

MODIFICACIÓN VIALIDAD METROPOLITANA MPRMS 104

ANEXO 2

Participación EAE Período 2019 - 2023

5º INFORME AMBIENTAL COMPLEMENTARIO

EDICIÓN 1

Septiembre 2025

ÍNDICE GENERAL

1	PRESENTACIÓN	8
2	COORDINACIÓN Y CONSULTA A LOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO	9
2.1	1º Actividad de Participación OAE: Cuestionario de Diagnóstico.....	9
2.1.1	Sistematización de Respuestas de OAE a Cuestionarios de Diagnóstico.....	9
2.2	Entrevistas y Grupos Focales con OAE y/o Actores Claves.....	51
2.2.1	Entrevista Consejo de Monumentos Nacionales.....	51
2.2.2	Grupo Focal Ministerio de Obras Públicas	52
2.2.3	Grupo Focal Ministerio de Transporte	55
2.3	Síntesis de los elementos acogidos durante las fases de contexto y enfoque, de diagnóstico ambiental estratégico	59
2.4	2º Actividad de Participación OAE: Taller de Alternativa y Cuestionario..	66
2.4.1	Sistematización de Respuestas de OAE a Cuestionarios sobre la Alternativa de Modificación	68
2.4.2	Opiniones OAE: Profundización Trabajo Técnico Alternativa 1.....	70
2.4.3	Reuniones complementarias con OAE: Profundización Trabajo Técnico Alternativa 1	96
2.5	3º Actividad de Participación OAE: Consulta sobre Alternativa 2.....	109
2.5.1	Reuniones complementarias con OAE: Profundización Trabajo Técnico Alternativa 1	123
2.6	Consideración de los aportes de los OAE durante la fase de evaluación a la propuesta de planificación.....	124
3	INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EFECTUADAS	165
3.1	1º Actividad de Participación de Otros Actores Clave y del Ámbito Ciudadano: Cuestionario de Diagnóstico a Municipios.....	165
3.1.1	Sistematización de Respuestas de Municipios a Cuestionarios de Diagnóstico	165
3.2	Grupo Focal con Actores Específicos.....	168
3.2.1	Grupo Focal con Municipios con Norma Condicionada (ZODUC - PDUC) Aplicada.....	168
3.3	2º Actividad de Participación de Otros Actores Clave y del Ámbito Ciudadano: Talleres de Alternativa con Municipios.....	170
3.3.1	Taller de Alternativa con Municipios Grupo 1: PRMS 1994.....	171
3.3.2	Taller de Alternativa con Municipios Grupo 2: Chacabuco.....	173
3.3.3	Taller de Alternativa con Municipios Grupo 3: Modificación PRMS 100	175

3.3.4	Taller de Alternativa con Municipios Grupo 4: Modificación 73 PRMS (2006)	177
3.3.5	Sistematización de Respuestas de Municipios a Cuestionarios sobre la Alternativa de Modificación.....	178
3.4	3° Actividad de Participación de Otros Actores Clave y del Ámbito Ciudadano: Consulta sobre Alternativa 2 a Municipios	180
3.5	4° Actividad de Participación de Otros Actores Clave y del Ámbito Ciudadano: Consulta sobre Alternativa 2 a Representantes de Áreas de Interés y Valor Natural.....	182
4	DOCUMENTOS ADJUNTOS RELATIVOS A LA COORDINACIÓN Y CONSULTA A ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO Y ACTORES CLAVES DEL ÁMBITO PÚBLICO	188
4.1	Oficio para Informar a los OAE del Inicio de la EAE de la Modificación MPRMS 104 y cuestionario de diagnóstico	188
4.2	Cuestionario de Diagnóstico OAE.....	192
4.3	Oficio para taller de consulta a OAE sobre Alternativa 1 MPRMS 104..	197
4.4	Cuestionario de consulta para OAE sobre Alternativa 1 MPRMS 104...	201
4.5	Oficio para consultar a los OAE sobre Alternativa 2 MPRMS 104.....	208
5	DOCUMENTOS ADJUNTOS RELATIVOS A LA CONSULTA A OTROS ACTORES CLAVES Y DEL ÁMBITO DE LA CIUDADANÍA	210
5.1	Oficio para Informar a los Municipios del Inicio de la EAE de la Modificación MPRMS 104 y cuestionario de diagnóstico	210
5.2	Cuestionario de Diagnóstico para Municipios	215
5.3	Detalle de Respuestas a Cuestionario de Diagnóstico a municipios	220
5.3.1	Antecedentes Relevantes para ser Revisados en el Contexto de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación N° 104 MPRMS.....	220
5.3.2	Proyectos de Inversión y Estudios de los Municipios en la el Área de la Modificación	224
5.3.3	Opiniones Respecto de los Valores Ambientales en el Área de la Modificación	228
5.3.4	Opiniones Respecto de los Problemas Ambientales en el Área de la Modificación	235
5.3.5	Opiniones Respecto de los Conflictos Socio Ambientales en el Área de la Modificación	242
5.3.6	Opiniones Respecto del Objetivo Ambiental de la Modificación.....	249
5.3.7	Opiniones Respecto del Criterio de Desarrollo Sustentable Propuesto	255
5.3.8	Comentarios o Preocupaciones Respecto de la Modificación	259

5.4	Oficio para Talleres de Consulta a Municipios Alternativa 1 MPRMS 104	263
5.5	Cuestionario de Consulta para Municipios sobre Alternativa 1 MPRMS	278
5.6	Detalle de Respuestas de Municipios Alternativa 1 MPRMS 104	314
5.7	Oficio para consultaR a los municipios sobre Alternativa 2 MPRMS 104	409
5.8	Detalle de Respuestas Municipios Alternativa 2 MPRMS 104.....	413
5.9	Oficio para Consultar a los Representantes de Áreas de Interés y Valor Natural sobre Alternativa 2 MPRMS 104	433
5.10	Detalle de Resultados del Trabajo con Representantes de Áreas de Interés y Valor Natural Alternativa 2 MPRMS 104	435

Índice de Figuras

Figura 1: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
Aportes del proceso de participación – Objetivo Ambiental N°1	60
Figura 2: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
– Objetivo Ambiental N°2	61
Figura 3: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
– Objetivo Ambiental N°3	62
Figura 4: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
– Criterios de Desarrollo Sustentable	63
Figura 5: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
– Objetivo General	64
Figura 6: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
– Objetivo Específico N°1	64
Figura 7: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
– Objetivo Específico N°2	65
Figura 8: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
– Objetivo Específico N°3	65
Figura 9: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE	
– Objetivo Específico N°4	66
Figura 10: Acta de Grupo Focal Municipios con norma condicionada ZODUC	
PDUC aplicada	168
Figura 11: Oficio de Convocatoria a OAE al Proceso de EAE	189
Figura 12: Cuestionario de Diagnóstico para OAE	192
Figura 13: Oficio de Convocatoria a OAE a Taller de Alternativa 1	198
Figura 14: Cuestionario de Alternativa para OAE	202
Figura 15: Oficio que solicita Informe Sectorial de los OAE sobre Alternativa	
2	208
Figura 16: Oficio que convoca a participar en la EAE a los actores claves de	
la ciudadanía	211
Figura 17: Cuestionario de Diagnóstico para Municipios	215
Figura 18: Correos Electrónicos y Oficios de Convocatoria a Taller de	
Alternativa 1 para Municipios	264
Figura 19: Oficios de Convocatoria a Talleres de Alternativas a Actores	
Claves	275
Figura 20: Cuestionario de Consulta de Alternativa 1 para Municipios	279
Figura 21: Oficio de consulta a los Municipios sobre Alternativa 2	409
Figura 22: Oficio de consulta a los representantes de áreas de interés y valor	
natural sobre Alternativa 2	433

Índice de Tablas

Tabla 1: Síntesis Cuestionario de Diagnóstico OAE	9
Tabla 2: ¿Cuenta su institución con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada en el Marco de Referencia Estratégica (MRE)?.....	11
Tabla 3: ¿Cuenta su institución con algún Estudio y/o Proyecto de Inversión que deba ser considerado?	16
Tabla 4: Señale aquellos valores de ambiente y/o sustentabilidad que advierte en el área de la modificación	21
Tabla 5: Problemas y/o preocupaciones de ambiente y/o sustentabilidad, que usted advierte en el área de estudio.....	26
Tabla 6: Posibles Conflictos Socioambientales en el área de la modificación	31
Tabla 7: ¿Está usted de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales? – Objetivo Ambiental N°1	36
Tabla 8: ¿Está usted de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales? – Objetivo Ambiental N°2	40
Tabla 9: ¿Está usted de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales? – Objetivo Ambiental N°3	41
Tabla 10: ¿Considera pertinente incorporar otro objetivo o meta ambiental?	43
Tabla 11: ¿Está usted de acuerdo con el siguiente Criterio de Desarrollo Sustentable?	45
Tabla 12: ¿Cree necesario considerar otro criterio de desarrollo sustentable?	47
Tabla 13: Comentario o preocupación respecto de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago	49
Tabla 14: Acta Entrevista Consejo de Monumentos Nacionales.....	51
Tabla 15: Acta Grupo Focal Ministerio de Obras Públicas	53
Tabla 16: Acta Grupo Focal Ministerio de Transporte	55
Tabla 17: Sistematización Taller de Alternativa con OAE	66
Tabla 18: Sistematización Cuestionarios de OAE sobre Alternativa	69
Tabla 19: Aporte SEREMI BBNN, Evaluación Alternativa 1	70
Tabla 20: Aporte SEREMI de Energía, Evaluación Alternativa 1	72
Tabla 21: Aporte SERVIU RM, Evaluación Alternativa 1	74
Tabla 22: Aporte Dirección de Planeamiento DVR MOP, Evaluación Alternativa 1	75
Tabla 23: Aporte Unidad de Medio Ambiente DGA RMS MOP, Evaluación Alternativa 1	76
Tabla 24: Aporte SEREMITT RM - Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA, Evaluación Alternativa 1	78
Tabla 25: Aporte SEREMI de Salud, Evaluación Alternativa 1	82
Tabla 26: Aporte Dirección de Aeropuertos MOP, Evaluación Alternativa 1	83
Tabla 27: Aporte Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT SEREMI RM MOP, Evaluación Alternativa 1	85
Tabla 28: Aporte SEREMI RM del Medio Ambiente, Evaluación Alternativa 1	87
Tabla 29: Aporte Dirección General de Concesiones MOP, Evaluación	

Alternativa 1	90
Tabla 30: Aporte Unidad de Medio Ambiente DOH RM MOP, Evaluación Alternativa 1	93
Tabla 31: Aporte Sub departamento Regional Medio Ambiente Y Territorio DRV MOP Evaluación Alternativa 1.....	93
Tabla 32: 1º Reunión SECTRA: Trabajo Técnico Alternativa 1	97
Tabla 33: 2º Reunión SECTRA: Trabajo Técnico Alternativa 1	99
Tabla 34: 1º Reunión MOP: Trabajo Técnico Alternativa 1	100
Tabla 35: 2º Reunión MOP: Trabajo Técnico Alternativa 1	101
Tabla 36: 3º Reunión MOP: Trabajo Técnico Alternativa 2	102
Tabla 37: 4º Reunión MOP: Trabajo Técnico Alternativa 2	104
Tabla 38: 1º Reunión CMN: Trabajo Técnico Alternativa 1	106
Tabla 39: 1º Reunión SEREMI MA: Trabajo Técnico Alternativa 1	107
Tabla 40: Sistematización Consulta a OAE sobre Alternativa 2	109
Tabla 41: Matriz Síntesis de Resultados Consulta a OAE sobre Alternativa 2	111
Tabla 42: Reunión SEREMI MA: Trabajo Técnico Alternativa 2	123
Tabla 43: Consideraciones de los Aportes realizados por SECTRA.....	125
Tabla 44: Consideraciones de los Aportes realizados por MOP	136
Tabla 45: Consideraciones a los Aportes del CMN: Vías PRMS que se Eliminan en la MPRMS 104 por Afectar Zonas Típicas	155
Tabla 46: Consideraciones a los Aportes del CMN : Vías PRMS que se Modifican en la MPRMS 104 por Afectar Zonas Típicas	158
Tabla 47: Consideraciones a los Aportes realizados por la SEREMI de Medio Ambiente	160
Tabla 48: Síntesis Cuestionario de Diagnóstico a Municipios.....	165
Tabla 49: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 1 PRMS 1994.....	171
Tabla 50: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 2 Chacabuco.....	173
Tabla 51: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 3 Modificación PRMS 100.....	175
Tabla 52: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 4 Modificación 73 PRMS (2006).....	177
Tabla 53: Sistematización Cuestionarios Alternativa Municipios	179
Tabla 54: Sistematización Consulta a Municipios sobre Alternativa 2.....	180
Tabla 55: Sistematización Consulta a representantes de Áreas de Interés y Valor Natural sobre Alternativa 2	182
Tabla 56: Respuesta de Municipios Alternativa 1 MPRMS 104	314
Tabla 57: Respuesta de Municipios Alternativa 2 MPRMS 104	413
Tabla 58: Resultado Trabajo con representantes de áreas de interés y valor natural Alternativa 2 MPRMS 104	435

1 PRESENTACIÓN

El período de participación comprendido entre los años 2019 y 2023, comienza con la dictación del acto administrativo que reinicia el proceso de evaluación ambiental estratégica de la Modificación 104, según consta en la Resolución Ex. N° 1283/2019, con fecha del 9 de mayo de 2019.

Durante el año 2020, el Gobierno Regional, en coordinación con la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, contrata una consultoría con miras apoyar el proceso de evaluación ambiental estratégica, incluidas las actividades de participación de los actores claves.

A partir de ese año y durante el 2021, se llevaron a cabo distintas instancias de participación con los actores claves del territorio, donde se trabajaron aspectos propios de la evaluación ambiental estratégica así como también se trabaja en torno a las alternativas de estructuración territorial.

El período termina en diciembre del año 2023, con el pronunciamiento de la SEREMI del Medio Ambiente donde señala que no se había aplicado adecuadamente el proceso de EAE, emitiendo observaciones.

En esta línea, el presente anexo da cuenta de las actividades desarrolladas con los actores claves del proceso, reportando los resultados alcanzados durante los años de trabajo. Al igual que en el caso del Anexo 1, esta información es relevante puesto que la Modificación 104 que se analiza en el 5° Informe Ambiental Complementario consideran el trabajo realizado entre el 2019 y 2023 con los actores claves.

2 COORDINACIÓN Y CONSULTA A LOS ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

La coordinación y convocatoria a los Órganos de la Administración del Estado (OAE) y otros actores del ámbito público en este período se implementó mediante las siguientes instancias:

- Cuestionario de Diagnóstico para Órganos de Administración del Estado.
- Entrevista y Grupos Focales con Órganos de Administración del Estado específicos.
- Taller de Trabajo con Órganos de Administración del Estado sobre la alternativa 1 de modificación.
- Cuestionario de Consulta de la alternativa 1 de modificación.
- Informes de pronunciamiento de los Órganos de Administración del Estado sobre la alternativa 2 de modificación.

A continuación, se describen y sintetizan los resultados de cada una de las instancias señaladas. En los documentos adjuntos de este informe y en el expediente digital de la EAE, se presentan el detalle de los oficios de convocatoria, los cuestionarios implementados y los verificadores de sus aportes al proceso.

2.1 1º ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN OAE: CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO

La primera actividad de participación estuvo enfocada en 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 Órganos de la Administración del Estado.

2.1.1 Sistematización de Respuestas de OAE a Cuestionarios de Diagnóstico

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 1: 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-oea , 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	<p>Se recibieron 14 cuestionarios respondidos, representando 14 instituciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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
Desarrollo de la instancia	La instancia consiste en la aplicación de un cuestionario dirigido a los Órganos de la Administración del Estado, el cual buscaba validar elementos de la Evaluación Ambiental reiniciada el 2019, y con recabar antecedentes para el diagnóstico de la evaluación.
Resultado de la instancia	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomendó incorporar la suma de 22 documentos al proceso de evaluación, lo que permitió complementar el Marco de Referencia Estratégico, así como también obtener información para el marco del problema y el DAE. - 9 recomendaciones, referidas a proyectos o listados de proyectos que se encuentran en cartera o ejecución, por parte de los OAE, los cuales permitieron enfocar parte de las consideraciones ambientales, así como complementar las alternativas de estructuración territorial. - La opinión respecto de valores y problemas de ambiente y sustentabilidad, y conflictos socioambientales presentes en el territorio, cuyo estudio y caracterización permitió focalizar la EAE y acotar los alcances de los objetivos ambientales y criterios de desarrollo sustentable. - Recopilación de comentarios o preocupaciones respecto de la modificación, que permitieron, focalizar algunas temáticas que no habían sido abordadas adecuadamente.

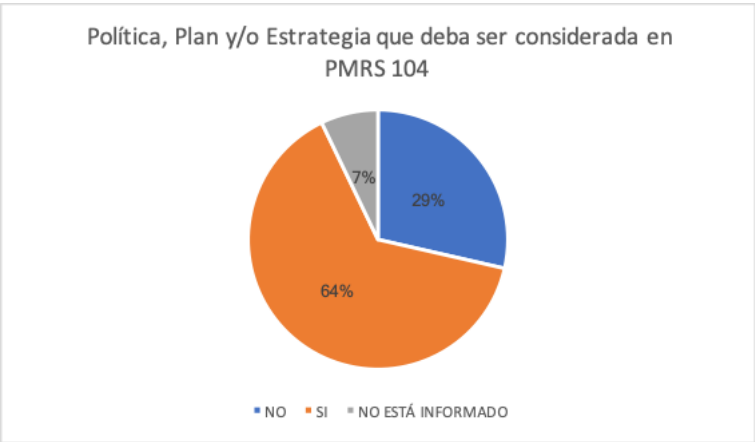
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los resultados obtenidos a partir de los cuestionarios y antecedentes complementarios se exponen a continuación, junto con la definición de como dichos antecedentes fueron considerados en la EAE y/o en el proceso de planificación.

2.1.1.1 *Antecedentes Relevantes para ser Revisados en el Contexto de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación N°104 MPRMS*

El 64% de las instituciones participantes señalan contar con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada por la modificación.

Gráfico 1: Antecedentes Relevantes de las Instituciones



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Las instituciones aportaron con los siguientes antecedentes relevantes para el proceso en relación a políticas, estrategias y/o planes vinculados al territorio de la modificación, los cuales se consideraron el proceso, según se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 2: ¿Cuenta su institución con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada en el Marco de Referencia Estratégica (MRE)?

Organismo	Políticas, Estrategias, Planes	Consideración en el proceso
SEREMI de Agricultura	Política Nacional de Desarrollo Rural	La política es parte del marco de referencia estratégica de la presente evaluación.
SEREMI de Energía RM	Política Energética de Chile, Energía 2050 ¹ .	Se revisa la política, sin embargo no se considera ya que escapa

¹ Es importante destacar que la Política Energética (Energía 2050) se encuentra en proceso de actualización con Evaluación Ambiental Estratégica, para lo cual los servicios que forman parte del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad serán oportunamente convocados a participar. 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

		del ámbito de acción de la modificación.
SEREMI de Energía RM	Ruta Energética 2018-2022	Se revisa la Ruta Energética, sin embargo no se considera ya que escapa del ámbito de acción de la modificación.
SEREMI de Energía RM	Geoportal de la IDE Energía	Se revisa el Geoportal de la IDE Energía, sin embargo no se considera ya que escapa del ámbito de acción de la modificación.
SEREMI de Energía RM	Plan de Expansión de la Transmisión	Se revisa el Plan, sin embargo no se considera ya que escapa del ámbito de acción de la modificación.
SEREMI de Energía RM	Propuesta de Plan Energético Regional (PER) de la Región Metropolitana de Santiago. Etapa II del Plan Energético Regional	No se encuentra el Plan para poder analizarlo. Sin perjuicio de ello, se analiza el Estudio de Diagnóstico Energético de la Región Metropolitana, el cual no se considera dentro del MRE, ya que su contenido escapa del ámbito de acción de la modificación.
SEREMITT RM	Plan de transporte 2021	El Plan señalado no fue encontrado, sin perjuicio de ello se señala que el Plan de transporte que se analiza en el marco de la presente modificación, corresponde al Plan de Transporte 2025. Dicho insumo contiene proyectos que actualmente forman parte del PRMS, por lo tanto se consultó

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/>.

		al momento de definir las alternativas.
Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas SEREMI MA RMS	Cartera de proyectos viales de Concesiones	Se analiza la cartera. Los proyectos se consideran y analizan en el marco de la confección de las alternativas, sin embargo, no se considera para la construcción del marco de referencia estratégica, ya que no define una meta en materia de sustentabilidad.
SEREMI MA RMS	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.	La estrategia regional es parte del marco de referencia estratégica de la presente evaluación.
SEREMI MA RMS	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	El Plan es parte del marco de referencia estratégica de la presente evaluación.
SEREMI MA RMS	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.	Se revisa la estrategia, sin embargo no se considera ya que escapa del ámbito de acción de la modificación.
SEREMI MA RMS	Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago: Con el fin de ver como el Instrumento de Planificación Territorial (IPT)	El Plan es parte del marco de referencia estratégica de la presente evaluación. La temática de la contaminación atmosférica se aborda de

	puede contribuir a la reducción de la contaminación Atmosférica.	diferentes maneras a lo largo del estudio.
DGA RMS - MOP	Plan Director para la Gestión de los Recursos Hídricos cuenca del Río Maipo.	Se revisaron los 7 objetivos generales del Plan y se descarta su incorporación, atendiendo tanto las orientaciones del Plan Director, como el alcance normativo de la presente modificación.
DGA RMS - MOP	Catastro de Usuarios de Aguas.	El catastro de aguas no se considera ya que escapa del ámbito de acción de la modificación.
SECTRA	Plan Maestro de Transporte Santiago 2025	El Plan forma parte del MRE y se considera durante el desarrollo de la presente modificación, ya que contiene proyectos que actualmente forman parte del PRMS, siendo consultado al momento de definir las alternativas.
SECTRA	Proceso de actualización Plan Maestro de Transporte Santiago 2025, actualmente en desarrollo: Plan de Movilidad Santiago 2030.	El Plan citado se encontraba en ejecución al momento de desarrollar la EAE y las alternativas de estructuración territorial, sin perjuicio de ello, se consideraron antecedentes de su diagnóstico en el Diagnóstico Ambiental Estratégico.
SECTRA	Política de Equidad de Género en Transportes.	Se revisa la política, sin embargo no se considera ya que escapa del ámbito de acción de la modificación.
SECTRA	Política Nacional de Seguridad de Tránsito.	Se revisa la política, incorporándose al MRE.
SECTRA	Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago, actualmente en proceso de actualización por parte del GORE RM.	El Plan citado se encontraba en ejecución al momento de desarrollar la EAE y las alternativas de estructuración territorial, sin perjuicio de ello, se consideraron antecedentes del antiguo plan durante la caracterización de los FCD.
Secretaría Técnica	Objetivos estratégicos institucionales SNPC: Fomentar el reconocimiento,	El objetivo del SNCP no constituye una política sectorial,

Consejo de Monumentos Nacionales	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.	por lo tanto, como tal no es considerado en el MRE, sin perjuicio de ello, el resguardo del patrimonio es uno de los objetos que motivan la presente modificación.
Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	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.	La misión del CMN no constituye una política sectorial, por lo que no es considerado en el MRE, sin perjuicio de ello, atendiendo esta misión, el CMN se considera actor clave dentro de la presente modificación.
Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	<p>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:</p> <p>Ord. CMN N° 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.</p> <p>Reunión 19.02.2018, CMN / SEREMI MINVU.</p> <p>Ord. CMN N° 1174 del 08.03.2018, solicita mesa de trabajo.</p> <p>Reunión 28.06.2018, CMN / SEREMI MINVU.</p> <p>Ord. CMN N° 3906 del 25.09.2018, envía formalmente información digital de polígonos ZT.</p> <p>Reunión 25.10.2018, CMN / SEREMI MINVU.</p> <p>Reunión 04.04.2019, CMN / SEREMI MINVU.</p> <p>Correo electrónico 04.04.2019, envía información polígonos nuevas ZT.</p> <p>Reunión EAE del 12.11.2020, CMN /</p>	Los antecedentes proporcionados no constituyen una política sectorial, por lo que no considerados en el MRE. Sin perjuicio de ello, es importante señalar que son considerados en el marco del desarrollo del anteproyecto.

