	0	341
Superficie Total Condición de Desarrollo Vial (STCDV)	344	+52	396
S3 SECTOR 3: SAN BERNARDO			
Superficie Total del Sector (STS)	1630	0	630
Superficie Total Condición de Desarrollo Área Verde AV1 (STCDV1)	397	0	397
Superficie Total Condición de Desarrollo Área Verde AV2 (STCDV2)	174	0	174
Superficie Total Condición de Desarrollo Vial (STCDV)	87	-16	71
S4 SECTOR 4: SAN BERNARDO, PUENTE ALTO, LA PINTANA.			
Superficie Total del Sector (STS)	3526	0	3526
Superficie Total Condición de Desarrollo Área Verde AV1 (STCDV1)	549	0	549
Superficie Total Condición de Desarrollo Área Verde AV2 (STCDV2)	409	0	409
Superficie Total Condición de Desarrollo Vial (STCDV)	227	+2	279

Fuente: Elaboración propia

Las superficies totales de Condición de Desarrollo, son la base de la fórmula de cálculo de las áreas verdes y de las vías que deberán ser materializadas o ser garantizadas como requisito para los desarrolladores que quieran acogerse a las normas urbanísticas establecidas en letra b.3 y en letra d) del artículo 11° transitorio del PRMS, con proyectos que se emplacen en las ZUC o ZURC antes mencionadas y que opten por dar cumplimiento a las condiciones de desarrollo y factibilidades del Informe de Factibilidad Territorial, señaladas en el artículo 4.9 del PRMS, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 70 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y el artículo 2.2.4 de su Ordenanza, como ya se mencionó.

Figura 24: Planos de Zonificación y Usos de Suelo por Sectores



Fuente: SEREMI MINVU RM

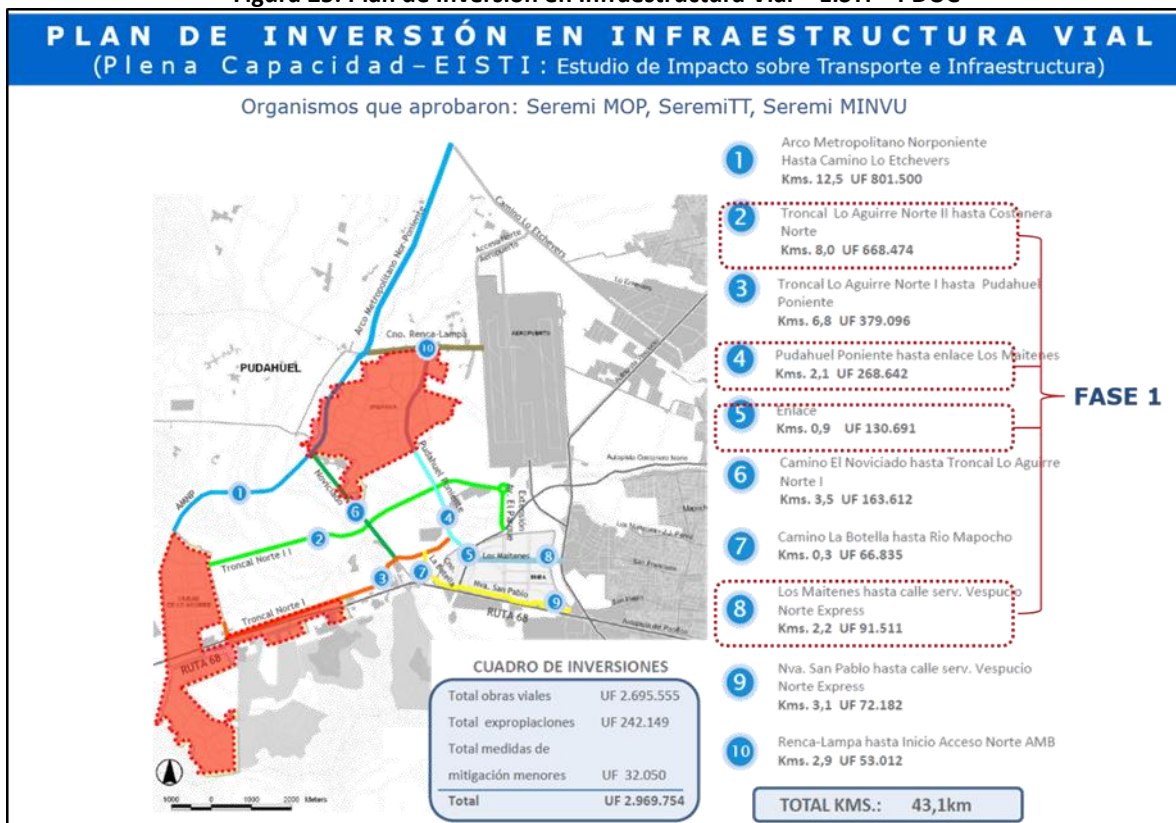
5.5.4.2 Proyectos de desarrollo urbano condicionado (PDUC) 1 Y 3.