	SEREMI MINVU/GORE/Consultor EAE.	
--	----------------------------------	--

Fuente: Elaboración propia

2.1.1.2 Proyectos de inversión y estudios de las instituciones en 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 2: Proyectos de Inversión o Estudios de las Instituciones en el área de modificación



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Las instituciones identifican los siguientes proyectos o estudios en el área de la modificación, los cuales se acogieron o no, en función del siguiente detalle:

Tabla 3: ¿Cuenta su institución con algún Estudio y/o Proyecto de Inversión que deba ser considerado?

Organismo	Proyectos o estudios	Consideración en el proceso
Servicio Nacional de Geología y Minería	Mapas de peligros geológicos (remociones en masa y volcánicos) realizados en la Región Metropolitana.	El tema de los peligros geológicos se analizó al interior del equipo a cargo de la evaluación ambiental, atendiendo a que actualmente existen trazados viales, que están expuestos a este tipo de riesgos, siendo incorporada dicha temática dentro de los problemas ambientales.

		Por último, cabe señalar que el PRMS cuenta con áreas de riesgo identificadas para estos efectos.
SEREMITT RM	Plan de transporte 2021	El Plan señalado no fue encontrado, sin perjuicio de ello se señala que el Plan de transporte que se analiza en el marco de la presente modificación, corresponde al Plan de Transporte 2025. Dicho insumo contiene proyectos que actualmente forman parte del PRMS, por lo tanto se consultó al momento de definir las alternativas.
Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	<p>Agenda 2019 – 2023 DGC. Proyectos en Fase de Construcción:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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. 2. Concesión Américo Vespucio Oriente Príncipe de Gales – Los Presidentes. Autopista urbana subterránea entre Av. Príncipe de 	<p>Los proyectos fueron revisados durante la fase de confección de alternativas de estructuración territorial, siendo considerados o descartados según se señala a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El trazado descrito es parte de la red vial vigente del PRMS, y ya ha sido ejecutada. Se considera su trazado en las alternativas evaluadas. 2. El trazado descrito es parte de la red vial vigente del PRMS. Al momento de realizarse la presente evaluación, se encontraba realizando estudios para su ejecución. Se considera su trazado en las alternativas evaluadas. 3. El proyecto, ha sido coordinado con la Dirección General de Concesiones (DGC) desde sus inicios. El trazado y todas sus conexiones han sido incorporadas en las

	<p>Gales y la Rotonda Grecia, con una longitud de 5,2 km, en las comunas de La Reina, Peñalolén, Ñuñoa y Macul.</p> <p>3. 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 (E5P) Ruta 78 Autopista del Sol (E19S) a través de: ajuste de trazado de costanera Interior (T48P), Costanera Norte Zanjón de la Aguada (T10P) y Cuatro Poniente (T14P). Declarado camino público según Decreto Exento N° 903 del MOP de 2017 que se adjunta.</p> <p>4. 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.</p> <p>5. 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</p>	<p>alternativas de estructuración territorial.</p> <p>4. A solicitud del DGC, se incorporó el ensanche y la rectificación de trazado a las alternativas de estructuración territorial.</p> <p>5. A raíz de los estudios técnicos realizados por esta SEREMI² y a solicitud del MOP, se incorpora la orbital señalada. El trazado es trabajado en conjunto y se ajusta el tramo de la Costanera Norte del río Maipo, y se incorpora el nuevo trazado de la orbital sur, que pasa por Calera de Tango.</p>
--	--	---

² Estudio "Actualización Título 7° PRMS – Catastro Franjas Vías" (2009 – 2011), SEREMI MINVU RM.

	Costanera Norte del Río Maipo, tramo que requiere declararse camino público para su construcción.	
Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	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.	El trazado señalado, utiliza las fajas planificadas en el PRMS. Su declaratoria se mantiene en las alternativas de estructuración territorial.
SEREMI MA RMS	Mapa de Ruidos Ministerio de Medio Ambiente.	Se analiza e incorporan sus resultados en el diagnóstico ambiental estratégico, al caracterizar el FCD 3: Calidad Ambiental del Recurso Aire.
SEREMI MA RMS	Planificación Ecológica a escala Local Ministerio de Medio Ambiente	Se analiza el documento sugerido, puesto que éste da cuenta, de los elementos de valor ambiental presentes en el territorio, que conforman la infraestructura ecológica de la región. Dicho elementos fueron reconocidos en el Marco del Problema y analizados en el DAE, principalmente en lo que concierne al valor ambiental y los usos que se plantea para el territorio, con el objetivo de analizar la sincronía con lo que proponen los usos de suelo del PRMS. Sin embargo, en lo que refiere a los usos de suelo sugeridos, estos, aun cuando en su mayoría coinciden, no son considerados puesto que la

		modificación no incluye realizar cambios en ellos.
SEREMI MA RMS	Planificación Ecológica a escala Regional Ministerio de Medio Ambiente	El documento no pudo ser incorporado puesto que no se encontraba disponible al momento del análisis, ni del cierre del presente IAC.
SEREMI MA RMS	Estudio del Piedemonte Andino del Sector Oriente" Ministerio de Medio Ambiente	<p>El estudio en comento no ha podido ser revisado, puesto que, no fue factible acceder a un ejemplar de éste. Sin perjuicio de lo anterior, respecto del piedemonte de la región, es posible señalar lo siguiente desde el punto de vista de la planificación:</p> <p>En la actualidad el PRMS define a partir de la cota 900 y 1000, dependiendo la comuna, define un área de preservación ecológica, donde se reconoce el valor ambiental y ecológica de la zona. La vialidad propuesta, mantiene y precisa las afectaciones en el área, sin proponer nuevas afectaciones.</p> <p>Tras la sugerencia de analizar posibles efectos sobre esta área, se decide incorporar dentro del proceso de consulta de la EAE, a los administradores de los Parques Cordilleranos.</p>
SECTRA	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	<p>Los estudios proporcionados por SECTRA fueron analizados en su totalidad para la confección de las alternativas de estructuración territorial.</p> <p>La respuesta detalla a como se incorpora cada uno de ellos, se detalla en la Tabla 43:</p>

	últimos 10 años (al menos 22 proyectos).	Consideraciones de los Aportes realizados por SECTRA.
--	--	---

Fuente: Elaboración propia

2.1.1.3 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 distintos participantes realizaron aportes, los cuales fueron considerados o desestimados del proceso, según se muestra a continuación:

Tabla 4: Señale aquellos valores de ambiente y/o sustentabilidad que advierte en el área de la modificación

Organismo	Valores Ambientales	Consideración en el proceso
Servicio Nacional de Geología y Minería	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 tema de los peligros geológicos se analizó al interior del equipo a cargo de la evaluación ambiental, atendiendo a que actualmente existen trazados viales, que están expuestos a este tipo de riesgos. Sin embargo, el insumo señalado, fue incorporado como problema ambiental y no como un valor. Su consideración se debe a que existen sectores expuestos que requieren conectividad y por ende, es necesario definir su trazado.
SEREMI de Energía RM	Este Servicio cuenta con un estudio ampliamente validado y consensado 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	No se encuentra el Plan para poder analizarlo. Sin perjuicio de ello, se analiza el Estudio de Diagnóstico Energético de la Región Metropolitana, el cual no se considera dentro del análisis de valores ambientales, ya que su contenido y enfoque escapan del ámbito de acción de la modificación.

	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.	
SEREMITT RM	Gran concentración de población y gran número de viajes.	El aporte en si mismo se vincula al Valor N°5 Conectividad Intercomunal y al FCD N°1, donde se analizan los usos de suelo y los viajes.
SEREMI de SALUD RM	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 aporte se encuentra incorporado en el Valor N°5 Conectividad Intercomunal y dentro del análisis del FCD N°3, donde se estudia la tendencia en torno a la calidad ambiental del recurso natural aire. En este punto, se analiza el transporte eléctrico, incluyendo los beneficios que este genera para las emisiones sonoras.
Dirección de Vialidad Provincia de Cordillera Región Metropolitana	Si considero relevante e importante el factor ambiental para que se pueda proyectar e implementar en nuestras propias obras (viales).	El aporte se vincula directamente el con objetivo de la modificación y se encuentra incorporado en el Valor N°5 Conectividad Intercomunal, toda vez que se proyecta una red vial que permite generar resguardo de suelos que permiten organizar en el mediano y largo plazo, no solo las obras viales necesarias, sino que también

		organizar los distintos modos de transporte.
Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	No se puede responder la pregunta pues no se presentan opciones de desarrollo.	-
SEREMI MA RMS	Nueva categoría y vialidad dentro o cercanos en los Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad.	El aporte fue incorporado dentro del valor ambiental N° denominado Áreas de valor Natural y Corredores ecológicos. De igual modo, el tema se mantiene presente durante el diagnóstico ambiental estratégico, al momento de analizar el FCD N°2, al analizarse el resguardo de las áreas de valor natural.
Seremi Desarrollo Social y Familia	Disminución de contaminación por emisiones vehiculares, compatibilizar el uso de vías entre los distintos usos y modos de transporte.	El aporte no se traduce directamente en un valor, sin embargo, se encuentra incorporado en el Valor N°5 Conectividad Intercomunal, donde se apela a la intermodalidad; y, dentro del análisis del FCD N°3, que estudia la tendencia en torno a la calidad ambiental del recurso natural aire.
DGA RMS - MOP	Disponibilidad del recurso hídrico y obras en cauces naturales y artificiales.	El aporte realizado fue analizado y se incorpora en el valor ambiental N° 3 denominado presencia de árboles centenarios y cursos de agua. Se reconoce como un valor, las acequias antiguas, canales y ríos, que son acompañados con vías que permiten asegurar dicho cauce. Complementario a lo anterior, se analizó el tema de los humedales urbanos y como la actual red vial está generando efectos sobre dichos ecosistemas.

SECTRA	<p>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.</p>	<p>El aporte se vincula al Valor N°5 Conectividad Intercomunal, sin embargo, el análisis aquí aportado, se aborda en profundidad en el FCD N°1: Movilidad Intercomunal</p>
--------	--	--

Dirección de Aeropuertos - MOP	Riesgo de no Infiltración adecuada de aguas lluvias en el terreno natural.	<p>El aporte no se incluye, ya que no se considera un valor.</p> <p>Además se complementa que la red vial se considera como una infraestructura complementaria a la red de aguas lluvias, ya que ésta última utiliza las declaratorias de utilidad pública destinadas a circulaciones, para poder implementar sus cámaras y trazados. Por lo tanto se advierte como una oportunidad, para la consolidación del sistema.</p>
SEREMI MOP RMS	Modos de vida comunitarios, infiltración a napas subterráneas.	No se incorpora como un valor, ya que no se advierte la relación con el alcance de la modificación, la cual solo se refiere a definir la nueva red vial y sus respectivas declaratorias de utilidad pública.
Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	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	<p>El aporte realizado, se relaciona con el Valor N° 4, donde se reconoce la presencia de barrios patrimoniales.</p> <p>El tema planteado es parte central de la modificación, siendo vinculado también a problemas ambientales, conflictos socioambientales y abordado en el FCD N°2, referido a Resguardo de los Recursos naturales y zonas patrimoniales.</p>

	envió información digital de polígonos de ZT.	
--	---	--

Fuente: Elaboración propia

2.1.1.4 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 distintos servicios realizaron aportes, los cuales fueron acogidos o desestimados, según se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 5: Problemas y/o preocupaciones de ambiente y/o sustentabilidad, que usted advierte en el área de estudio

Servicio	Problemas o Preocupaciones de Ambiente y Sustentabilidad	Consideración en el proceso
Servicio Nacional de Geología y Minería	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.	El tema de los peligros geológicos se aborda en el problema ambiental N°3, denominado Afectación de los Servicios ecosistémicos y riesgos socionaturales.
SEREMI de Energía RM	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.	El problema aludido se aborda en el Informe Ambiental en el problema ambiental N°1 Contaminación atmosférica y acústica. Si bien, no se abordan los requerimientos energéticos propiamente tal, se aborda el tema de las emisiones asociadas al consumo energético. Posteriormente, en el FCD N°3, se estudia la tendencia en torno a la calidad ambiental del recurso natural aire, para lo cual se examina la reconversión de autos con motores de combustión a autos con motores eléctricos. Si bien este último punto se realiza para entender la tendencia

		en torno al ruido que generan los vehículos de combustión interna, es un dato que muestra como está siendo el cambio en la matriz de consumo energético, en torno al transporte.
SEREMI de Energía RM	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).	Ídem anterior
SEREMITT RM	Gran concentración y extensión urbana que genera gran cantidad de viajes por servicios y trabajo.	El aporte se incorpora como parte de las causas de los problemas ambientales N°1: Contaminación atmosférica y acústica.
SEREMI de SALUD RM	Santiago ya está casi totalmente poblado, por lo que los ecosistemas están muy acotados.	El aporte se encuentra dentro de los argumentos que explican el problema ambiental N°3: Afectación de servicios ecosistémicos y riesgos socionaturales.
Dirección de Vialidad Provincia de Cordillera Región Metropolitana	Principalmente el problema de inconciencia humana por no considerar importante el cuidado de nuestro medio ambiente en donde trabajamos, vivimos y compartimos.	Se reconoce el aporte como una opinión, mas no es factible atribuirlo a un problema en concreto.
Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	Urbanización de cuencas del piedemonte andino de la ciudad de Santiago (cuencas de Macul-San Ramón, de Arrayán-Las Hualtatas, de Chicureo), con grave impacto	El aporte se encuentra dentro de los argumentos que explican el problema ambiental N°3: Afectación de servicios

		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."	ecosistémicos y riesgos socionaturales.
SEREMI RMS	MA	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.	La variable de ruido se aborda en el Informe Ambiental en el problema ambiental N°1 Contaminación atmosférica y acústica. Posteriormente, en el FCD N°3, se estudia la tendencia en torno a la calidad ambiental del recurso natural aire, para lo cual se profundiza dicha variable, abordándola incluso desde la reconversión del parque automotriz.
SEREMI RMS	MA	Fragmentación de ecosistemas producto de la vialidad.	Desde un punto de vista metodológico, los efectos sobre los ecosistemas se abordaron en el problema ambiental N°3, que habla de la afectación de los servicios ecosistémicos. En dicho punto se habla de la fragmentación de los ecosistemas por la presencia de la vialidad. El tema se vuelve a tratar, al momento de revisar potenciales conflictos socioambientales, donde se reconoce junto a la segregación espacial.

Seremi Desarrollo Social y Familia	Contaminación por emisiones de gases vehiculares, derivadas del aumento del parque automotriz, congestión, extensión del área urbana, viajes más extensos, etc.	<p>El problema aludido se aborda en el Informe Ambiental en el problema ambiental N°1 Contaminación atmosférica y acústica.</p> <p>Posteriormente, en el FCD N°3, se estudia la tendencia en torno a la calidad ambiental del recurso natural aire, caracterizándose y posteriormente identificándose la tendencia.</p>
DGA RMS - MOP	Considerar el uso racional de los recursos hídricos, por los cuales compiten todas las actividades	<p>El aporte realizado fue analizado y dado el alcance de la presente modificación, se opta por no incorporarlo como un problema, puesto que la modificación no normará usos de suelo, por lo que no generará modificaciones en las actividades que compiten por el agua. se incorpora en el valor ambiental N° 3 denominado presencia de árboles centenarios y cursos de agua. Sin perjuicio de lo anterior, se reconoce como un valor, las acequias antiguas, canales y ríos, que son acompañados con vías que permiten asegurar dicho cauce.</p> <p>Complementario a ello, se analizó el tema de los recursos hídricos, a través de un análisis donde revisa cómo se afectan los humedales urbanos con la actual red vial.</p>
Dirección de Aeropuertos - MOP	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.)	Si bien se comparte lo señalado, no es factible su consideración como problema ambiental, puesto que la actual modificación no considera la ampliación o extensión del área urbana.

Dirección de Aeropuertos - MOP	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."	El IA analiza la movilidad urbana para toda la región, a través del FCD N°1, incluyendo la comuna de Pudahuel. Ahora bien, respecto del tema del ruido, este se aborda en el problema ambiental N°1 y el el FCD N°2, sin embargo, al analizar el mapa de ruidos, es posible ver que éste un incorpora los terrenos del aeropuerto AMB.
SEREMI MOP RMS	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.	El aporte corresponde a una opinión, la cual está en línea con el resultado del análisis del FCD N°1, solo en lo que respecta a la movilidad. En este se constata que los patrones de viaje no se han modificada, lo que se explica por la concentración de actividades en determinados puntos de la ciudad, siendo el principal eje atractor de viajes el denominado APA (Alameda – Providencia – Apoquindo).

Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	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.	<p>El tema aportando es parte del problema ambiental N° 4 Deterioro de barrios y de calidad urbana, el cual aborda la problemática de los barrios patrimoniales.</p> <p>Sin perjuicio de ello, dicha temática se profundiza de mejor manera, en los conflictos socioambientales, puestos que los propietarios de los inmuebles de las zonas típicas, se ven enfrentados a un doble gravamen, siendo uno de protección y el otro de reserva para una futura vía, lo que implica su demolición.</p>
---	--	---

Fuente: Elaboración propia

2.1.1.5 Opiniones Respecto de los Conflictos Socioambientales de la Modificación

Respecto de la identificación de conflictos socioambientales – entendiendo por éste como una tensión entre actores frente a una temática social y ambiental, identificada como relevante – , los distintos servicios realizaron aportes, los cuales fueron acogidos o desestimados, según se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 6: Posibles Conflictos Socioambientales en el área de la modificación

Organismos	Posibles Conflictos socioambientales	Consideración en el proceso
Servicio Nacional de Geología y Minería	Asentamientos humanos irregulares en áreas susceptibles a diversos peligros geológicos y otros, para la ejecución de las modificaciones viales que se proyecten.	Se incorpora y se hace presente en el IA a través del Conflicto denominado Loteos irregulares o tomas de terreno en Declaratorias de Unidad Pública. Sin perjuicio de lo anterior, tras su análisis, se decide ampliarlo y no dejarlo exclusivamente asociado a áreas expuestas a peligros naturales, ya que este tema se aborda con mayor

		profundidad al describir los problemas.
SEREMI de Energía RM	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.	Lo señalado es considerado más bien una oportunidad. Históricamente, las fajas viales han sido "habilitantes" para el desarrollo de otras infraestructuras lineales, como la energética. Ello, en muchos casos permite disminuir efectos como el de fragmentación, que generan dichas infraestructuras en el territorio.
SEREMITT RM	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.	Si bien la problemática expresada excede el alcance de la presente modificación, se incorporó un nuevo conflicto socioambiental denominado Pequeños núcleos urbanos al margen de la planificación.
SEREMI de SALUD RM	La modificación propuesta puede ser positiva para la ciudad, sin embargo, siempre hay personas que se opondrán.	Ídem anterior.
Dirección de Vialidad Provincia de Cordillera Región Metropolitana	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.	Ídem anterior. Se identifica que hay conflictos, sin embargo no se señala cual sería.
Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	Ocupaciones irregulares de fajas viales, en el borde de caminos públicos, que deben ser erradicadas para construir y/o mantener la vialidad.	Se incorpora y se hace presente en el IA a través del Conflicto denominado Loteos irregulares o tomas de terreno en Declaratorias de Unidad Pública.
Dirección General de Concesiones,	Ruidos molestos por tránsito vehicular.	La temática de ruido ambiental ha sido incorporada como un problema ambiental

Ministerio de Obras Públicas		(Problema N°1) y se analiza como parte del FCD N°3. Calidad ambiental del recurso natural aire
Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	Pérdida de cultivos y tierra agrícola por crecimiento en extensión tiene efectos sociales en trabajadores agrícolas del lugar, entre otros.	Si bien la problemática expresada excede el alcance de la presente modificación, se incorporó una nuevo conflicto socioambiental denominado Pequeños núcleos urbanos al margen de la planificación.
SEREMI MA RMS	Vialidad en el sector de Piedemonte u otro. Vialidad cercana a sitios de alto valor ambiental.	El aporte fue incorporado al analizar la fragmentación de los ecosistemas, en el Conflicto Socioambiental N°4.
SEREMI MA RMS	Vialidad en usos de suelo sensibles al ruido como residencial, equipamiento de educación, salud y otros en zonas con altos niveles de ruido.	<p>La temática de ruido ambiental ha sido incorporada como un problema ambiental (Problema N°1) y se analiza como parte del FCD N°3: Calidad ambiental del recurso natural aire.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, la escala de análisis de un instrumento de éstas características, sumado al objeto de la presente modificación y las competencias normativas de los intercomunales, es preciso aclarar que, al margen de ésta modificación y su alcance, los IPT no puede definir normas técnicas de aislación acústica.</p>
Seremi Desarrollo Social y Familia	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.	Si bien la problemática expresada excede el alcance de la presente modificación, se incorporó una nuevo conflicto socioambiental denominado Pequeños núcleos urbanos al margen de la planificación.

SECTRA	<p>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.</p>	<p>El aporte corresponde a una opinión. Sin perjuicio de ello, cabe precisar que el tema de la dificultad expropiaciones, que se traduce en tiempos de espera para lo propietarios, ha sido abordado en el conflicto socio ambiental N°1 denominado Vialidad afectada a declaratoria de utilidad pública no materializada.</p> <p>Respecto de los temas que tienen que ver con las definiciones del PRMS, éstas exceden el ámbito de competencia de la presente modificación.</p>
Dirección de Aeropuertos - MOP	<p>Resistencia al cambio. Temores naturales de invasión a la propiedad y forma de vida y costumbres de los residentes en las comunas intervenidas.</p>	<p>El aporte indicado no fue incorporado como un conflicto socioambiental, ya que no se vincula a ninguna de las temáticas priorizadas o levantadas en las instancias de indagación técnica o bien, de participación.</p>
SEREMI MOP RMS	<p>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</p>	<p>La generación de un plan de inversión, escapa a las atribuciones normativas de los IPT.</p> <p>Lo anterior, se realiza a través del Plan de Inversiones de Movilidad y Espacio Público.</p>

	productividad, mayor empleo, tecnificación, aumento del PIB.	
Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	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.	El tema aportando es parte del conflicto socioambiental N° 2 vialidad de zonas típicas, el cual aborda la problemática de los barrios patrimoniales. Sin perjuicio de ello, dicha temática se profundiza de mejor manera, en los conflictos socioambientales, puestos que los propietarios de los inmuebles de las zonas típicas, se ven enfrentados a un doble gravamen, siendo uno de protección y el otro de reserva para una futura vía, lo que implica su demolición.

Fuente: Elaboración propia

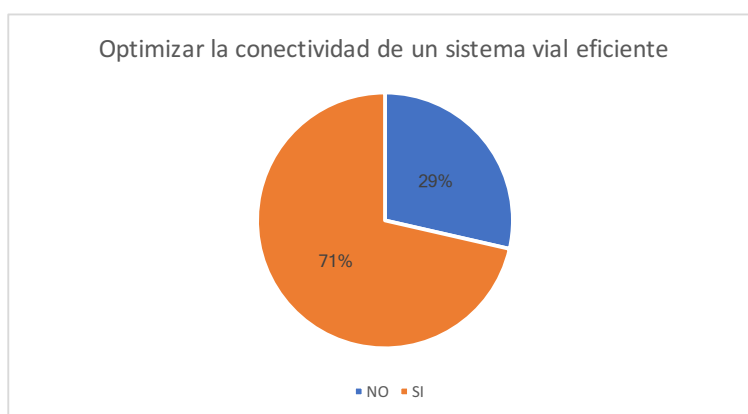
2.1.1.6 Opiniones Respecto de los Objetivos Ambientales de la Modificación

Respecto de los objetivos ambientales establecidos para la modificación, se obtuvieron las siguientes respuestas de los participantes.

Sobre el objetivo N°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"*, 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 3: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental N°1



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

A continuación, se plantean los comentarios referidos al objetivo expuesto, y se señala cómo éstos se incluyen o no, en el proceso de evaluación:

Tabla 7: ¿Está usted de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales? – Objetivo Ambiental N°1

Organismos	Objetivo Ambiental N°1	Consideración en el proceso
SEREMI de Agricultura	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 término alude a los lineamientos de planificación urbana que promueve el PRMS desde su entrada en vigencia el año 1994, la cual se ha consolidado a partir de diversas modificaciones, particularmente, aquellas que adhirieron nuevos territorios en los años 1997 y 2006. Sin perjuicio de ello, y con el fin de que se genere un mejor entendimiento, se precisa el objetivo ambiental, relevando la meta ambiental y evidenciando los mecanismos.
SEREMI de Energía RM	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	En lo que se refiere a la necesidad de aclarar conceptos como la estrategia de crecimiento urbano, se reitera la respuesta anterior (ver respuesta SEREMI Agricultura) Respecto de considerar interacción con distintos modos de transporte, se

	<p>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 transporte, teniendo como referente la movilidad sostenible.</p>	<p>aclara que este tema se aborda en el objetivo ambiental N°2.</p>
SEREMI MA RMS	<p>No queda claro si El crecimiento Urbano se refiere que esta modificación impulsará la expropiación urbana en zona rurales.</p>	<p>Se aclara que al hablar de crecimiento urbano, se refiere al crecimiento que se da al interior del área urbana, la cual está definida por los límites de extensión urbana, actualmente vigentes por el PRMS, los cuales no serán modificados a través de este acto.</p> <p>Ahora bien, respecto de la definición de vías en las zonas rurales, se aclara que esta es una atribución de los instrumentos de planificación intercomunal, descrita en la letra c) del numeral 2., del artículo 2.1.7 de la OGUC, donde se señala como uno de sus ámbitos de acción es establecer “...Los terrenos destinados a vías expresas, troncales..., incluidos sus ensanches, afectos a declaratoria de utilidad pública en conformidad al artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones” .</p> <p>Lo anterior permite identificar una red vial estructurante, que permita la conectividad de los distintos asentamientos del territorio, sean estos urbanos o rurales, anticipándose a la localización de edificaciones sobre esta faja y disminuir los efectos sobre ellas una vez que se materialice dicha vía. .</p> <p>La expropiación o no de la faja vial, dependerá del grado de</p>

		consolidación de las vías troncales o expresas, emplazadas en el área rural.
SECTRA	<p>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.</p> <p>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.</p>	Se acoge la propuesta de redacción en los que se refiere a resaltar los atributos de un buen sistema vial (Ver acápite ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.. ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.).
Dirección de Aeropuertos MOP	Solo se requiere saber cómo se logra este objetivo ³ .	Con el fin de que se genere un mejor entendimiento, se precisa el objetivo ambiental, relevando la meta ambiental y evidenciando los mecanismos.

Fuente: Elaboración propia

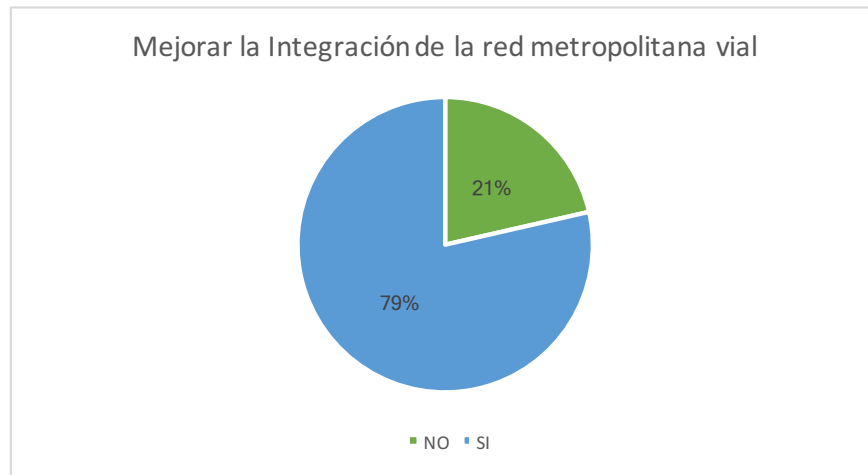
Sobre el objetivo N°2 *"Mejorar la Integración de la red metropolitana vial existente con la red proyectada con anchos entre líneas oficiales que permitan la circulación de transporte público, vehículos privados, bicicletas y peatones con la finalidad de facilitar el desplazamiento de las personas, fomentando la movilidad sustentable"*, los resultados obtenidos son:

- El 79% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental.

³ Señala estar de acuerdo con el objetivo ambiental N°1

- El 21% de los participantes señalaron estar en desacuerdo con el objetivo ambiental.

Gráfico 4: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental N°2



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

A continuación, se plantean los comentarios referidos al objetivo expuesto, y se señala cómo éstos se incluyen o no, en el proceso de evaluación:

Tabla 8: ¿Está usted de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales? – Objetivo Ambiental N°2

Organismo	Objetivo Ambiental N°2	Consideración en el proceso
SEREMI de Energía RM	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.	Con el fin de que se genere un mejor entendimiento, se precisa el objetivo ambiental, relevando la meta ambiental, referida a la promoción de una movilidad sustentable.
SECTRA	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"	Si bien el objetivo se modifica, evidenciando la meta ambiental que alude a la movilidad sustentable, se acogen las sugerencias en la nueva redacción.
Dirección de Aeropuertos MOP	Se debe conocer el Plano regulador donde se grafique claramente lo propuesto ⁴	Se aclara que el Plano Regulador corresponde al PRMS. La propuesta fue enviada y conocida, durante la fase de alternativas y anteproyecto.
Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	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.	El punto señalado, está debidamente resguardado en el Objetivo ambiental N°2.

Fuente: Elaboración propia

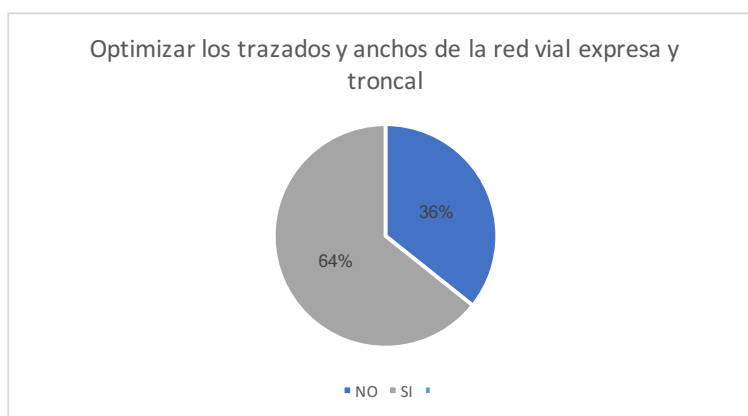
Sobre el objetivo N°3 *"Optimizar los trazados y anchos de la red vial expresa y troncal, mejorando de este modo el nivel de servicio y la continuidad de flujo,*

⁴ Señala estar de acuerdo con el objetivo ambiental N°2

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 5: Opiniones sobre el Objetivo Ambiental N°3



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

A continuación, se plantean los comentarios referidos al objetivo expuesto, y se señala cómo éstos se incluyen o no, en el proceso de evaluación:

Tabla 9: ¿Está usted de acuerdo con los siguientes objetivos ambientales? – Objetivo Ambiental N°3

Servicio	Objetivo Ambiental N°3	Consideración en el proceso
SEREMI de Energía RM	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.	Se acoge la observación, en el sentido que se prioriza la redacción de la meta ambiental. Ahora bien, respecto de promover modos de transportes eficientes energéticamente y en términos de emisiones, es algo que excede de las atribuciones del instrumento. Sin perjuicio de lo anterior, el objetivo ambiental N°2, aborda el tema de promover formas más sustentables de movilidad.

Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	No se define que entiende la propuesta por "optimizar los trazados y anchos", debe aclararse.	<p>Se aclara que al aludir "optimizar los trazados y anchos" , apunta a los mecanismos que posee el instrumento para poder aportar en la disminución de las emisiones de contaminación.</p> <p>Por su parte, cuando se habla de optimizar, se refiere a diversas acciones que permitan cumplir con este fin. Dichas acciones pueden ser, eliminar trazados que no se han materializado, definir nuevos, o, ajustar tramos, por señalar algunos. De igual manera, los anchos de faja se analizan uno a uno, aumentándolos o disminuyéndolos, dependiendo de características, como grado de consolidación, afectación por otros decretos, como el de protección patrimonial, o bien, características geográficas, por señalar algunos.</p>
SEREMI MA RMS	Falta la variable Ruido dentro de la meta ambiental del Plan	Se acoge. Se incorpora la variable ruido como parte de la meta ambiental.
SECTRA	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	Se acoge, vinculando el objetivo con otros mecanismos que fomentan formas de movilidad más sustentables.

	con medidas de gestión de demanda que desincentiven el uso del transporte privado.	
Dirección de Aeropuertos MOP	Señalar los estudios que avalan los porcentajes y modelaciones de dichas aproximaciones con todas las obras involucradas ⁵ .	El estudio que avala el proceso de diseño de la red vial se denomina: Estudio "Actualización Título 7º PRMS – Catastro Franjas Vías" (2009 – 2011).
Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	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.	El punto señalado, está debidamente resguardado en el Objetivo ambiental N°2.

Fuente: Elaboración propia

Respecto del aporte de los profesionales a nuevos objetivos ambientales en el contexto de esta modificación, se obtuvieron las siguientes opiniones:

Tabla 10: ¿Considera pertinente incorporar otro objetivo o meta ambiental?

Organismo	Propuesta de otro objetivo o meta ambiental	Consideración en el proceso de evaluación y/o planificación
SEREMI de Energía RM	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.	No es factible incorporar lo solicitado, puesto que la presente modificación sólo se aboca al sistema vial metropolitano. Lo solicitado excede el ámbito de competencia de ésta.

⁵ Señala estar de acuerdo con el objetivo ambiental N°3

SEREMITT RM	Garantizar el acceso al transporte público en toda la región.	No es factible incorporar lo solicitado, puesto que la presente modificación sólo se aboca al sistema vial metropolitano. Lo solicitado excede el ámbito de competencia de ésta.
SECTRA	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.	Se recogen las recomendaciones en el objetivo ambiental 3, y se incorpora el énfasis en los objetivos de planificación.
SEREMI MOP RMS	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.	La generación de un plan de inversión, escapa a las atribuciones normativas de los IPT. Lo anterior, se realiza a través del Plan de Inversiones de Movilidad y Espacio Público.

Fuente: Elaboración propia

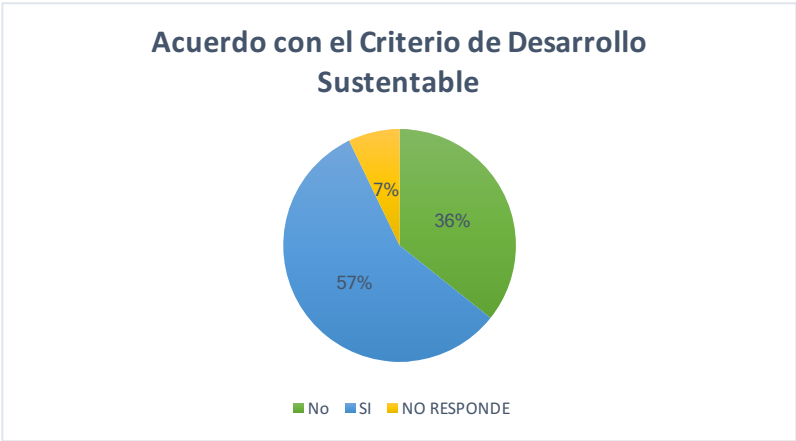
2.1.1.7 Opiniones Respecto del Criterio de Desarrollo Sustentable Propuesto

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 6: Opiniones sobre el Criterio de Sustentabilidad



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

A continuación se da cuenta de los argumentos que se plantean respecto del criterio de sustentabilidad, así como también, como éstos han sido acogidos o desestimados por el proceso:

Tabla 11: ¿Está usted de acuerdo con el siguiente Criterio de Desarrollo Sustentable?

Servicio	Criterios de Desarrollo Sustentable	Consideración en el proceso de evaluación y/o planificación
SEREMI de Energía RM	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.	Se acoge la observación y se trabaja en la definición de nuevos criterios de desarrollo sustentable, que permitan definir y establecer metas claras de sustentabilidad para la presente modificación.
Dirección General de	Más que la movilidad lo importante es mejorar la	e acoge la observación. Se redefine el Criterio de desarrollo sustentable

Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	accesibilidad a los servicios urbanos en su conjunto.	en 3 criterios, donde se incorpora dicho énfasis en los alcances.
SEREMI MA RMS	Falta una mirada ecosistémica dado que tiene un criterio para el bienestar humano asimismo considerar la variable ruido ambiental dentro del criterio de sustentabilidad.	e acoge la sugerencia. Se redefine el Criterio de desarrollo sustentable en 3 criterios, incorporando en el tercero de ellos la mirada ecosistémica.
SECTRA	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.	Se acoge la observación. Se redefine el Criterio de desarrollo sustentable en 3 criterios, incluyendo nuevos alcances. Dentro de ellos, está el ajuste de trazados, los cuales buscan mejorar el servicio que brinda la red vial.
Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	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.	Se acoge la sugerencia. Se incorpora dentro de los alcances del segundo CDS, el resguardo del patrimonio cultural.

Dirección de Aeropuertos MOP	Aclarar cómo se logra esto sin alterar el medio ambiente y medio Humano, que pasara con el parque automotriz de la Región.	<p>Se aclara que la presente modificación se desarrolla sobre un territorio que en la actualidad cuenta con una red, compuesta por vías publica y privada, que genera efectos sobre el medio ambiente y el medio humano, según lo señala, y que cualquier modificación generará cambios que pueden alterar el medio ambiente y medio humano.</p> <p>Habiendo aclarado lo anterior, la presente modificación ha lleva adelante un proceso de evaluación ambiental estratégica con el objeto de incorporar de manera temprana la variable ambiental en el proceso de toma de decisiones, permitiendo gestionar los riesgos y las oportunidades que el anteproyecto genere.</p> <p>Respecto del parque automotriz, se puede señalar que esta corresponde a una problemática que excede el ámbito de la presente modificación, aun cuando ha sido estudiada en el marco de la presente evaluación ambiental, al abordar el FCD N°3: Calidad ambiental del recurso natural aire.</p>
------------------------------	--	---

Fuente: Elaboración propia

Respecto del aporte de los participantes a otros criterios de desarrollo sustentable a considerar en la modificación, se obtuvieron las siguientes opiniones:

Tabla 12: ¿Cree necesario considerar otro criterio de desarrollo sustentable?

Servicio	Aporte para definir otros criterios de desarrollo sustentable	Consideración en el proceso n
----------	---	-------------------------------

Dirección de Vialidad Provincia de Cordillera Región Metropolitana	Mejorar el paisajismo del entorno de este desarrollo.	Dado el alcance normativo de la presente modificación, no es factible incluir dicha meta ambiental.
SEREMI MA RMS	Un criterio con un enfoque con temas de ambiente y sustentabilidad como ecosistemas y ruido ambiental.	Se acoge. Se incorpora dentro de los alcances de los CDS y de manera explícita en el tercero.
SECTRA	Si bien, el alcance de esta modificación es sólo respecto a los trazados viales y no a las normas urbanísticas. Esta modificación es un escenario propicio para combinar acciones que permitan integrar movilidad y desarrollo urbano, identificando zonas o ejes que además de requerir vialidad menor conectada y/o de mayor jerarquía o capacidad, requieren u ofrezcan una oportunidad para realizar una densificación equilibrada en torno a dichos ejes con mayor (mejor) mixtura en el uso de suelo. Esto, que en el mundo es conocido como Desarrollo Orientado al Transporte, es una respuesta un poco más integral y sistémica desde el punto de vista del desarrollo sustentable, y es lo que se echa de menos en los criterios u objetivos observados.	Se acoge parcialmente la observación, dado el alcance normativo de la modificación. La mera de acogerla, es a través del alcance y delo CDS y a través de la precisión de los objetivos de planificación, donde se buscó evidenciar la necesidad de orientar el desarrollo hacia el transporte. Ello, se realiza a través de mejorar la oferta vial en sectores donde hoy existe una baja densidad u oferta de vías metropolitanas.
Dirección de Aeropuertos MOP	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	Los elementos son parte integrante la propuesta de planificación.

	considerar a las personas que se desplazan y viven en una localidad.	
--	--	--

Fuente: Elaboración propia

2.1.1.8 Comentarios o preocupaciones respecto de la modificación

Por último, respecto de comentarios o preocupaciones manifestadas por las instituciones participantes en relación a la presente modificación, estas fueron abordadas de la siguiente manera durante el proceso de evaluación y/o planificación:

Tabla 13: Comentario o preocupación respecto de la Modificación 104 del Plan Regulador Metropolitano de Santiago

Organismo	Comentarios o preocupaciones	Consideración en el proceso
Dirección General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas	Falta el plano de la propuesta, se requiere.	El plano de las alternativas y luego del anteproyecto, fue enviado en la instancias de participación donde se expusieron dichos elementos.
SEREMI MA RMS	Se solicita al Órgano responsable coordinar una reunión sectorial (SEREMI MA), para ver las variables de ruido ambiental y ecosistemas.	Se realizaron varias instancias de reuniones sectoriales, tanto en calidad de organismo a cargo de acompañar el proceso de la EAE, como en su calidad de organismo técnico parte del proceso de EAE. Dentro de ellas, se destaca la realizada el día 26 de enero de 2021, donde se abordó en específico la temática del ruido; y, la del 20 de octubre del 2021, donde se abordaron temas referidos a los efectos de la vialidad en los ecosistemas. Ambas reuniones se encuentran reportadas en el IA.
SECTRA	Con preocupación vemos que en la definición de objetivos hay una mirada que pone demasiada expectativa a lo que pueda hacer la continuidad y capacidad vial, a través de anchos que deberán ser	Se analiza lo planteado y se tiene en consideración al momento de generar la desafectación de antiguas declaratorias, y al definir nuevas.

	probablemente mayores a los actuales para dar cabida a las distintas formas de movilidad, pero que por lo mismo se pueden transformar en una traba mayor (por el efecto expropiatorio) a la ejecución de estos proyectos.	
Dirección de Aeropuertos MOP	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, Árboles, 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 recoge la opinión.
Secretaría Técnica Consejo de Monumentos Nacionales	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.	El resguardo del patrimonio es parte de lo que motiva la presente modificación, lo que se advierte durante la totalidad del proceso de la EAE.