La MPRMS 104 propone una red vial de conexión para las nuevas PDUC 1 Urbana y PDUC 3 Ciudad de Lo Aguirre incorporadas como zonas de Extensión Urbana al PRMS en la comuna de Pudahuel, por la Res. GORE N° 4/2018.

Dichas vialidades consideran los trazados propuestos por el Estudio de Impacto Sobre Transporte e Infraestructura (EISTI), conforme a lo dispuesto en el artículo 8.3.2.4 del PRMS, conforme a la gráfica siguiente:



Figura 25: Plan de Inversión en Infraestructura Vial – EISTI – PDUC



Fuente: SEREMI MINVU RM

Sin embargo, los tramos de las vías propuestas por el EISTI, proyectadas sobre el Parque Metropolitano Laguna Carén y el Parque adyacente a cauce denominado Estero Las Cruces – Estero Lampa, no quedan declarados a utilidad pública. No obstante, siguen siendo parte del Plan de Inversión en Infraestructura Vial EISTI.

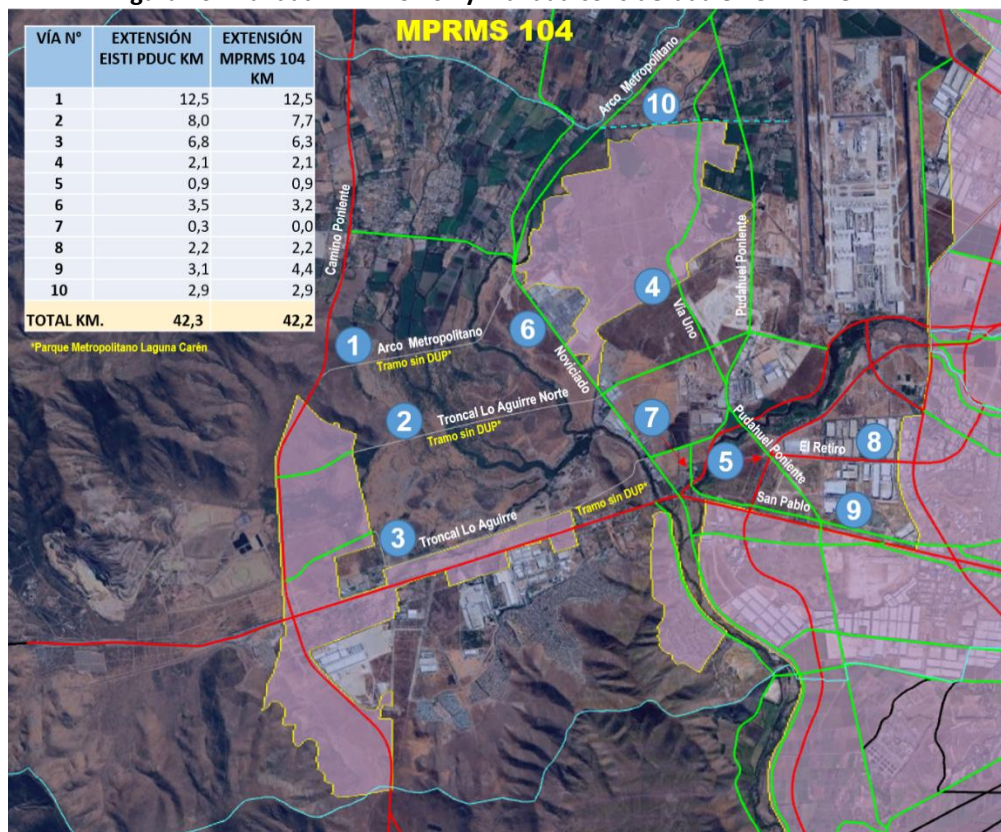
El detalle de los cambios en la vialidad detallada en el EISTI, comparada con la Modificación 104 es el siguiente:

- Arco Metropolitano NP (AMNP) cambia de nombre **por Arco Metropolitano VT20P, 40 m.** y cambia su trazado, proyectándose hacia a Camino Poniente E9P y es esta vía la que conecta con la PDUC Ciudad de Lo Aguirre (el tramo proyectado sobre el parque no tiene declaratoria a utilidad pública). **Extensión: 12,5 km.**
- Troncal Lo Aguirre Norte II cambia de nombre por **Troncal Lo Aguirre Norte VT18P, 40 m.**, cambia de trazado, llega a Costanera Norte Río Mapocho E26P y elimina la extensión El Parque (el tramo proyectado sobre el parque no tiene declaratoria a utilidad pública). **Extensión 7,7 km.**