Fuente: Elaboración propia

2.2 ENTREVISTAS Y GRUPOS FOCALES CON OAE Y/O ACTORES CLAVES

2.2.1 Entrevista Consejo de Monumentos Nacionales

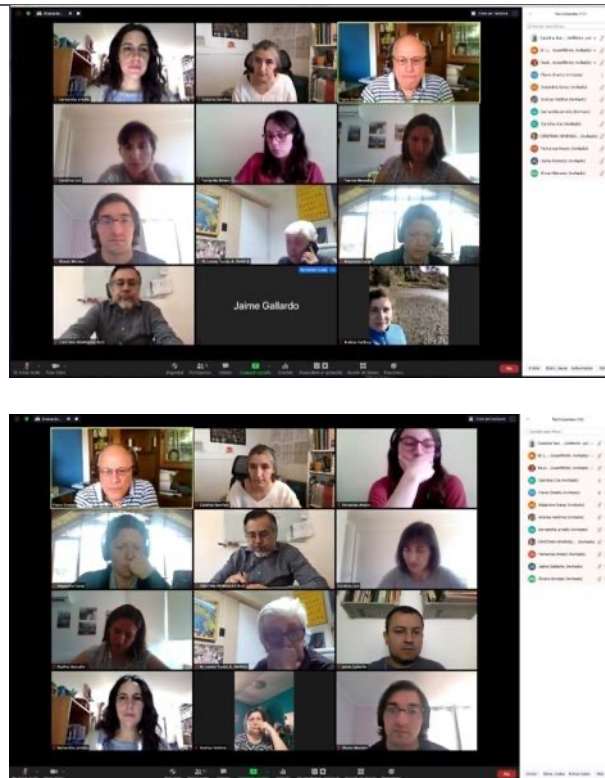
Se sostuvo una reunión con los representantes del Consejo de Monumento Nacionales para recoger su visión y requerimientos en relación a los temas críticos que la modificación pudiera presentar en relación a las áreas e inmuebles protegidos, cuya acta se presenta a continuación.

Tabla 14: 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 Y APORTES	
<ul style="list-style-type: none"> 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.

La información trabajada durante la reunión, sirve para orientar e identificar la problemática que vive en las zonas típicas que se encuentran afectas a declaratoria de utilidad pública.

Los antecedentes emanados a partir del trabajo bilateral, se incorporan como parte de las alternativas de estructuración territorial diseñadas en el marco de la presente modificación.

2.2.2 Grupo Focal Ministerio de Obras Públicas

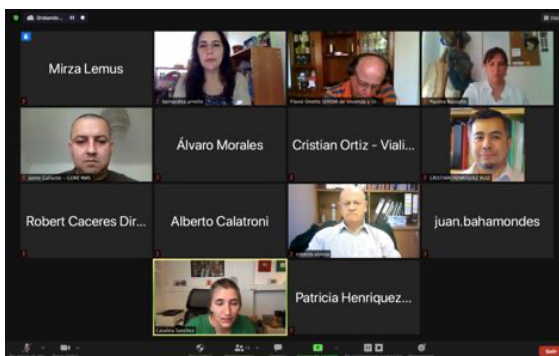
Se sostuvo un grupo focal con los representantes de la SEREMI MOP y sus Direcciones de Vialidad, Planificación y Concesiones, con motivo de analizar los criterios y visiones que poseen respecto de las iniciativas de vialidad en el área metropolitana. El acta de esta actividad se presenta a continuación.

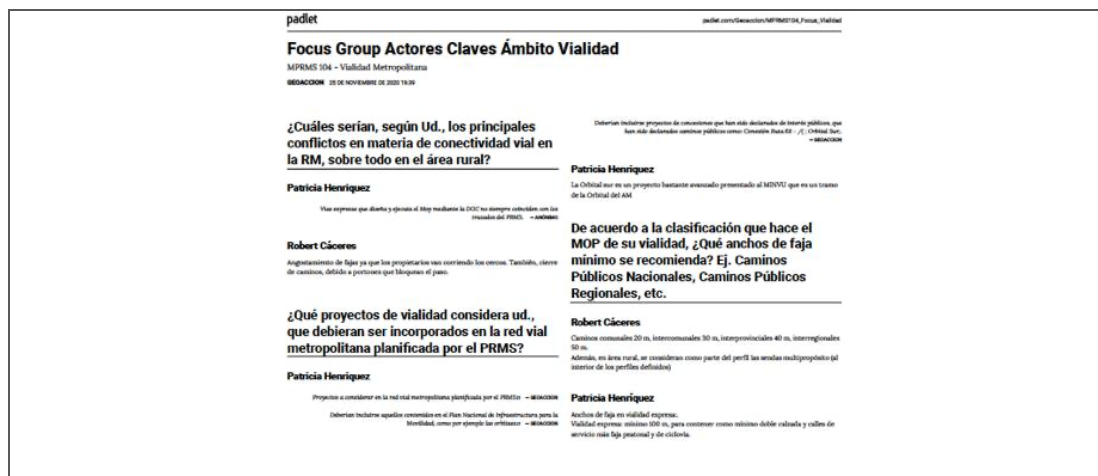
Tabla 15: Acta Grupo Focal Ministerio de Obras Públicas

ACTIVIDAD	GRUPO FOCAL 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	<p>Criterios y visiones respecto de las iniciativas de vialidad en el área metropolitana</p> <p>Se desarrolla un trabajo consultivo en base a la plataforma Padlet.</p>
CONTENIDOS Y APORTES	
<ul style="list-style-type: none"> 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 multipropósito, 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.

A partir de la reunión de trabajo, se generaron diversas instancias (ver Tabla 35, Tabla 36 y Tabla 37), donde se trabajó con el MOP en búsqueda de identificar las conectividades relevantes para la región. El detalle de cómo se acogen o no dichos proyectos, se encuentra detallados en Tabla 40: Sistematización Consulta a OAE sobre Alternativa 2 y en Tabla 44: Consideraciones de los Aportes realizados por MOP.

2.2.3 Grupo Focal Ministerio de Transporte

Se sostuvo un grupo focal 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.

Tabla 16: Acta Grupo Focal Ministerio de Transporte

ACTIVIDAD	GRUPO FOCAL MINISTERIO DE TRANSPORTE
FECHA :	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 Y APORTES	
<ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 estas 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 (pasos inferiores, por ejemplo), lo que implica reducir drásticamente la capacidad vial en ese punto clave 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 provistos de vialidad, así como en la zona sur poniente de Santiago.
 - Hay discontinuidades producto de la estructura natural de la ciudad, cerros, río 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 suficientes 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 entre comunas como Pudahuel y Maipú o Puente Alto San Bernardo. Sin embargo, las conexiones físicas entre estas comunas son muy deficientes. 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 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 padlet.com/Geoaccion/MPRMS104_Focus_Transporte

Focus Group Actores Claves Ámbito Transporte

MPRMS 104 - Vialidad Metropolitana
GEOACCION 25 DE NOVIEMBRE DE 2020 21:02

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 (puente inferiores por ejemplo) lo que implica reducir drásticamente la velocidad vial en esas partes claves de la red Metropolitana. 2. Troncos viales discontinuos por barreras urbanas (parques, zonas industriales, etc.) y barreras geográficas (cauces, topografía, cerros) que requieren soluciones viables 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 (parques y estacionamientos) o por que existen pocas vías estructurantes que conecten zonas periféricas con el centro de la ciudad.

Alicia Santana

Hay sectores en la zona sur de Santiago que están muy poco provistos de vialidad así como en la zona sur poniente de Santiago.
Hay discontinuidades producto de la estructura natural de la ciudad, cerros, río entre otros.

Miguel Ormeño

Sectores de la periferia de Santiago con falta de conexiones viables 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 riesgos.

Alicia

Falta de recursos para implementar las vialidades proyectadas.
Ciudadanía emprendedora y que no permite las apropiaciones ya justificadas.
Cambios de autoridades que cambian las prioridades.

Rodrigo H

Al analizar las relaciones funcionales (líneas laborales) entre las distintas comunas se evidencian relaciones intercomunas entre comunas como Puñalón y Maipo o Puente Alto San Bernardo, sin embargo las conexiones físicas entre estas comunas son muy deficientes. Conectividad número peajes laborales (particularmente en las zonas poniente y sur) y el acceso a ellas, es fundamental para que la movilidad no dependa exclusivamente del eje APN, sobre todo para atender la demanda de viajes que proviene de zonas urbanas fuera del Gran Santiago.

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

La información aportada por los organismos vinculados al transporte permitió conocer las iniciativas que se están trabajando a nivel regional, lo que incluyó tanto proyectos como la actualización del Plan de Transporte.

La incorporación de los antecedentes aportados o su descarte, se trabajó en reuniones bilaterales con SECTRA, donde se analiza con mayor detalle la visión que tienen respecto del desarrollo de la región. Dicha información se puede observar en detalle en la Tabla 43: Consideraciones de los Aportes realizados por SECTRA.

Cabe señalar que dado el alcance de la modificación, además de proyectos que no fueron acogidos, no se consideraron aquellos temas de transporte que son ajenos al ámbito de aplicación de instrumento, que tienen relación con infraestructura de transporte, o bien, con la modificación de los usos de suelo de la ciudad de Santiago.

2.3 SÍNTESIS DE LOS ELEMENTOS ACOGIDOS DURANTE LAS FASES DE CONTEXTO Y ENFOQUE, DE DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

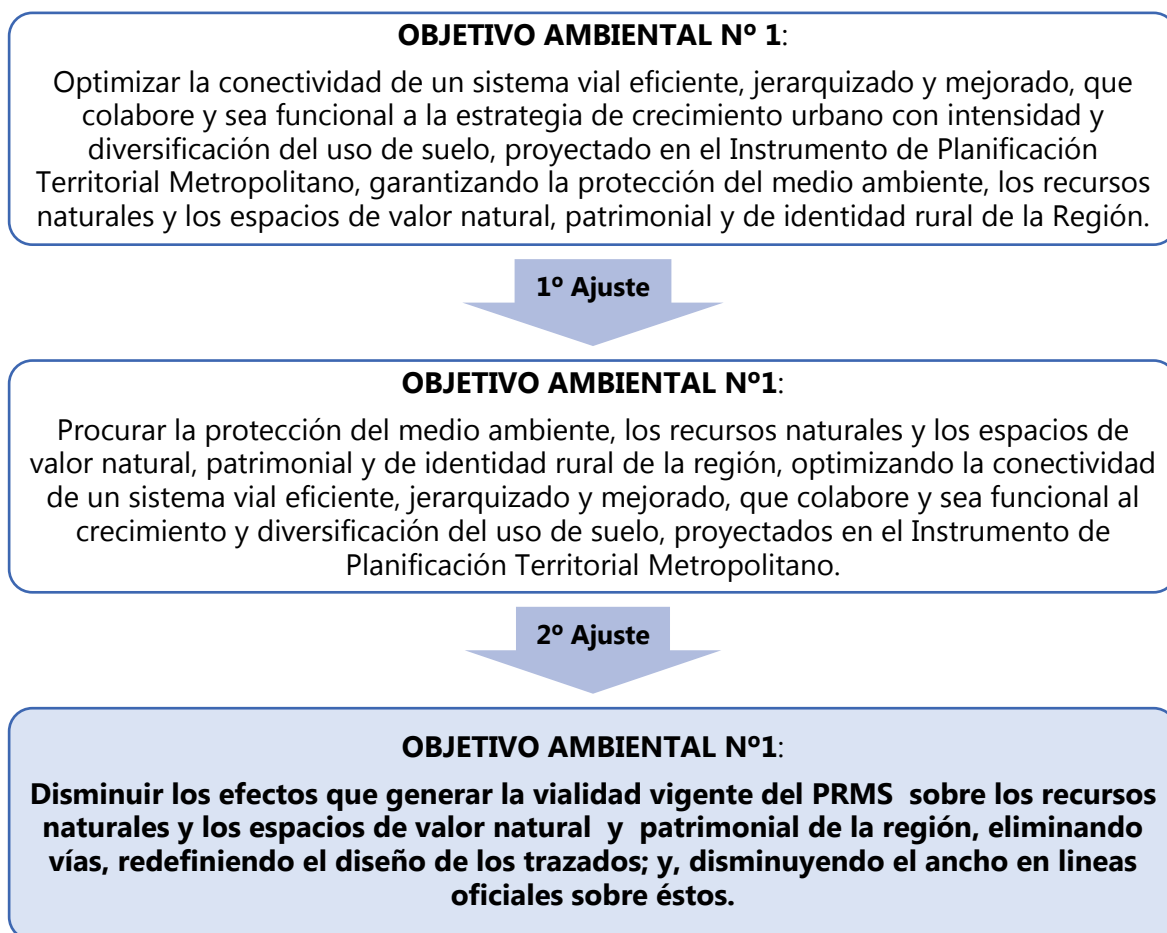
Durante ambas fases de la EAE, se realizaron actividades referidas a levantar información relevante que permitiera enfocar la evaluación ambiental e identificar los temas de ambiente y sustentabilidad prioritarios y/o relevantes para la evaluación ambiental y el desarrollo de la propuesta de planificación.

Las actividades en comento corresponden a la aplicación de un cuestionario de diagnóstico y en la realización de Focus Group, recientemente descritas. Como resultado de dicha instancia, se logró:

- Validar y complementar Planes, Políticas y Estrategias, que habían sido considerados en el marco de referencia estratégico. Aquellos planes políticas o estrategias que no fijaban metas de ambiente y/o sustentabilidad que tuvieran relación con el ámbito de aplicación del instrumento. Del mismo modo se marginaron del marco de referencia estratégico, estudios específicos los cuales fueron analizados en el marco del diagnóstico.
- Identificar y validar valores, problemas y/o preocupaciones de ambiente y sustentabilidad. Varios de ellos se habían levantado como parte del proceso técnico, siendo sólo excluido aquellas temáticas que no tenían relación con el objeto de la modificación el ámbito de competencia del instrumento.
- Identificar y validar los conflictos socio ambientales presentes en el territorio. En este sentido los antecedentes proporcionados permitieron profundizar en las causas asociadas a los conflictos ya identificados. En este sentido el trabajo de Focus Group permitió profundizar los cuestionamientos.
- Se logra identificar las prioridades ambientales que se derivan de los aportes antes señalados. A partir de ellas y sumado al pronunciamiento de los distintos organismos, respecto de los objetivos ambientales y el criterio de

desarrollo sustentable, se realizan los siguientes ajustes:

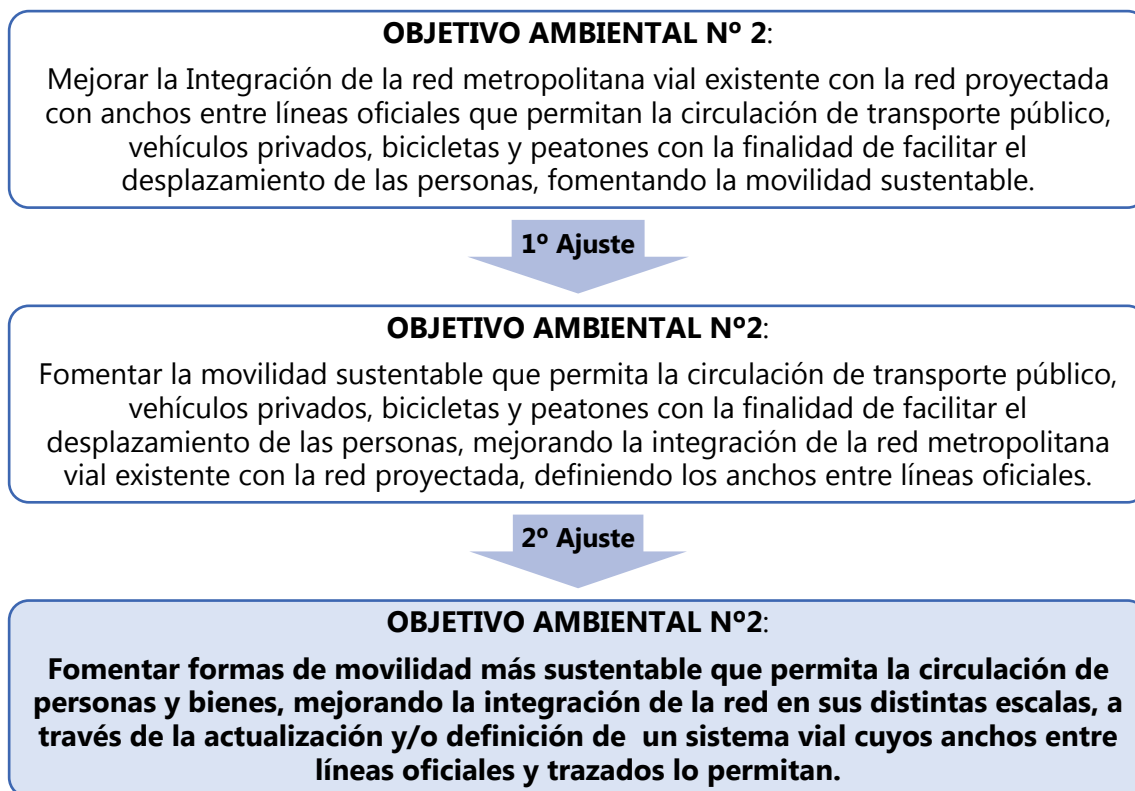
Figura 1: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE Aportes del proceso de participación – Objetivo Ambiental N°1



Fuente: Elaboración propia

Como se observa, la meta finalmente se precisa y vincula a la disminución de los efectos que genera la vialidad vigente del PRMS, describiendo en detalle los mecanismos que se utilizaran para ello.

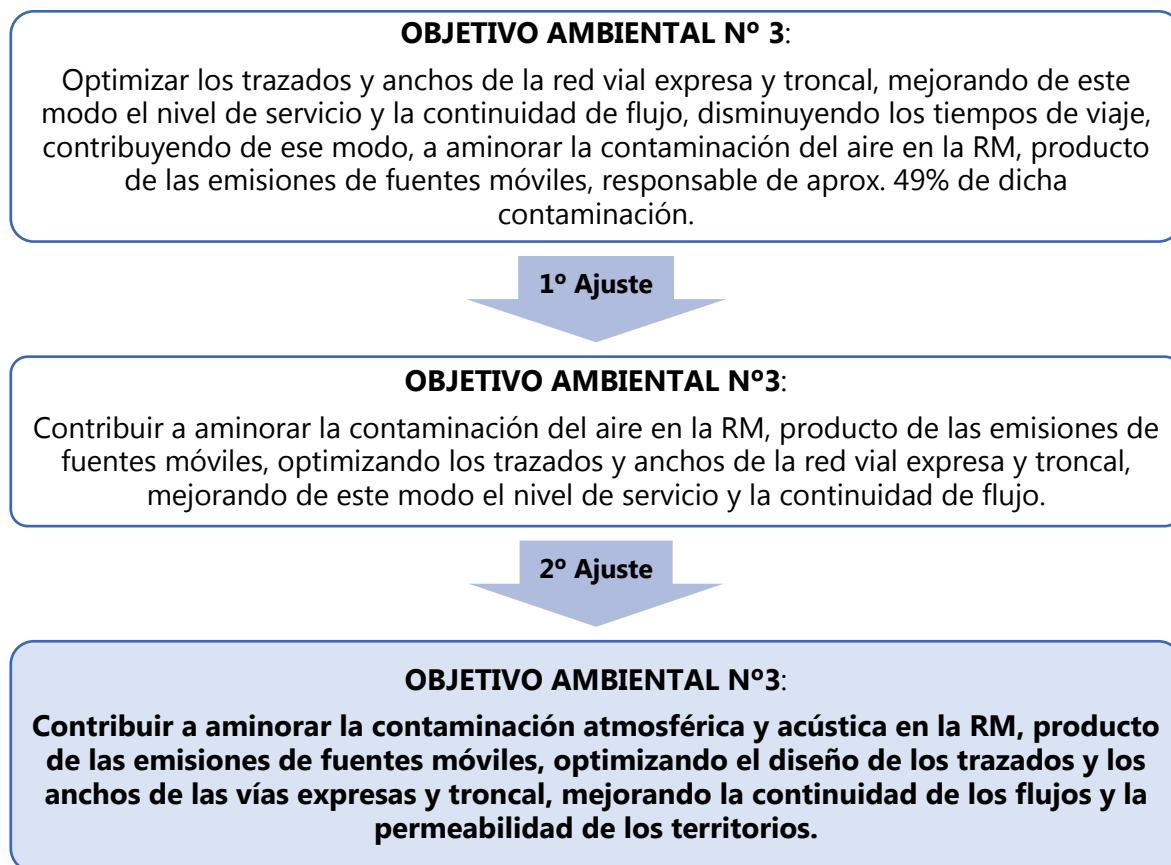
Figura 2: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE – Objetivo Ambiental N°2



Fuente: Elaboración propia

Como resultado del análisis y la focalización del objetivo, la meta se centra en fomentar las formas de movilidad sustentable, ya que a través de la modificación sólo se pueden establecer los anchos entre líneas oficiales, vale decir, establecer las condiciones para que las distintas formas de movilidad puedan ser aplicadas e incentivadas por los distintos actores vinculados al transporte público.

Figura 3: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE – Objetivo Ambiental N°3



Fuente: Elaboración propia

El tercer objetivo fija una meta ambiental vinculada a las emisiones de ruido y material particulado. Al igual que en los casos anteriores, identifica los mecanismos que utilizará el instrumento para ello, siempre considerando las limitaciones normativas que éste tiene.

Como se puede observar, los tres objetivos ambientales se precisan con el objeto de precisar e identificar la meta ambiental y el mecanismo través del cual el plan regulador metropolitano puede dar cumplimiento a ésta.

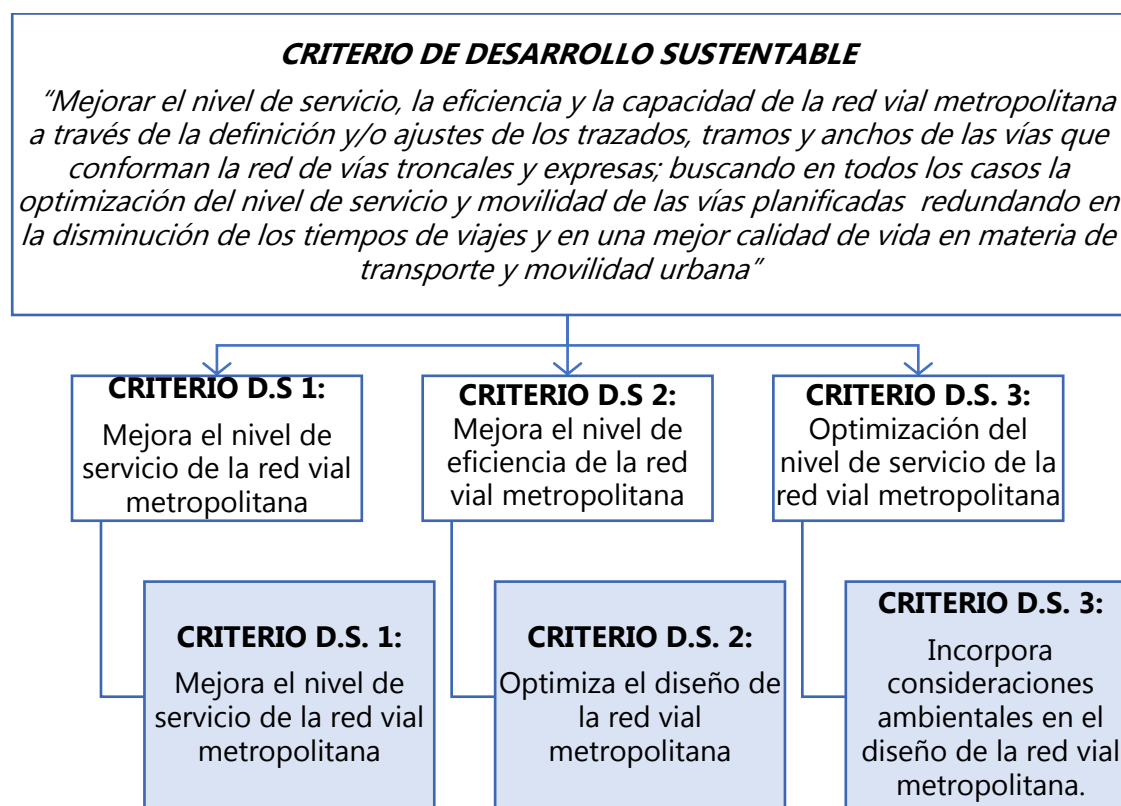
Según se observa, durante el proceso fue necesario realizar dos ajustes a los objetivos ambientales. La primera de ellas responde a los ajustes que se dan en el marco del proceso de participación (cuestionario y focus group), mientras que el segundo responde a las observaciones realizadas por la SEREMI del Medio Ambiente, en el marco del proceso de revisión del Informe Ambiental.

Del mismo modo, para el caso de los criterios de desarrollo sustentables, se hicieron dos ajustes, el primero, vinculado a los aportes de los organismos de la

Administración del Estado y el segundo, a las observaciones que realiza la SEREMI del Medio Ambiente, en el marco del proceso de revisión del Informe Ambiental.

A continuación se puede apreciar los ajustes realizados, destacándose en azul, los criterios definitivos:

Figura 4: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE – Criterios de Desarrollo Sustentable



Fuente. Elaboración propia

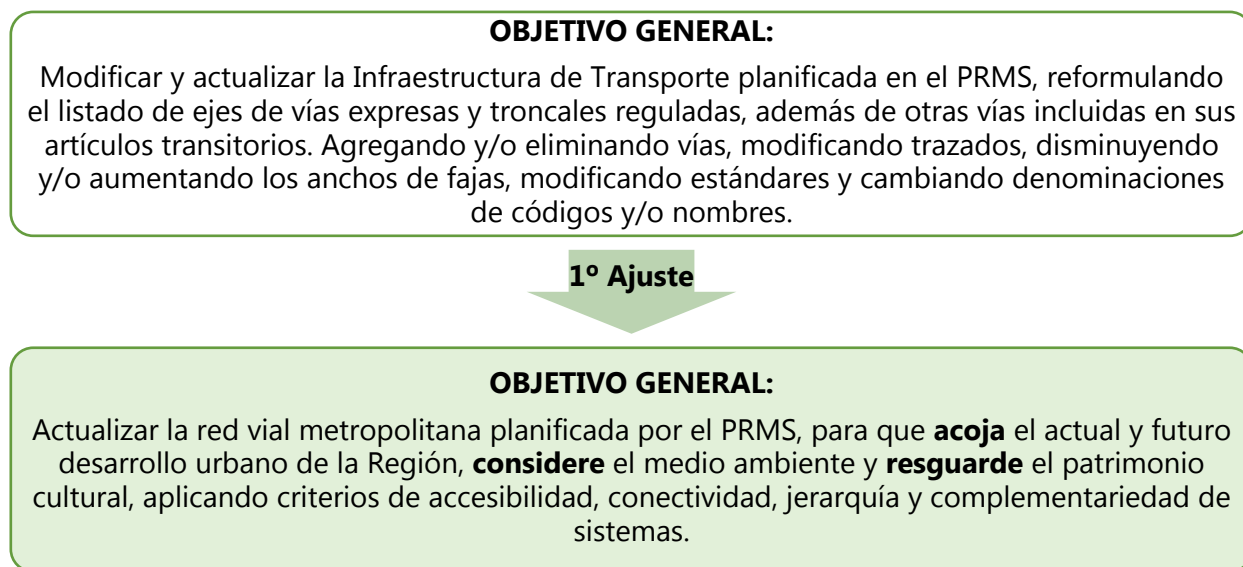
Respecto de la precisión del Criterios de desarrollos sustentable, se observa que el primero se encuentra redactado como visión de desarrollo, por lo que al analizarlo a la luz de los aspectos observados, se identifican tres criterios y se describen sus alcances.

Durante el segundo ajuste, el Criterio N°1 se mantiene igual en torno a su redacción, son embargo de precisan los alcances, lo que permite focalizar y orientar de mejor manera la propuesta de planificación.

Respecto de los Criterios N°2 y N°3, es posible observar que se precisa el ámbito de acción de ambos, definiendo metas de sustentabilidad al instrumento. La primera, referida al diseño de la red y la segunda, releva las consideraciones ambientales que deben tenerse a la vista durante el proceso.

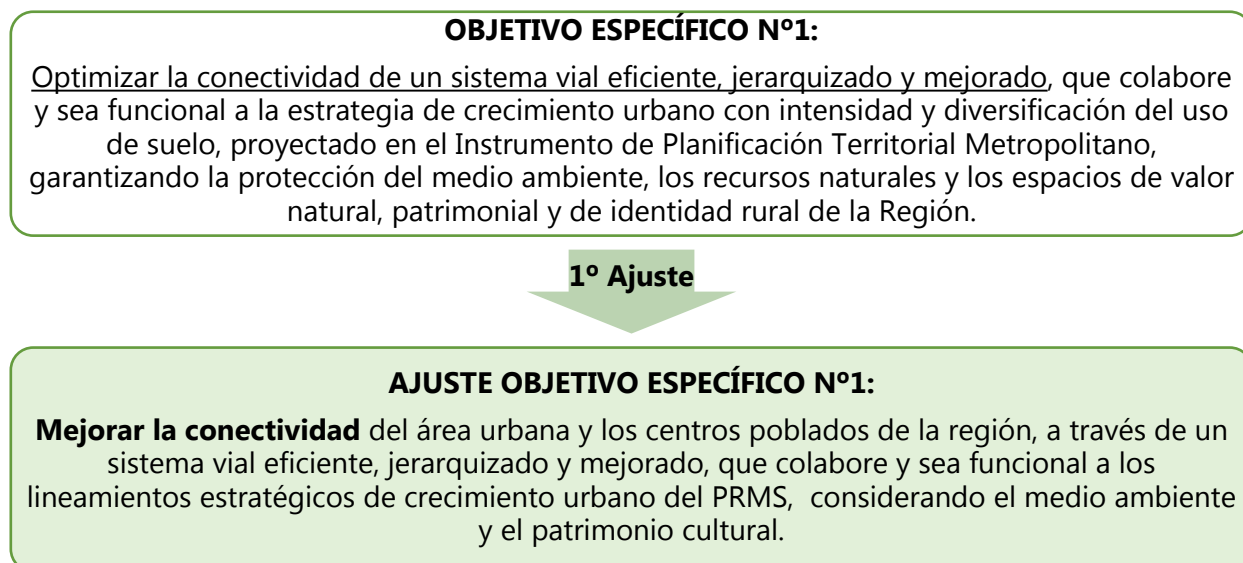
Adicionalmente, basado en la opinión de los actores relevantes, y con el objetivo de mantener una coherencia entre el proceso de planificación y el de evaluación ambiental estratégica, se procedió a modificar los objetivos de planificación, tal como se detalla a continuación:

Figura 5: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE – Objetivo General



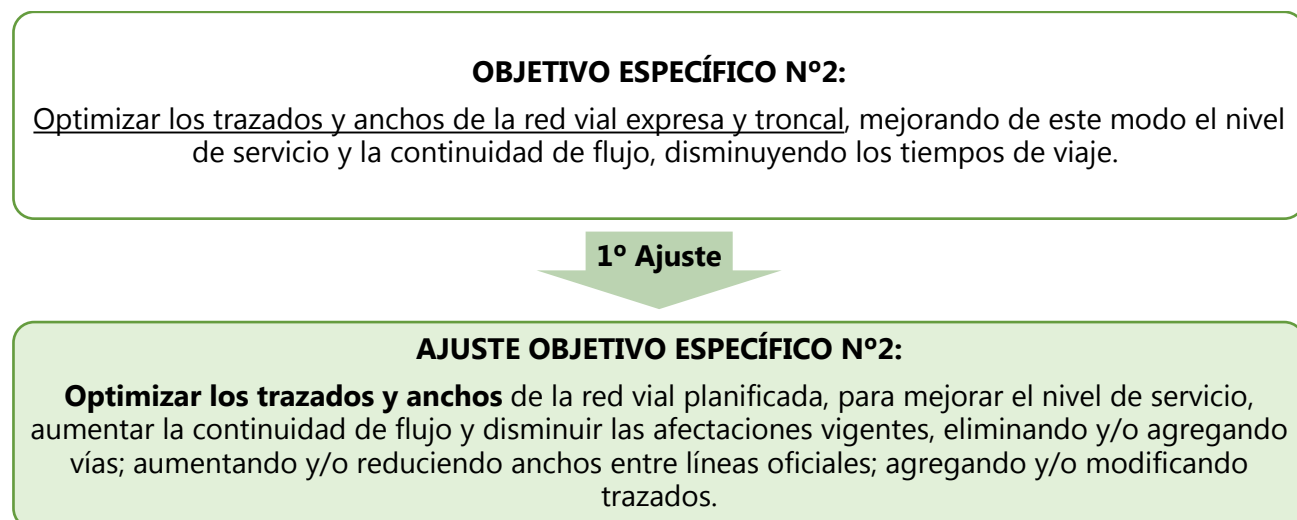
Fuente: Elaboración propia

Figura 6: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE – Objetivo Específico N°1



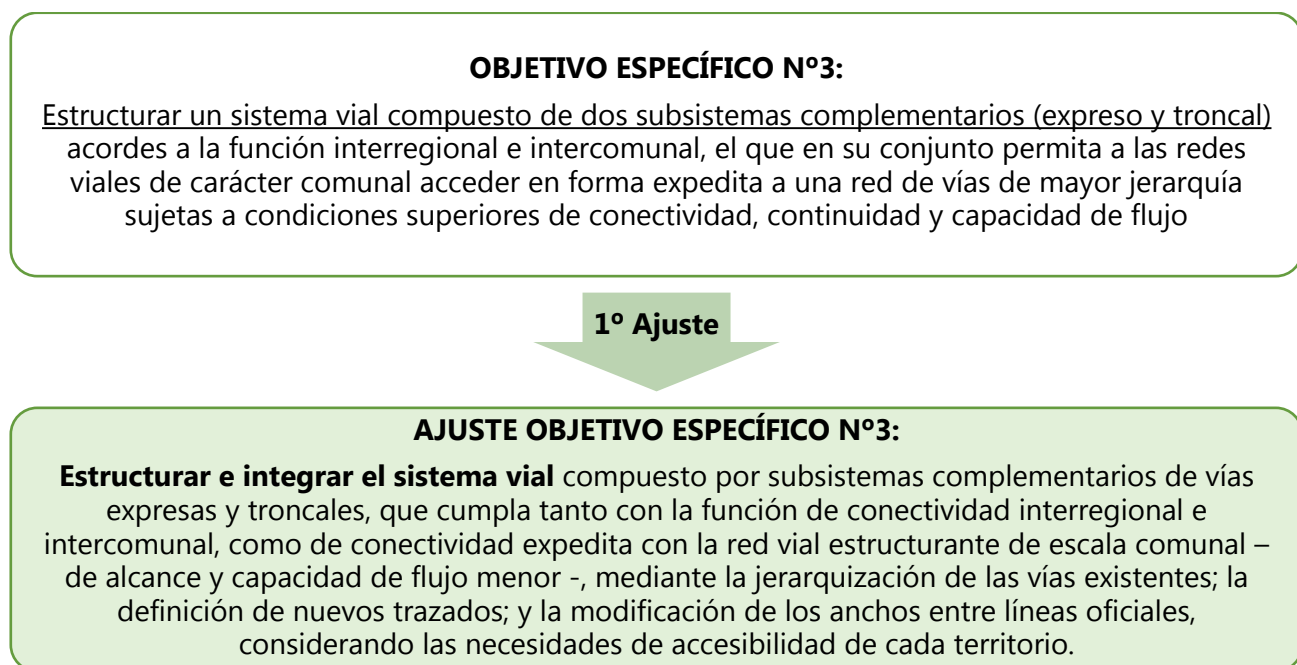
Fuente: Elaboración propia

Figura 7: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE – Objetivo Específico N°2



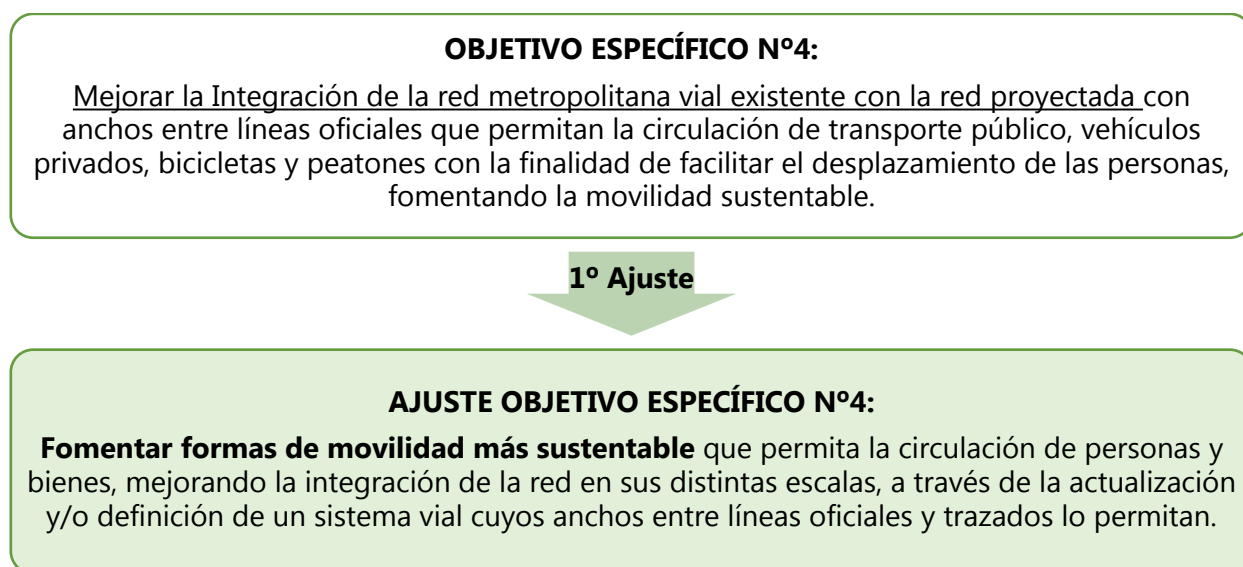
Fuente: Elaboración propia

Figura 8: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE – Objetivo Específico N°3



Fuente: Elaboración propia

Figura 9: Resultado de los aportes del proceso de participación de los OAE – Objetivo Específico N°4



Fuente: Elaboración propia

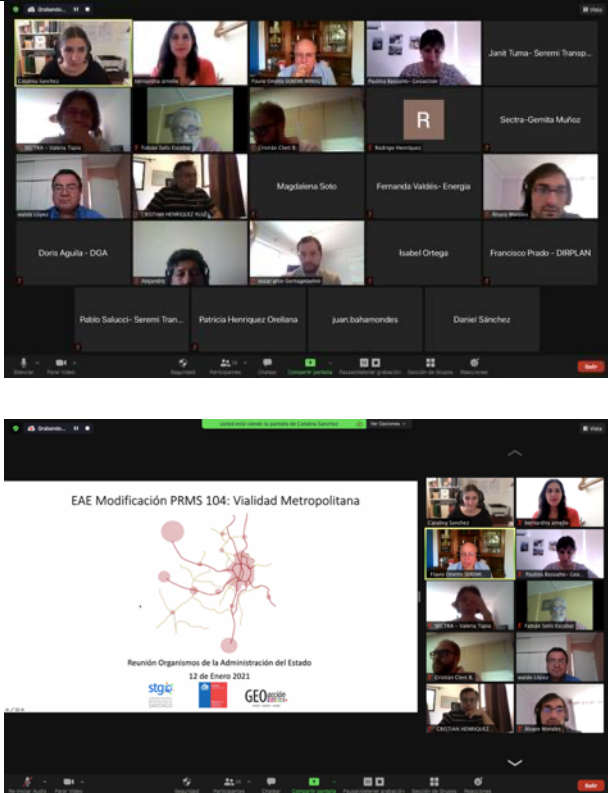
2.4 2° ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN OAE: TALLER DE ALTERNATIVA Y CUESTIONARIO

La segunda actividad desarrollada con los Órganos de la Administración del Estado correspondió a un taller de presentación y análisis sobre la alternativa de modificación, complementado con un cuestionario digital para recibir sus opiniones y aportes. A continuación, se presenta una síntesis de la actividad y los aportes recibidos.

Tabla 17: 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>30 asistentes, y representación de 16 Órganos de la Administración del Estado e instituciones públicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 Rizzo, 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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,

	<p>lo cual podría ser un factor para la toma de decisión de la EAE.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.

La instancia de Taller se complementa con el cuestionario aplicado. A partir de dicha instancia, se elabora una tabla donde se identifican los aportes de los distintos servicios y como esto se acoge o no dentro del proceso de modificación.

2.4.1 Sistematización de Respuestas de OAE a Cuestionarios sobre la Alternativa de Modificación

Las respuestas obtenidas al cuestionario sobre la alternativa de modificación se sintetizan a continuación.

Tabla 18: Sistematización Cuestionarios de OAE sobre Alternativa

Síntesis	
Actividad	Cuestionario de OAE sobre Alternativa 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: <ol style="list-style-type: none"> 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
Resultados de la Instancia	<ul style="list-style-type: none"> - Aportes relativos a las oportunidades de aplicación de los criterios de planificación para la red vial expresa. - Aportes relativos a los riesgos de la aplicación de criterios de planificación para la red vial expresa. - Aportes relativos a las oportunidades de aplicación de los criterios de planificación para la red vial troncal. - Aportes relativos a los riesgos de la aplicación de criterios de planificación para la red vial troncal. - Aportes relativos a las oportunidades de aplicación de los criterios de planificación para el diseño de la red vial. - Aportes relativos a los riesgos de aplicación de los criterios de planificación para el diseño de la red vial. - Otros comentarios sobre la modificación 104 PRMS.