- iii) Troncal La Aguirre Norte I cambia de nombre por **Troncal Lo Aguirre VT17P, 40 m.**, cambia de trazado y llega a Costanera Norte Río Mapocho E26P (el tramo proyectado sobre el parque no tiene declaratoria a utilidad pública). **Extensión: 6, 3 Km.** incluyendo tramo Costanera Norte Río Mapocho para conectar con Pudahuel Poniente.
- iv) Pudahuel Poniente cambia de nombre por **Vía Uno VT19P, 30 m.** en el tramo desde el LEU de Urbanya hasta Pudahuel Poniente y mantiene el nombre de **Pudahuel Poniente VT14P, 40 m.** entre Vía Uno y El Retiro. **Extensión: 2,1 km.**
- v) El enlace entre **Pudahuel Poniente T21P 40 m.**, y **El Retiro E31P, 60 m.** (ex Los Maitenes), queda igual. **Extensión 0,9 km.**
- vi) Camino a Noviciado, mantiene el nombre, agrega código T28P, con 30 m. **Extensión 3,2 Km.**
- vii) Se elimina calle La Botella que se reemplaza por **San Pablo VT26P, 36 m.** que conecta con **Troncal Lo Aguirre V17P**
- viii) Los Maitenes cambia de nombre por **El Retiro VE31P, 60 m.** desde Pudahuel Poniente hasta Américo Vespucio. **Extensión: 2, 2 km.**
- ix) Nueva San Pablo cambia de nombre por **San Pablo VT26P, 36 m.**, y de trazado. **Extensión 3,9 Km.** se le agrega el tramo que reemplaza a calle La Botella.
- x) Camino Renca-Lampa, no queda ni está en el PRMS, pero es una vía existente, por tanto, se deja igual. **Extensión 2,9 Km.**

Las anteriores vías detalladas, aparecen con su número correlativo graficadas en la figura siguiente y en el cuadro a la izquierda se muestra la extensión en Km. de cada una, en el EISTI aprobado y en la actual modificación:

Figura 26: Vialidad MPRMS 104 y Vialidad considerada en el EISTI en Km



Fuente: SEREMI MINVU RM

De acuerdo al análisis anterior, el total de las extensiones en Km. de las vías es prácticamente igual, por lo que no modifica las mitigaciones aprobadas en el EISTI.

5.5.4.3 Cambios de descripción en cuadros.

- **Art. 3.3.11 letras b y c:**

Debido a los cambios en los nombres de las vías se han modificado Los Cuadros contenidos en el (en total son 14 cuadros) en la parte donde se describe la Vía y El Tramo Desde - Hasta.

- **Art. 13 Transitorio letra a y b**

En el cuadro letra a, Calle 1 se elimina y pasa al art. 7.1.1.2 Vialidad Troncal, con el nombre de Vía Uno T26P, manteniendo el trazado y ancho.

En el cuadro letra b, Troncal Norte II se elimina y pasa al art. 7.1.1.2 Vialidad Troncal, con el nombre de Troncal Lo Aguirre Norte T25P, manteniendo el trazado y ancho. y Troncal Norte también se elimina pasando al art. 7.1.1.2 Vialidad Troncal, con el nombre de Troncal Lo Aguirre T24P, manteniendo el trazado y ancho.

- **Anchos de vías propuestos en el EISTI**

En el Certificado emitido por el Ord. N° 6731 de la SEREMITT de fecha 24.09.2014, del Plan de Inversiones y Obras de las PDUC Urbana y Ciudad Lo Aguirre, según lo dispone el artículo 8.3.2.4, letra B y número 4.1. del PRMS, y en su plano asociado, menciona los anchos de perfil que son los siguientes:

Tabla 7: Cuadro comparativo ancho vialidades EISTI/MPRMS-104

NOMBRE VÍA EISTI	ANCHO EISTI	NOMBRE VÍA MPRMS 104	CODIGO	ANCHO MPRMS 104
1 Arco Metropolitano NP	30	Arco Metropolitano	VT20P	40
		Camino Poniente	VE9P	50
2 Camino Noviciado	30	Camino Noviciado	VT21P	30
3 Troncal Lo Aguirre Norte II	34	Troncal Lo Aguirre Norte	VT18P	40
		Extensión El Parque		
4 Pudahuel Poniente Tramo 1	34	Pudahuel Poniente	VT14P	40
5 Pudahuel Poniente Tramo 2	30	Vía Uno	VT19P	40
6 Los Maitenes	28	El Retiro	VE31P	60
7 La Botella	17	San Pablo	VT26P	36
8 Troncal Norte I	20	Troncal Lo Aguirre	VT17P	40
		Costanera Norte Río Mapocho	VE26P	50
9 Camino Renca Lampa	15		s/c	

Fuente: Elaboración Propia

Todos los anchos propuestos de las vías de la MPRMS 104 son mayores o iguales a los anchos de perfil de las vías aprobadas en el EISTI, eso hace posible la materialización en los anchos de perfil previstos, por lo que no altera las mitigaciones ya aprobadas en dicho EISTI.

- **Art. 14° Transitorio**

Todas las vías que se describen en el cuadro del capítulo “Vialidad Estructurante” de este artículo, exceptuando El Loro Oriente y El Loro Poniente se eliminan de dicho cuadro y se trasladan al artículo 7.1.1.2 Vialidad Troncal. Los Ingleses cambia de categoría a vía troncal, conformando un par con Camino El Algarrobo, al igual que El Alba Uno que también cambia a vía troncal, formando un par con El Alba tres, manteniendo el ancho de 20 m. de cada par y modificando la descripción de sus respectivos tramos.