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los resultados obtenidos a partir de los cuestionarios se exponen a continuación, según las temáticas abordadas, en función de las respuestas dadas por cada servicio:

2.4.2 Opiniones OAE: Profundización Trabajo Técnico Alternativa 1

A continuación se exponen los aportes realizados por los distintos servicios que se pronunciaron, señalándose cómo estos formaron parte del proceso de planificación:

Tabla 19: Aporte SEREMI BBNN, Evaluación Alternativa 1

APORTES SEREMI DE BIENES NACIONALES	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	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.
Riesgos vías expresas	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.
Oportunidades vías troncales	potencia el desarrollo de diversos medios de transporte (ciclovías), disminución de los tiempos de viajes.
Riesgos vías troncales	puede generar atochamientos y demoras en los tiempos de desplazamiento el considerar disminuir el estándar el anillo intermedio de expreso a troncal.
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	En general todos los criterios de Planificación de diseño presentan diversas oportunidades para la región.
Riesgos	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.
Comentarios	
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	

<p>generar mayor deterioro ambiental (suelos, servicios ecosistémicos, otros) en la zona de la precordillera de la RM.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 pérdida de suelo agrícola en sector sur poniente de Santiago.
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 pérdida de suelo agrícola en sector sur poniente de Santiago.
<p style="text-align: center;">CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO</p>
<p>Consideraciones para el análisis:</p> <p>No especifica la ubicación del inmueble denominado "lote F-2" , pero se supone ubicado en el tramo desde San Fco. de Asís al oriente, en la comuna de Lo Barnechea.</p>

Respuesta

No se acoge. La Costanera Sur constituye un eje intercomunal Oriente y Poniente muy importante. Esta propuesta no modifica lo planificado en el año 1994. Esta vía va acompañada por el Parque Río Mapocho y permite el acceso al BNUP. Por criterio de red conecta con la Vía Expresa Av. Las Condes, en su extremo oriente.

Se acoge condicional. Es factible incluir el nuevo trazado de la Ruta G-21 si se cuenta con el nuevo trazado aprobado, pero dentro del plazo con que cuenta esta modificación para la aprobación de la EAE, si no, no es posible.

No se acoge. La Av. Pie Andino, esta propuesta como parte del anillo orbital. No olvidar que va con un parque adyacente a la vía planificada, eso no se modifica en esta propuesta.

El Arco Orbital Sur está pensado como parte del Anillo Orbital. La modificación de los límites urbanos, siendo materia de definición del PRMS, no se aborda en esta modificación. A futuro se verá lo que se plantea, tener presente el inevitable crecimiento urbano de la RM en los próximos 30 años. A modo de ejemplo, desde el PRIS de la década de 1960 a nuestros días, la RM creció de 1 millón y medio a prácticamente 8 millones de habitantes

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 20: Aporte SEREMI de Energía, Evaluación Alternativa 1

APORTES SEREMI DE ENERGÍA	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	"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.
Riesgos vías expresas	(no responde)
Oportunidades vías troncales	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.
Riesgos vías troncales	(No responde)
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	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.
Riesgos	(No responde)
<p>Comentarios</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>Otras consideraciones:</u></p> <p>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.</p>	
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO	
<p>Respuesta</p> <p>Esta modificación no considera incluir las redes existentes ni futuras de transmisión eléctrica en la RM.</p> <p>Esta modificación sólo se refiera a la planificación de la Red Vial Metropolitana y no incluye modificación a los usos de suelo. Por lo tanto considera el desarrollo urbano actual, que es el planificado y el patrón de viajes actual y el previsible a futuro.</p> <p>Las áreas señaladas en el artículo 2.1.17 de la OGUC no se incluyen en ésta modificación.</p>	

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 21: Aporte SERVIU RM, Evaluación Alternativa 1

APORTES SERVIU	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	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
Riesgos vías expresas	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.
Oportunidades vías troncales	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
Riesgos vías troncales	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.
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	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.
Riesgos	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; botaderos ilegales, áreas sin uso que se transforman en otras que afectan el control y la calidad de dichos espacios en consolidación.
Comentarios 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.
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO
Respuesta Lo propuesto excede las atribuciones del instrumento, es necesario hacer modificaciones a la LGUC y su Ordenanza.

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 22: Aporte Dirección de Planeamiento DVR MOP, Evaluación Alternativa 1

APORTES DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO DVR MOP	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	Mejorar la movilidad de carga y pasajeros, optimizando los tiempos de viaje.
Riesgos vías expresas	Congestión en los puntos de ingreso y salida de las vías. Puede comenzar a aparecer problemas de expropiaciones para los ensanches de vías.
Oportunidades vías troncales	Consolidación del sistema RED y su intermodalidad con el METRO y METROTREN.
Riesgos vías troncales	Perdida de movilidad del transporte privado. Reubicación del sistema de ciclovías.
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	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.
Riesgos	Expropiaciones, puede tomar mucho tiempo y el costo puede ser muy elevado.
Comentarios A continuación, citamos distintas conexiones que creemos importante incorporar en un futuro a mediano plazo para la Región: <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO	
Consideraciones para el análisis: No hay propuesta de par vial para ruta G-21 Camino a Farellones.	

Respuesta

- La conexión de Acceso Sur a la Ruta 57 y Costanera Norte, es por la vía expresa Circunvalación Américo Vespucio.
- Aeródromo Peldehue. conectividad por Ruta 57.
- La conectividad de la Ruta 5 Norte al Aeropuerto AMB esta propuesta desde el eje E5N Av. El Alfalfal o del eje E9N Avda. La Montaña (Orbital), pasando por el eje E5N Avda. Aeropuerto - Lo Boza hasta El Aeropuerto.
- La propuesta propone un par vial en San José de Maipo con la Ruta G-27 y la G-25.
- No se ve posible Par vial Farellones

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 23: Aporte Unidad de Medio Ambiente DGA RMS MOP, Evaluación Alternativa 1

APORTES UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE DGA RMS MOP	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	(No observa)
Riesgos vías expresas	(No observa)
Oportunidades vías troncales	(No observa)
Riesgos vías troncales	(No observa)
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	(No observa)
Riesgos	(No observa)
Comentarios	
<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Considerar el uso racional de los recursos hídricos, por los cuales competirán todas las actividades que se emplacen en el territorio. • 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 	

<p>Río Maipo Fase II Actualización del Modelo de Operación del Sistema y Formulación del Plan MOP 2008.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • Considerar la preservación del recurso hídrico como patrimonio ambiental del sector a modificar y considerar el ahorro hídrico en potenciales iniciativas de eficiencia energética. • Se sugiere considerar: • Plan Director para la Gestión de los Recursos Hídricos cuenca del Río Maipo. • Catastro de Usuarios de Aguas. Enlace: 	<p>CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO</p>
<p>Respuesta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lo observado no es materia de esta modificación. • Se trata de DUP por vialidades. • Se tendrá en cuenta. • No corresponde, se trata de planificación urbana. No de proyectos específicos. • No es materia de esta modificación. • Ver respuesta generada en la 1º Instancia de participación. 	

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 24: Aporte SEREMITT RM - Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA, Evaluación Alternativa 1

APORTES SEREMITT RM - PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO SECTRA	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	<p>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.</p>

<p>Riesgos vías expresas</p>	<p>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 planificación 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 visitar 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.</p>
<p>Oportunidades vías troncales</p>	<p>La iniciativa presentada constituye una gran oportunidad de disponer de una mirada holística al sistema vial estructurante y su interacción con las demandas de desplazamiento, aclarar su grandes problemáticas, ordenar su desarrollo, alterar trazados e incluir nuevas declaratorias, ajustar anchos, etc.. A este fin, observar la componente infraestructural a la luz el desempeño de sistema de transporte, constituye una oportunidad única para identificar problemas que tiene componentes dinámicos no observable a partir del análisis morfológico o estático. A este fin “Plan Metropolitano de Movilidad 2030” es un recurso para ampliar las capacidades de diagnóstico y pronóstico, es por lo tanto un aliado clave en la formulación de una estrategia estructurada de abordaje al problema propuesto, estando a su disposición los diferentes análisis de transporte.</p>
<p>Riesgos vías troncales</p>	<p>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:</p> <p>Dimensión Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estructuración Territorial Regional • Accesibilidad Regional

	<ul style="list-style-type: none"> • Conectividad regional • Peri-urbanización <p>Dimensión Metropolitana</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estructuración Metropolitana • Estructuración Intercomunal • Estructuración de poli-centralidades • Estructuración Comunal
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	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.
Riesgos	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.
<p>Comentarios</p> <p>R1: Se sugieren las siguientes acciones de carácter general:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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:</p>	

- 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:

- 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.
- 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.
- 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.

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).

CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO	
Respuesta	
<p>R1: Esta modificación se basa en el Estudio denominado “Actualización Título 7° PRMS – Catastro Franjas Vías” (2009 – 2011)”, elaborado por la SEREMI MINVU RM, el cual analiza varios aspectos funcionales de la ciudad.</p> <p>Complementario a ello, se señala que se rediseñan los objetivos de planificación, en línea con lo señalado en los literales a y b.</p> <p>R2: Esta modificación es sólo DUP por vialidades y no agrega otros usos de suelo como Parques. Eso sí mantiene los parques adyacentes a sistemas viales, actualmente vigentes en el PRMS.</p> <p>La alternativa propone varias conexiones subterráneas para mejorar la conectividad y disminuir el impacto en superficie. La propuesta de soterrar vías expresas tiene que ver con proyectos específicos, no con la planificación de vías, materia de esta modificación.</p> <p>R3: La propuesta de soterrar vías expresas tiene que ver con proyectos específicos, no con la planificación de vías, materia de esta modificación.</p> <p>El trazado del Anillo Orbital Sur es el mismo propuesto por Concesiones del MOP. En este proyecto se ha trabajado coordinadamente con dicho Ministerio.</p> <p>R4: El Par del Anillo Troncal Intermedio, por calle Radal, esta propuesto por la comuna de Quinta Normal.</p> <p>Criterio de velocidad de diseño es un criterio de planificación incorporado en esta modificación.</p> <p>Criterio de protección del patrimonio es un criterio de planificación incorporado en esta modificación. Para el caso de Copiapó se propone una alternativa que es una conexión subterránea desde Blanco hasta Avda. Matta y de allí hacia el Oriente.</p>	

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 25: Aporte SEREMI de Salud, Evaluación Alternativa 1

APORTES SERMI DE SALUD	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	Mejoras de la conexión dentro de la región, disminución de tiempos de desplazamiento, mejoramiento de infraestructura vial.
Riesgos vías expresas	Emisión de ruidos y emisiones atmosféricas durante la implementación de las obras y durante la operación de la modificación.
Oportunidades vías troncales	Mejoras de la conexión dentro de la región, disminución de tiempos de desplazamiento, mejoramiento de infraestructura vial.

Riesgos vías troncales	Emisión de ruidos y emisiones atmosféricas durante la implementación de las obras y durante la operación de la modificación
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	Movilidad intercomunal, si se desarrolla en forma adecuada es una gran oportunidad de desarrollo para la viabilidad y transporte para la región.
Riesgos	Los riesgos están asociados al resguardo de los recursos naturales y culturales. Se debe contemplar de forma muy precisa para no generar externalidades.
Comentarios	
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.	
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO	
Respuesta	
Las observaciones referidas a las emisiones han sido acogidas en la fase de contexto y enfoque de la EAE y luego profundizadas en el DAE, donde se trabaja respecto de las emisiones de material particulado y ruido.	

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 26: Aporte Dirección de Aeropuertos MOP, Evaluación Alternativa 1

APORTES DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS MOP	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	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.
Riesgos vías expresas	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

	<p>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</p>
Oportunidades vías troncales	<p>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.</p>
Riesgos vías troncales	<p>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.</p>
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	<p>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.</p>
Riesgos	<p>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</p>

	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)
Comentarios 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.	
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO	
Consideraciones para el análisis La Costanera Norte Río Mapocho tiene el código E26P no E29P, y el trazado proyectado estaría ubicado en el cabezal Sur del AMB.	
Respuesta La Costanera Norte del Río Mapocho E26P al sur del Aeropuerto AMB está proyectada desde el año 1994. En este sector puede ir soterrada, lo cual es materia de proyecto específico, no de planificación. Esta vía es parte estructurante del futuro crecimiento urbano de Pudahuel al Poniente de la RM.	

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 27: Aporte Unidad de Gestión Ambiental y Territorial UGAT SEREMI RM MOP, Evaluación Alternativa 1

APORTES UNIDAD DE GESTIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL UGAT SEREMI RM MOP	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	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.
Riesgos vías expresas	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 Metropolitización 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.
Oportunidades vías troncales	Red ordenada que resuelva los problemas de saturación. Aplicar nuevos criterios en la movilidad intra comunal e intercomunal
Riesgos vías troncales	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)
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	Coherencia de la red , lo cual mejoraría la nivel de servicio de la red vial. Consideraciones en la movilidad intercomunal. <ul style="list-style-type: none"> • 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)
Riesgos	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
Comentarios	
Mencionar que este tipo de modificaciones a 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.	
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO	
Respuesta	
Esta modificación se basa en el Estudio denominado “Actualización Título 7° PRMS – Catastro Franjas Vías” (2009 – 2011)” , elaborado por la SEREMI MINVU RM, el cual analiza varios aspectos funcionales de la ciudad., así como también escenarios futuros. Sin perjuicio de lo, a través del DAE se caracterizó el crecimiento de la ciudad (ver FCD N°1)	

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 28: Aporte SEREMI RM del Medio Ambiente, Evaluación Alternativa 1

APORTES SEREMI RM del Medio Ambiente	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	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
Riesgos vías expresas	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 riesgo 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.
Oportunidades vías troncales	(No observa)
Riesgos vías troncales	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.

Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	(No observa)
Riesgos	<p>Es importante indicar que este servicio solicita a lo 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 riesgo 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:</p> <p>Singularidades Ambientales:</p> <p><u>Áreas de valor ambiental:</u></p> <p>Es importante 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sitios Prioritarios para la conservación de la Biodiversidad: Trazado de Av. Pie Andino E9O ubicado en la precordillera y Camino La Dormida E5N, proyectado en el Sitio Prioritario Humedal de Batuco. • Santuarios de la Naturaleza. vías expresas que colindan con el Santuario de la Naturaleza Quebrada de la Plata (vía E9P CAMINO PONIENTE), Santuario El Ajial (Vía Eje E24S RUTA DEL VALLE SUR), T3S TRANSVERSAL SUR cruza el Santuario de la Naturaleza Horcón de Piedra (Cuesta El Cepillo) • Ecosistema Amenazado: T3S TRANSVERSAL SUR: Parques Naturales: Eje orbital Av. Pie Andino E9O, colinda o cruza por los parques naturales que cuenta la Región Metropolitana de Santiago. • Humedales Urbanos: acceder a cartografía: https://humedaleschile.mma.gob.cl/humedales-urbanos/ <p><u>Ruido Ambiental</u></p> <p>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</p>

	<p>y/o criterios a considerar para la gestión del control del ruido ambiental en el diseño de la alternativa.</p> <p>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.</p>
<p>Comentarios</p> <p><u>Factores Críticos de Decisión</u></p> <p>A partir de la justificación del Plan, el Órgano Responsable esta presentado dos Factores Críticos de Decisión (FCD):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resguardo de Recursos Naturales y Culturales • Movilidad Intercomunal <p>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:</p> <p><i>“Desarrollo Territorial Sustentable”</i> .</p> <p>Con la finalidad de eliminar de las declaratoria de utilidad pública que afectan 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.</p> <p>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 contaminante 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.</p> <p><u>Actores Claves.</u></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administradores de los Santuarios de la Naturaleza de la RMS: <ul style="list-style-type: none"> – Quebrada de La Plata – Torcaza de Pirque – 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 Declaratoria de Humedal Urbano 	

<ul style="list-style-type: none"> - Consejo de Monumentos Nacionales - Representantes del sector agrícola de la comuna
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO
<p>Respuesta</p> <p>Respecto de la EAE, se acogen y analizan las singularidades ambientales señaladas. En el caso de las áreas de valor ambiental, estas son consideradas como un valor y se analizan en el DAE. Respecto del Ruido, este se identifica como un problema ambiental y se incorpora en el FCD N°3, donde se estudia junto con las emisiones de material particulado.</p> <p>En cuanto a los factores críticos, se acoge parcialmente la observación, puesto que se incorpora un nuevo factor crítico, pero este se basa en la afectación del recurso natural aire. Se descarta elaborar un FCD enfocado al desarrollo sustentable, puesto que excede los alcances de la presente modificación.</p> <p>Por último, señalar que se incorporan como actores claves al proceso, los sugeridos, quienes participan de un taller de trabajo.</p> <p>Desde el punto de vista de la planificación, se ha disminuido lo más posible las DUP que afectan a las áreas de valor ambiental, por ej.: Humedal Quilicura, Humedal Batuco, entre otras. La red vial planificada e incluida en el PRMS es en un 90 % vías que hoy existen, y de las cuales se está planificando aperturas y ensanches. Por lo tanto . esta modificación no es responsable del nivel de ruido existente.</p> <p>Por lo demás el impacto en el ruido de la vialidad planificada es materia de proyecto, no de planificación.</p> <p>Esta modificación ha considerado como actores claves a los 52 municipios de la RM, en donde ellos deben ser los interlocutores de las organizaciones sugeridas.</p> <p>Además de los Municipios, han participado el CMN y la SEREMI RM de Agricultura, como representante de CONAF.</p> <p>A través de los Municipios se ha considerado las comunas que están en proceso de Declaratoria de Humedal Urbano y las cuales afectan los trazados viales propuestos, como es el caso de Quilicura, en la cual se han eliminado numerosas vialidades que cruzan dicho Humedal.</p>

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 29: Aporte Dirección General de Concesiones MOP, Evaluación Alternativa 1

APORTES DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES MOP	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	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.

	<p>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</p>
Riesgos vías expresas	<p>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 posibilidad 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.</p> <p>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.</p> <p>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 bicicletas, 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 sólo la construcción de la vía se extiende al menos unos 5 años).</p>
Oportunidades vías troncales	<p>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.</p> <p>La red troncal en el área rural colabora en la estructuración del sistema de centros poblados.</p>
Riesgos vías troncales	<p>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.</p>

Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
Riesgos	<ul style="list-style-type: none"> • 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
Comentarios <p>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?</p>	
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO	
Respuesta <p>Los anchos y estándares de la vialidad están definidos en el art. 2.3.1 y 2.3.2 de la OGUC y esos anchos son los marcos de referencia para la planificación. Pero esto debe compatibilizarse con el nivel de consolidación urbana que existe al momento de planificar los ensanches y/o aperturas de vías existentes o nuevas vialidades.</p> <p>Por lo demás está el problema del alto impacto que producen las DUP de vialidades planificadas que afectan terrenos por mucho tiempo porque tardan en materializarse o el alto costo que implican las expropiaciones en el caso de que dichos ensanches estan previstos en zonas muy consolidadas lo que a la larga los hace inviables.</p> <p>Ver respuestas a las observaciones más específicas en materias de planificación en vialidad a la DGC del MOP en el Consolidado de Observaciones de la SEREMI RM del MOP de fecha 19 de marzo 2021 (Tabla 44: Consideraciones de los Aportes realizados por MOP)</p>	

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 30: Aporte Unidad de Medio Ambiente DOH RM MOP, Evaluación Alternativa 1

APORTES UNIDAD DE MEDIO AMBIENTE DOH RM MOP	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	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
Riesgos vías expresas	No dar adecuada respuesta a las demandas actuales y futuras. Contribuir a agravar los problemas de contaminación atmosférica y acústica.
Oportunidades vías troncales	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.
Riesgos vías troncales	No dar adecuada respuesta a las demandas actuales y futuras. Contribuir a agravar los problemas de contaminación atmosférica y acústica.
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	Se insiste que si las medidas no se insertan y obedecen a un modelo, no se aborda plenamente la planificación de la vialidad metropolitana.
Riesgos	Posible generación de conflictos sociales y económicos (Protección de áreas rurales y urbanas)
Comentarios (No comenta)	
CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO	
Respuesta No se advierten aportes al proceso	

Fuente: SEREMI MINVU RM

Tabla 31: Aporte Sub departamento Regional Medio Ambiente Y Territorio DRV MOP Evaluación Alternativa 1

APORTES SUB DEPARTAMENTO REGIONAL MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO DRV MOP	
Criterios de Planificación Visión General	
Oportunidades vías expresas	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

	<p>paso Piuquenes, dado que la Región Metropolitana no cuenta con un paso fronterizo pese a su rol como región capital del país.</p> <p>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</p> <p>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 (E90, en el Cuadro 3)</p>
Riesgos vías expresas	<p>Los riesgos estimados estarían asociados primero la existencia un riesgo de tipo natural presente en una vía proyectada.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Oportunidades vías troncales	<p>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.</p> <p>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.</p>
Riesgos vías troncales	<p>Los riesgos estimados están asociados primero a la existencia de un riesgo de tipo natural presente en una vía proyectada.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
Criterios de Planificación Diseño	
Oportunidades	Se podrían identificar inicialmente tres oportunidades que son:

	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
Riesgos	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.
<p>Comentarios</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>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...)...</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

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

CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO

Respuesta	Ver Respuesta a las obsv. más específica en materias de planificación en vialidad a la DRV del MOP en el Consolidado de Observaciones de la SEREMI RM del MOP de fecha 19 de marzo 2021. (Tabla 44: Consideraciones de los Aportes realizados por MOP)
------------------	--

Fuente: SEREMI MINVU RM

2.4.3 Reuniones complementarias con OAE: Profundización Trabajo Técnico Alternativa 1

Complementario al proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, y a solicitud de algunos Servicios, se realizaron reuniones de trabajo específicas, para abordar detalles de la Alternativa, desde el ámbito técnico, en virtud de las áreas de cada servicio. A continuación se presenta una síntesis de dichas instancias:

Tabla 32: 1º Reunión SECTRA: Trabajo Técnico Alternativa 1


Síntesis	
Actividad	1º Reunión de trabajo técnico - Alternativa 1
Fecha	21 de enero de 2021
Hora	11:30 – 12:30
Lugar	Video Conferencia
Participantes	Valeria Tapia – SECTRA Gemita Muñoz – SECTRA Rodrigo Henríquez – SECTRA Carlos Moya – SECTRA Álvaro Salías – SECTRA Esteban Pérez – SECTRA Alicia Santana – SECTRA Catalina Sánchez – Geoacción SpA Álvaro Morales – Geoacción SpA
Temas	Se solicitó repetir la exposición del Taller de Alternativas (12 de febrero), para el equipo ampliado de SECTRA
Contenidos / Aportes	<ul style="list-style-type: none"> - SECTRA señaló Presentados como parte del diagnóstico que sustenta la alternativa, coinciden con el diagnóstico que ellos han realizado para la actualización del plan de movilidad. - SECTRA señaló que cuentan con una cartera de proyectos que necesita un resguardo normativo, para lo cual solicitan mayor plazo para re revisar la propuesta Red vial. - SECTRA señaló que en tanto no se aborden los usos de suelo, se puede mejorar la red vial, pero los viajes mantendrán el mismo comportamiento. - Se acuerda compartir el diagnóstico del plan de movilidad así como también Geoacción SpA compromete a mandar el PDF con la información necesaria para la evaluación de la alternativa y a volver a reunirnos en marzo para revisar cartera de proyectos.

Registro

The screenshot shows a Zoom meeting interface. At the top, there is a grid of video feeds for participants: Valeria Tapia, Catalina Sanchez, Socra-Gemma Muñoz, MTT - Álvaro Salas, MTT - Rodrigo Henríquez, Álvaro Morales, Carlos Mejía, iPhone, José Villarroel, and Esteban Pérez. Below the grid, a presentation slide is displayed. The slide is titled 'MARCO DE EVALUACIÓN ESTRATÉGICA' and contains a hierarchical diagram. The diagram starts with 'FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN' at the top, which branches into 'Factor Crítico de Decisión MPT' and 'Factor Crítico de Decisión MPT'. 'Factor Crítico de Decisión MPT' further branches into 'Movilidad Intercomunal', 'Movilidad Urbana', and 'Movilidad Local'. 'Movilidad Intercomunal' branches into 'Consolidación de la Infraestructura vial', 'Mejora de la infraestructura vial', and 'Mejora de la infraestructura vial'. 'Movilidad Urbana' branches into 'Mejora de la infraestructura vial', 'Mejora de la infraestructura vial', and 'Mejora de la infraestructura vial'. 'Movilidad Local' branches into 'Mejora de la infraestructura vial', 'Mejora de la infraestructura vial', and 'Mejora de la infraestructura vial'. Below the diagram, there is a section titled 'EVALUACIÓN AMBIENTAL CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN' and a text box with the title 'Evaluación Ambiental Criterios de Planificación - Visión General - Vialidad Expresa'.

Fuente: Elaboración propia.

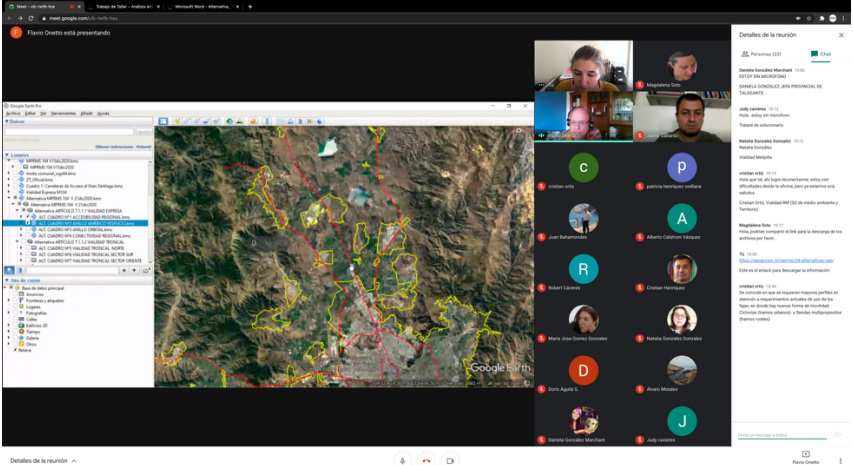
Tabla 33: 2º Reunión SECTRA: Trabajo Técnico Alternativa 1

Síntesis	
Actividad	2º Reunión de trabajo técnico - Alternativa 1
Fecha	11 de marzo de 2021
Hora	16:00 – 17:30
Lugar	Video Conferencia
Participantes	Valeria Tapia – SECTRA Gemita Muñoz – SECTRA Rodrigo Henríquez – SECTRA Carlos Moya – SECTRA Felipe Pereira – SECTRA Alicia Santana – SECTRA Catalina Sánchez – Geoacción SpA Flavio Onetto – SEREMI MINVU RM
Temas	Se trabajó en torno a la cartera de proyectos de SECTRA y la Alternativa 1
Contenidos / Aportes	<ul style="list-style-type: none"> - SECTRA indica información de proyectos que se están ejecutando, sobre la cual se están definiendo nuevas políticas de transporte y proyectos de infraestructura futuros. - SECTRA indica que utilizan el PRMS como situación base, para los proyectos que cuentan con prefactibilidad. Por lo tanto debe tenerse precaución en la disminución de las declaratorias de utilidad pública en las áreas centrales. - SECTRA reitera la idea referida a que no basta con la inversión en infraestructura de transporte, hay que hacer un cambio en la oferta de uso de suelo al interior del área urbana metropolitana. - Se acuerda enviar a SECTRA un archivo KMZ de trabajo, que tiene de manera referencial la vialidad vigente del PRMS.
Registro	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 34: 1º Reunión MOP: Trabajo Técnico Alternativa 1

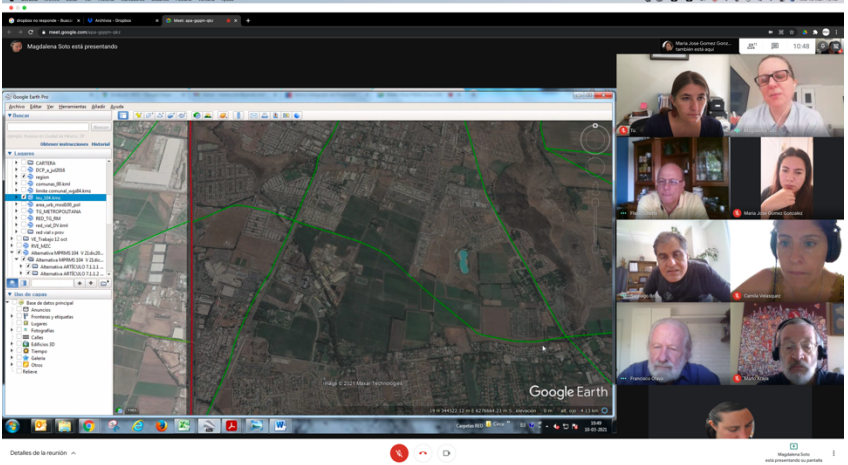
Síntesis	
Actividad	1º Reunión de trabajo técnico - Alternativa 1
Fecha	20 de enero de 2021
Hora	10:00 – 11:30
Lugar	Video Conferencia
Participantes	<p>Magdalena Soto – SEREMI MOP Cristian Ortiz – SEREMI MOP Alberto Calatroni – SEREMI MOP Natalia González – SEREMI MOP María José Gómez – SEREMI MOP Doris Águila – SEREMI MOP Daniela González – SEREMI MOP Judy Cavieres – SEREMI MOP Juan Bahamondes – SEREMI MOP Robert Cáceres – SEREMI MOP Cristóbal Mundaca – SEREMI MOP Leonardo Castro – SEREMI MOP Patricia Henríquez – SEREMI MOP Roberto Barrera – SEREMI MOP Flavio Onetto – SEREMI MINVU Jaime Gallardo - GORE Catalina Sánchez – Geoacción SpA Álvaro Morales – Geoacción SpA Cristian Henríquez – Geoacción SpA</p>
Temas	Se solicitó repetir la exposición del Taller de Alternativas (12 de febrero), para el equipo ampliado de MOP
Contenidos / Aportes	<ul style="list-style-type: none"> - Concesiones consulta si es posible incorporar en los perfiles peatonales los requerimientos de faja con ciclo vía. - Preguntan por el área a expropiar, pensando en reservar el suelo necesario para resolver temas de ingeniería, en vías expresas. - Respecto de la idea de agregar fajas de resguardo a caminos nacionales de 35 m a cada lado. Al respecto se comenta que ello se realizó en Chacabuco y las vías no se materializaron. - Desde concesiones se solicita que la orbital cuente con esta área de resguardo de 35 m a cada lado de la vía, a lo que se le aclara que es complejo generar una declaratoria de dicha magnitud. - Se consulta respecto de porque las mías no cuentan con un ancho regular a lo largo de la descripción de su trazado. Ante ello se señala el concepto deje el cual varía su ancho con el objetivo de poder generar conectividad. - El ancho de la orbitan en el sector sur de la ciudad de Santiago,

	<p>considerando el tránsito de camiones que existe en la zona.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desde la unidad de medio ambiente de vialidad se plantea una aprehensión respecto de las vías que atraviesan áreas sensibles como Av. Pie Andino y la costanera río Maipo - Mapocho. - Desde la Seremi pregunta respecto del bypass que está planteado para Calera de Tango considerando el proyecto que actualmente tienen en cartera. Al respecto se acuerda realizar una reunión para revisar en detalle este y otros aspectos del sector.
Registro	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 35: 2º Reunión MOP: Trabajo Técnico Alternativa 1

Síntesis	
Actividad	2º Reunión de trabajo técnico - Alternativa 1
Fecha	10 de marzo de 2021
Hora	10:00 – 11:30
Lugar	Video Conferencia
Participantes	<p>Magdalena Soto – SEREMI MOP María José Gómez – SEREMI MOP Santiago Brito – Consultora Proyecto Camino Internacional Francisco Otava – Consultora Proyecto Camino Internacional Mario Ayala – Consultora Proyecto Camino Internacional Camila Velásquez – Consultora Proyecto Camino Internacional Flavio Onetto – SEREMI MINVU Catalina Sánchez – Geoacción SpA</p>
Temas	Revisión de Alternativa y avances consultoría de Camino Internacional

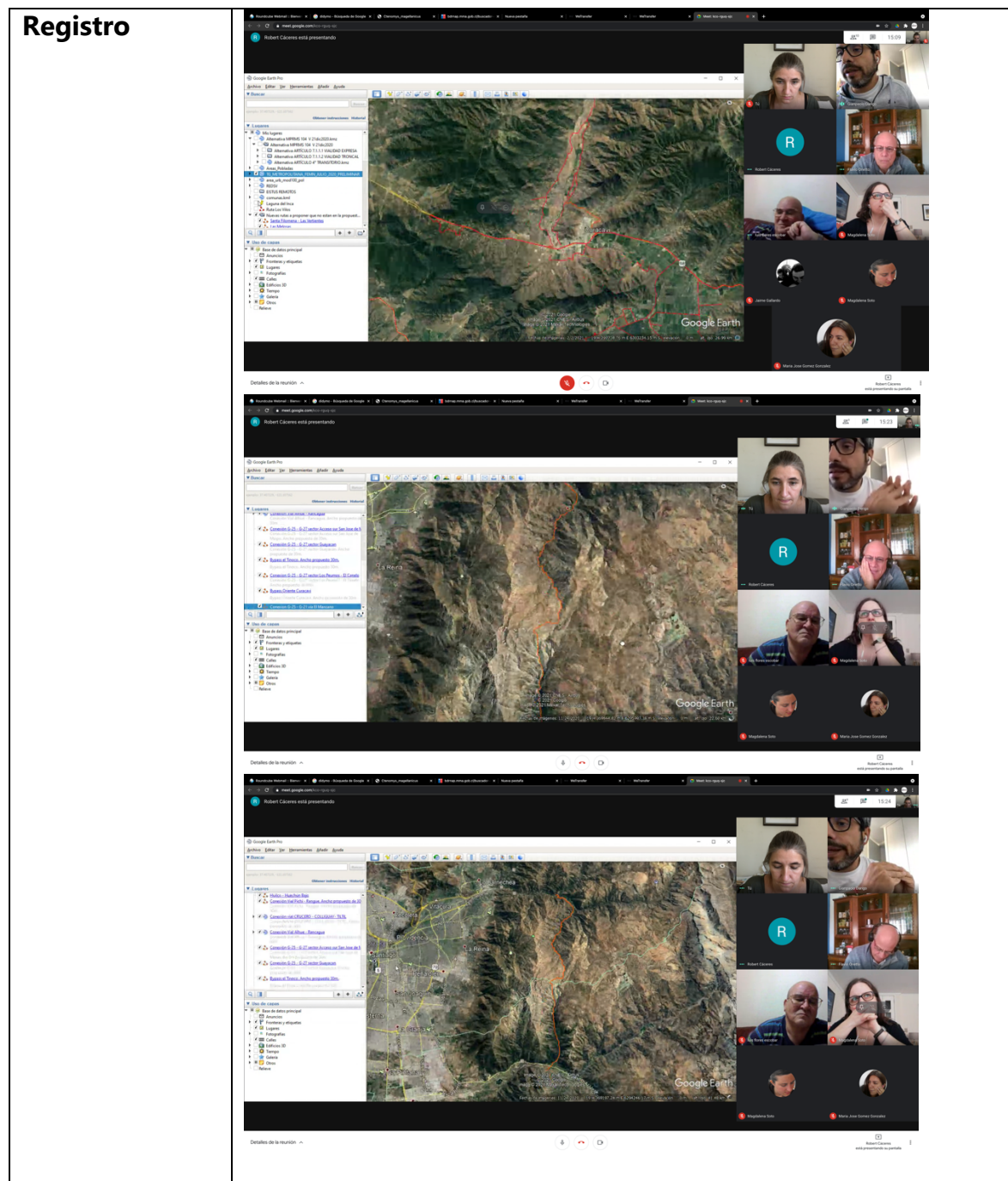
Contenidos / Aportes	<ul style="list-style-type: none"> - Señalan que necesita considerar la situación propuesta como parte del estudio. - Indica que sería necesario restablecer el gravamen de declaratoria de utilidad pública en el sector de Calera de Tango. - Indica que el proyecto de pre inversión va a decir la ruta cinco a ejército en la comuna de Pirque. La ruta el camino va de ruta cinco a acceso sur y continúa por la carretera. Los antecedentes se revisan durante la reunión. - Se acuerda que MOP enviará antecedentes a MINVU para su consideración.
Registro	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 36: 3º Reunión MOP: Trabajo Técnico Alternativa 2

Síntesis	
Actividad	3º Reunión de trabajo técnico - Alternativa 2
Fecha	23 de marzo de 2021
Hora	15:00 – 17:00
Lugar	Video Conferencia
Participantes	Magdalena Soto – SEREMI MOP María José Gómez – SEREMI MOP Robert Cáceres – SEREMI MOP Gianpaolo Darigo – SEREMI MOP Luís Flores – SEREMI MOP Jaime Gallardo - GORE Flavio Onetto – SEREMI MINVU Catalina Sánchez – Geoacción SpA
Temas	1era Revisión Cartera de Proyectos Áreas Rural - MOP

Contenidos / Aportes	<ul style="list-style-type: none"> - Plantea la necesidad de generar una conexión Curacaví - Til Til por camino llamado Colliguay con 30 m. Al respecto se señala que se evaluará incorporar el tramo que va por la V Región el cual está más desarrollado. - Se solicita incorporar la conectividad entre camino a Farellones - camino El manzano-San José de Maipo. Esta ruta va más arriba del pie andino el camino va entre los 1800 y 2000 m y sigue el trazado del estero el manzano por una huella de Riveros. Tiene un rol turístico productivo y no cuenta con factibilidad. - Respecto de los puentes en el sector de San José de Maipo y Pique, se señala que hay 3 en estudio. En el sector el manzano, sector Guayacán, y el sector de acceso sur a San José de Maipo. Hay un estudio que potencia la costanera del río. Existe está contemplada la reposición completa de los puentes de la ruta G 25 - Se solicita continuar la ruta de San José hasta el sector de truco. Se proyecta un viaducto hasta las termas valle de Colina. La ruta MOP llega hasta el refugio Lo Valdés de ahí hasta las termas valle colina, es propiedad privada. - Se solicita incorporar en el sector de las melosas, una vía internacional que bordé el volcán San José y llegue a Argentina. Hoy es el camino de mantenimiento de infraestructura del gasoducto y cuenta con un ancho de 30 m. - En el sector del embalse el yeso también se proyecta un camino internacional el ancho propuesto es de 25 a 30 m el camino se usa para turismo, corresponde a un paso de pirquineros, siendo el antiguo camino internacional. - Respecto del camino en Lagunillas, se señala que éste tiene un potencial turístico por el acceso a las canchas de sky.
-----------------------------	--

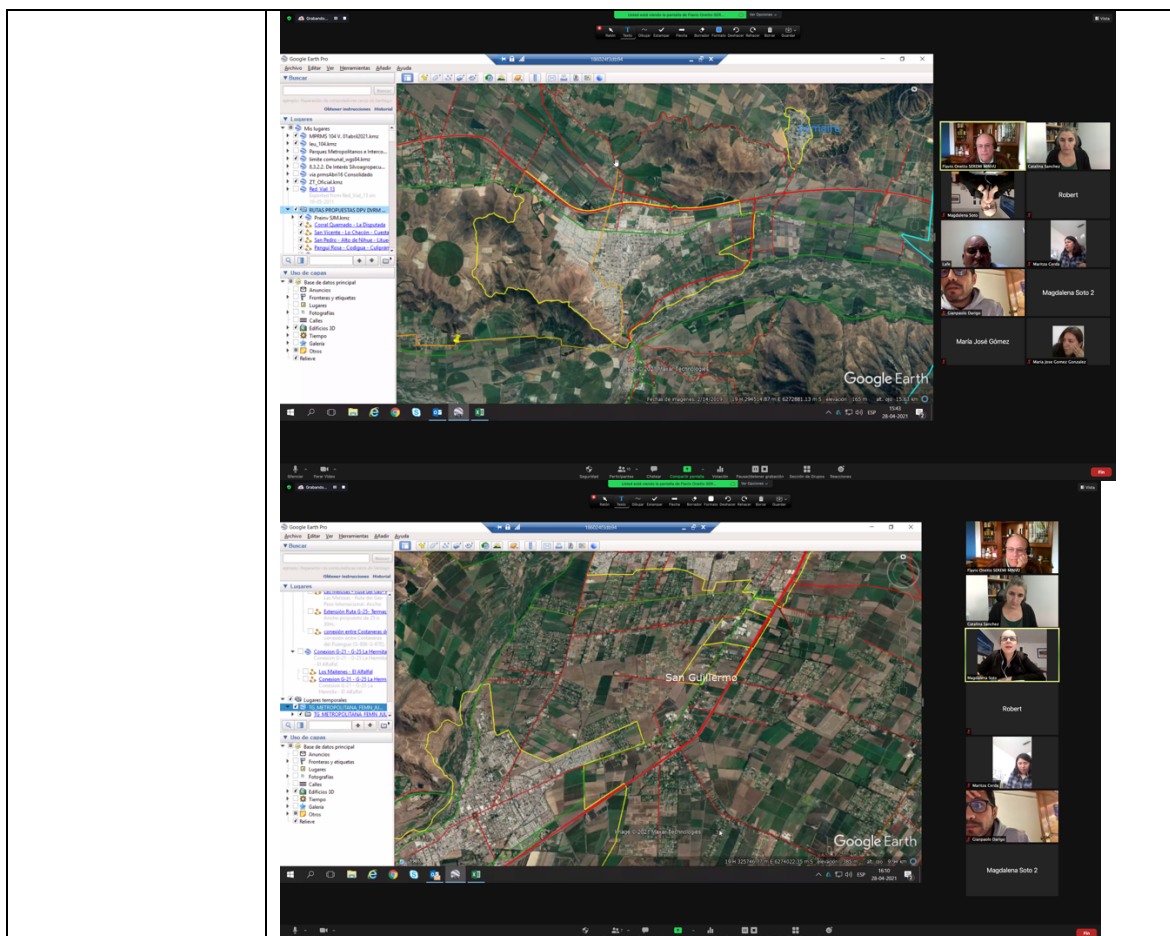


Fuente: Elaboración propia.

Tabla 37: 4º Reunión MOP: Trabajo Técnico Alternativa 2

Síntesis	
Actividad	4º Reunión de trabajo técnico - Alternativa 2
Fecha	28 de marzo de 2021

Hora	15:00 – 17:00
Lugar	Video Conferencia
Participantes	Magdalena Soto – SEREMI MOP Maritza Cerda – SEREMI MOP Robert Cáceres – SEREMI MOP Gianpaolo Darigo – SEREMI MOP Luís Flores – SEREMI MOP Flavio Onetto – SEREMI MINVU Catalina Sánchez – Geoacción SpA
Temas	2da Revisión Cartera de Proyectos Áreas Rural - MOP
Contenidos / Aportes	<ul style="list-style-type: none"> - Se solicita considerar el proyecto costanera de río Maipo norte y sur de ruta 5 a la G 46, pasa por Los Morros en la comuna de Padre Hurtado y propone un puente. - En la zona sur de Santiago se solicita unir camino Viluco a Champa, ello tras la inversión realizada el puente Viluco. - Se solicita incorporar el camino Lonquén - ruta G 30 / G 46. Aquí se plantea un bypass. Se debe analizar la solución definitiva dado la velocidad del trazado. Se solicita, por parte del MINVU, cambiar el trazado por la propuesta que tiene ángulos de 90° - Respecto de la conectividad Alhué – Aculeo, por el sector de Pichi. Se señala que éste tiene como objetivo conectar la comuna de Alhué la cual se considera una zona aislada. - También, se plantea analizar el Paso Las Leñas, que une dicha comuna con la ruta H 10. Al respecto se señala que este proyecto no cuenta con apoyo comunal, sin embargo tiene las características de un corredor bioceánico ya que el paso en las leñas permite conectar la V y la VI Región. Se plantean túneles. - En la zona poniente de la región metropolitana, se plantea el bypass Melipilla. Este se encuentra en pre ingeniería. Según este estudio, en el área urbana pasa por rutas existentes, teniendo espacio para su desarrollo por avenida las Torres. - Por último, señala el desarrollo de una costanera del Maipo en Huechún y tiene la opción de conectarse con el Puange. - Se acuerda el intercambio de información y el envío del archivo de trabajo KMZ, de vialidad a MINVU.
Registro	



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 38: 1º Reunión CMN: Trabajo Técnico Alternativa 1


Síntesis	
Actividad	1º Reunión de trabajo técnico - Alternativa 1
Fecha	04 de febrero de 2021
Hora	10:00 – 11:00
Lugar	Video Conferencia
Participantes	Fernanda Amaro - CMN Carolina Lira – CMN Alejandra Garay – CMN Jaime Gallardo - GORE Catalina Sánchez – Geoacción SpA
Temas	Se solicitó repetir la exposición del Taller de Alternativas (12 de febrero), para el equipo ampliado de CMN
Contenidos / Aportes	- El Consejo agradeció el esfuerzo por haber recogido en la Alternativa la eliminación de las declaratorias que afectaban

	<p>zonas típicas en el centro de Santiago.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se solicitó más plazo para revisar los antecedentes referidos a la Alternativa.
Registro	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 39: 1º Reunión SEREMI MA: Trabajo Técnico Alternativa 1

Síntesis	
Actividad	1º Reunión de trabajo técnico - Alternativa 1
Fecha	26 de enero de 2021
Hora	10:00 – 11:00
Lugar	Video Conferencia
Participantes	<p>Daniel Sánchez – SEREMI MA Manuel Vallejos – SEREMI MA Víctor Hugo Lobos – SEREMI MA Jaime Gallardo - GORE Catalina Sánchez – Geoacción SpA Álvaro Morales – Geoacción SpA Cristian Henríquez – Geoacción SpA</p>
Temas	SEREMI de MA realizó una presentación donde ahondó en los efectos ambientales de contaminación acústica relacionada a la red vial
Contenidos / Aportes	<ul style="list-style-type: none"> - Se realizó una presentación detallada respecto de los efectos asociados a la contaminación acústica en la población. - Se mostraron los niveles de emisión sonora detectados en las vías de alta velocidad, asociadas a autopistas concesionadas, cuya categoría normativa correspondería a vialidad expresa. Al respecto se aclara, que no todas las vías expresas son concesionadas y pasan a ser autopistas urbanas. - Se le consultó a la SEREMI de medio ambiente como era posible introducir la variable ruido en las decisiones de planificación, dado que quien genera las emisiones corresponde a una fuente móvil. - Respecto del punto anterior, la Seremi señala que prohibiendo

	<p>determinados usos de suelo en torno a las principales vías que generan altas emisiones de ruido. Un uso de suelo adecuado en estos sectores podría ser el de área verde, el cual permitiría generar un distanciamiento adecuado de la fuente emisora.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Por su parte se señaló que el alcance de la presente modificación no contempla la modificación de usos de suelo sino que solamente atañe a las declaratorias de utilidad pública destinadas a circulación. - Complementario a lo anterior, se señala que desde el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a través de la Política Nacional de Desarrollo Urbano y sus distintos cuerpos normativos, se incentiva la densificación en torno a ejes viales de mayor capacidad como lo son las vías expresas y troncales, e incluso se generan incentivos normativos que permiten disminuir la cantidad de estacionamientos, cuando además de estar cerca de una de estas vías, se accede al transporte público (Micro y Metro). - Desde el Ministerio de Medio Ambiente señalan que debieran desarrollarse dos o más alternativas. - La importancia de poder contar con normas de construcción más que de planificación, que apunten al aislamiento acústico. - Respecto de los ecosistemas se señaló que existen lugares como el sector en la Ajial o El principal, que se ven afectados por la Alternativa. de igual forma se señala que la red de Parque Cordillera podría tener efectos con Av. Pie Andino y las conexiones subterráneas. - Por último, se señaló que algunas vías - en el sector de Rinconada Maipú - pasarían por un Santuario de la Naturaleza, lo que se debe analizar con mayor detalle.
<p>Registro</p>	 <p>The screenshot shows a presentation slide with the following content:</p> <ul style="list-style-type: none"> EAE Modificación PRMS 104 Prioridades de Ambiente y Sustentabilidad <ul style="list-style-type: none"> Contaminación acústica y atmosférica Marco de Evaluación Ambiental Estratégica Factor Crítico de Decisión N°2: <i>Contaminación atmosférica y acústica: Analiza la influencia de la red de vial en los niveles de contaminación atmosférico y acústico regional</i> <p>At the bottom of the slide, there is a video conference interface showing a grid of participants and a control bar with icons for mute, video, chat, and other functions.</p>



Fuente: Elaboración propia.

2.5 3º ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN OAE: CONSULTA SOBRE ALTERNATIVA 2

Se realizó una consulta a los Órganos de la Administración del Estado respecto de la alternativa 2 de modificación, solicitando un informe de pronunciamiento. Las respuestas obtenidas se sintetizan a continuación.

Tabla 40: Sistematización Consulta a OAE sobre Alternativa 2

Síntesis	
Actividad	Consulta a OAE sobre alternativa 2 mediante informes de pronunciamiento
Plazo	Recepción de respuestas por oficina de partes SEREMI MINVU RM, entre el 25 de agosto de 2021 y hasta el 15 de octubre de 2021.
Convocatoria	20 Órganos de la Administración del Estado e instituciones.
Respuestas Recibidas	Se recibieron 6 respuestas de OAE: <ol style="list-style-type: none"> 1. SEREMI Energía 2. SERVIU 3. SECTRA 4. SEREMI MOP 5. Dirección General de Concesiones MOP 6. SEREMI de Medio Ambiente
Resultados de la instancia	<ul style="list-style-type: none"> - SECTRA solicita aclarar los criterios de selección o descarte de proyectos. - SEREMI MA señala que la Alternativa 2 corresponde a un ajuste menor de lo presentado en la Alternativa 1. Por lo que hasta ahora sigue existiendo sólo una Alternativa. - SEREMI MA complementa área de valor que no han sido consideradas. - SEREMI MA complementa actores sociales relevantes de

	<p>consultar.</p> <ul style="list-style-type: none"> - SEREMI MA señala que la no hay coherencia entre los objetivos ambientales y los objetivos del Plan. - SEREMI MA señala que la no es posible evaluar si lo establecido en los CDS ayudará a establecer el contexto de las reglas de sustentabilidad del Plan. - DGC MOP sugiere integrar la “redundancia” de la infraestructura, especialmente en los accesos a Santiago y a las ciudades capitales comunales. - DGC MOP sugiere integrar la identificación y eliminación de las “brechas” que generan discontinuidad de la red. - DGC MOP solicita estipular en el IPT las facultades del MOP, para la modificación de trazados viales en las situaciones que se justifique. - DGC MOP y SEREMI MOP sugieren propuesta de ajuste de objetivo ambiental. - DGC MOP y SEREMI MOP sugieren propuesta de ajuste de ancho de vías. - DGC MOP y SEREMI MOP sugieren propuesta de inclusión de planos y vías - SERVIU consulta sobre vías eliminadas. - SERVIU consulta sobre inclusión del Plan Maestro de Ciclovías - SERVIU comenta criterios de diseño y modificación de vías.
--	---

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Tabla 41: Matriz Síntesis de Resultados Consulta a OAE sobre Alternativa 2

SERVICIO	RESUMEN OBSERVACIONES	RESPUESTA / CONSIDERACIÓN
SECTRA - MINTRATEL	Se solicita aclarar los criterios de selección o descarte de proyectos. Algunos casos descartados corresponden a iniciativas que cuentan con procesos de aprobación avanzada, otras están siendo desarrolladas por SERVIU, y contaron con el apoyo Municipal.	Es necesario aclarar que la MPRMS 104 trata de la planificación urbana, en este caso de vialidad y no de la aprobación o descarte de proyectos. Los criterios de planificación están explicitados tanto en el avance de la memoria explicativa como en el Avance del Informe Ambiental y es el que se aplica a las vialidades que forman parte de los distintos proyectos presentados a consideración a esta SEREMI por SECTRA en el proceso de la EAE de esta modificación.
SEREMI RM ENERGÍA	Sin comentarios respecto de la alternativa propuesta. No fue posible verificar la posible afectación de los predios de infraestructura energética por DUP, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 59 de la LGUC, ya que no se graficaron los anchos de las vías.	La información observada fue remitida en un archivo KMZ que contenía todos los trazados de la Red Vial Metropolitana propuesta en la Alternativa 2. Cada vía indicaba estándar, tramo, comuna y ancho planificado en metros. También la identificación de cada eje vial con sus anchos normados, tramo y comuna estaban detallados en el Texto Resolutivo de la misma Alternativa 2. Todos estos antecedentes, junto a otros que formaban parte de la Alternativa 2, estuvieron disponibles para su revisión. A todos ellos era posible acceder por intermedio de un link , que fue indicado en el Of. Ord. 2361 de esta SEREMI, enviado a todas las OAE de la RM, con fecha 25.08.2021.

SEREMI MA RM	<p>Reitera lo ya observado.</p> <p>1. Alternativas al Proyecto.</p> <p>La Alternativa 2 corresponde a un ajuste menor de lo presentado en la Alternativa 1. Por lo que hasta ahora sigue existiendo sólo una Alternativa.</p> <p>Carece de un análisis estratégico del porqué y para qué se quiere reconocer y declarar vialidades expresas y troncales. Responde a un enfoque lineal y sectorial para regularizar vialidades ya descritas en el PRMS sin una mirada integral del territorio de saber si existe una necesidad real de reconocer y crear nuevas vialidades (por ej. el Anillo Orbital). Metodológicamente no están subsanados los marcos del problema, de gobernabilidad, y de referencias estratégicas, participación de actores claves, sociabilización de los Obj. Amb., Criterios de Sustentabilidad, Temas ambientales prioritarios, FCD, por lo que difícilmente, desde la metodología de la EAE, se pueden dar a conocer alternativas de estructuración.</p> <p>Singularidades Ambientales</p> <p>Áreas de valor ambiental que no han sido consideradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sitios Prioritarios de Conservación de la Biodiversidad; <p><u>Contrafuerte Cordillerano:</u> E9O Av. Pie Andino (Anillo Orbital)</p> <p>Santuarios de la Naturaleza: E9P Camino Poniente (Anillo Orbital) - SN Quebrada</p>	<p>El Por qué y Para qué</p> <p>El tema de la planificación es anticiparse al futuro crecimiento urbano de la Región. Es responderse a la pregunta hacia dónde y cómo crecerá la ciudad. La RM en un lapso de 30 o 40 años más puede llegar a tener 12 o 13 millones de habitantes. Para ese escenario es q se está proponiendo una red vial de expresas y troncales que acoge dicho crecimiento. Probado esta la eficacia q tienen las conexiones en anillo, para descongestionar y distribuir flujos por eso se está proponiendo el mencionado anillo.</p> <p>Justificación Av. Pie Andino:</p> <p>E9O Av. Pie Andino (Anillo Orbital). Disminuye el ancho normado de 80 a 60 m. acompaña a esta vía un parque adyacente en todo el pie cordillerano. Hay tener en cuenta que esta vía va prácticamente en el borde del Límite de Extensión Urbana fijado por el PRMS (cota 900 y cota 1000) y en algunos tramos dentro del área urbana. Finalmente la ciudad se extenderá hasta dicho límite, por lo tanto no está afectando el contrafuerte cordillerano. La no afectación del medio ambiente, es tema también de los proyectos, no de la Planificación.</p>
---------------------	--	--

<p>de La Plata. E24S Ruta del Valle Sur - SN El Ajiál. T63O Par Vial Sur Poniente El Volcán - SN Cascada de Las Ánimas. T3S Transversal Sur - SN Horcón de Piedra (cerro El Cepillo).</p> <p><u>Ecosistema amenazado</u>: E9O Av. Pie Andino (Anillo Orbital)</p> <p><u>Parques Naturales</u>: E9O Av. Pie Andino (Anillo Orbital) cruza y colinda: Parque Aguas de Ramón, Cantalao, San Carlos de Apoquindo, Quebrada de Macul, Mahuida y Bosque Panul.</p> <p><u>Humedales Urbanos</u> : Quilicura, El Trapiche (Peñaflor)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruido Ambiental: Falta Identificar, asumir y gestionar los efectos ambientales por la exposición al ruido ambiental. <p>La Red Vial del Plan no fundamenta como aborda los Obj. Esp. 1 y 4 Tampoco los ODS 3 y 11 y metas 3.9 y 11.6</p>	<p>Cambios en vialidades propuestas para no afectar Santuarios ni Humedales:</p> <p>E9P Camino Poniente. Se ajusta trazado para no afectar Santuario de la <u>Naturaleza Quebrada de la Plata</u> en Maipú.</p> <p>E24S Ruta del Valle Sur. Se ajusta trazado para no afectar <u>Santuario de la Naturaleza El Ajiál</u> en Paine.</p> <p>T69O Par Vial Surponiente El Volcán. Se elimina tramo donde pasa por el <u>Santuario de la Naturaleza Cascada de Las Ánimas</u>, para no afectarlo.</p> <p>T3S Transversal Sur. Se elimina el tramo desde Ruta del Valle Poniente, en Melipilla, hasta LEU oriente de Pintué en Paine. Para no afectar el <u>Cerro El Cepillo y el S de la N El Horcón de Piedra</u>.</p> <p><u>Humedal urbano en Quilicura y Vialidad proyectada</u>:</p> <p>T34N Industrial y T35N Colo - Colo: se ha modificado su trazado para no afectar el Humedal T36N San Luis y T40N O'Higgins se han eliminado del PRMS, para no afectar el Humedal T37N Gral. San Martín, no toca el Humedal, T38N Las Torres: atraviesa un sector corto del Humedal.</p> <p>T27N y T28N Costaneras Norte y Sur Estero Las Cruces: Estas vías no pueden ser modificadas porque alteraría la Zonificación vigente del PRMS.</p> <p><u>Humedal El Trapiche</u>, Peñaflor, se ha modificado el trazado de la Costanera Norte y Sur del Río Mapocho T8P y T9P respectivamente y el de la vía T12P los Pajaritos La no afectación del Humedal deberá ser abordado como tema de proyecto vial, no es tema de la planificación</p>
---	---

<p>3. Actores Claves No se han generado instancias con los AC que esta SEREMI ha recomendado que son: -Adm. De los Santuarios de la Naturaleza de la RMS -CONAF RMS - Adm. Río Clarillo - Fundación San Carlos -Fundación Batuco Sustentable -Asoc. Red Parques Cordillera -Comité Amb. Municipales - comunas Pie de Monte y Comunas Proceso de declaratorias de Humedales Urbanos. -Municipalidades con áreas protegidas y humedales urbanos declarados -Consejo de Monumentos Nacionales -Representantes del Sector Agrícola de la Comuna.</p>	<p>Si bien parte de los organismos ya habían sido convocados como actores claves en el proceso, se accede a incorporar a los administradores y/o representantes legales de las áreas señaladas, preparándose una actividad específicamente con ellos.</p>
<p>4. Información Secundaria Se reitera la información georreferenciada en KMZ</p>	<p>Se analiza y utiliza la información en el análisis de la Alternativa 2.</p>
<p>5. Objetivos Ambientales. No hay coherencia entre los objetivos ambientales y los objetivos del Plan, debido a que la Alternativa 2 no garantiza la protección del MA, los recursos naturales y los espacios de alto valor natural sino que realizará la fragmentación, la pérdida de habitat y/o una perturbación a los ecosistemas de alto valor ambiental en la Región.</p>	<p>Según se observa, el plan incorpora en el Anteproyecto las singularidades ambientales, como una prioridad para la toma de decisiones, por lo tanto, si bien la alternativa 2, puede no garantizar la protección, si lo hace el anteproyecto del Plan.</p> <p>Cabe señalar que durante el proceso de evaluación ambiental, y en base a los antecedentes recabados, se procedió ajustar los objetivos ambientales evidenciando la meta que estos querían abordar.</p>

	<p>6. Criterios de Desarrollo Sustentable. Debido a la falta de claridad de los Obj. Amb. Presentados, no es posible evaluar si lo establecido en los CDS ayudará a establecer el contexto de las reglas de sustentabilidad del Plan.</p>	<p>El criterio de desarrollo sustentable se analiza y se divide en tres criterios los cuales han detallado la regla de sustentabilidad.</p>
	<p>Conclusión: No se comparte la Alternativa 2. No se ha respondido las observaciones realizadas por la SEREMI de MA. El proceso metodológico no se ajusta a lo establecido en las Guías de Orientación para la EAE y la DDU 430 del MINVU. Esta modificación, de aprobarse, comprometería el desarrollo de una buena propuesta del Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la RM.</p>	<p>Se han incorporado a la confección del Anteproyecto y al Informe Ambiental, las consideraciones ambientales señaladas por el SEREMI de Medio Ambiente</p> <p>El proceso de toma de decisiones ha incorporado las consideraciones ambientales, en el proceso de toma de decisiones.</p> <p>En efecto, esta es la primera vez que se articula el territorio con una visión regional y un horizonte de largo plazo.</p>
DGC MOP	<p>Se sugiere integrar la “redundancia” de la infraestructura, especialmente en los accesos a Santiago y a las ciudades capitales comunales.</p>	<p>La red de vías expresas de acceso a la región y de conectividad Regional, son ejes suficientes, pensando en el horizonte temporal de desarrollo urbano de la RM.</p>
	<p>Integrar la identificación y eliminación de las “brechas” que generan discontinuidad de la red (por ejemplo por condiciones geográficas), ambos aspectos ineludibles para la resiliencia del sistema vial desde un enfoque de sostenibilidad del sistema de centros urbanos (o poblados) de la región sobre la base de la accesibilidad territorial homogénea y equilibrada.</p>	<p>En esta modificación se hacen varias propuestas de túneles y pasos que tienden a eliminar dichas brechas, configurando un sistema de conectividad vial que cubre prácticamente toda la RM.</p>
	<p>se solicita estipular en el IPT las facultades del MOP, para la modificación de trazados viales en las situaciones que se justifique, de acuerdo con</p>	<p>A partir de esta modificación, se espera que los proyectos de Concesiones respeten los trazados previstos en el PRMS.</p>

lo descrito, y previa consulta y acuerdo con la Seremi Minvu.	
Informe de Avance EAE: Incluir el siguiente Objetivo Ambiental: “Eliminar las brechas de discontinuidad de la red vial metropolitana para la conectividad y resiliencia del sistema vial y la accesibilidad territorial desde un enfoque de sostenibilidad del sistema de centros urbanos (o poblados) de la Región” .	No se acoge. Lo propuesto está incluido en el objetivo específico que dice: 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.
Informe de Avance EAE: En el capítulo “Movilidad” , como parte de los proyectos de FFCC, se sugiere incluir el proyecto de tren de cercanía Santiago – Batuco de EFE.	Se acoge.
Avance Memoria Explicativa: En Objetivos Específicos, incluir el siguiente objetivo: “Eliminar las brechas de discontinuidad de la red vial metropolitana para la conectividad y resiliencia del sistema vial y la accesibilidad territorial desde un enfoque de sostenibilidad del sistema de centros urbanos (o poblados) de la Región” .	No se acoge. Lo propuesto está incluido en el objetivo específico que dice: 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.
Avance Memoria Explicativa: En resumen propuesta, incluir plano con las vías que se agregan y se eliminan. El texto con el total de vías que se eliminan (pág. 30) no concuerda con el cuadro Resumen (pág. 31) y para el archivo Excel: "Consolidado Ejes viales MPRMS 104 Vialidad Metropolitana" adjuntar plano KMZ, con las vías que se eliminan, las que	No se acoge. Lo propuesto está incluido en el objetivo específico que dice: 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.

se modifican y las que se agregan, con dif. colores.	
Dejar ancho de 100 m. a todas las vías Concesionadas (acceso a la RM y Anillos) que son expresas, Se sugiere que la vialidad expresa se proponga subterránea en los sectores urbanos.	No se acoge. Los anchos se tienen que ajustar a las zonas por donde atraviesan, sobre todo si son áreas urbanas consolidadas. El criterio es disminuir el impacto de las DUP
E4C y E4P Autopista del Sol, aumentar ancho de 70 a 100 m. en toda su extensión. Nominar con una sola sigla.	No se acoge. El tramo de 70 m. es en la zona urbana más consolidada desde Límite comunal de Maipú hasta Américo Vespucio. Disminuir impacto de las DUP. Las siglas responden al orden de clasificación de las vías.
E1S Ruta 5 , aumentar ancho a 100 m. en toda su extensión	No se acoge. Los tramos de este eje menores a 100 m, es porque pasa por zona urbana consolidada. Disminuir impacto de las DUP.
E8N Américo Vespucio, desde Lo Boza hasta Río Mapocho aumentar ancho de 60 a 80 m.	No se acoge. El tramo solicitado es zona urbana consolidada. Disminuir impacto de las DUP.
E16N Radial Nor Oriente, aumentar ancho a 80 m. de los tramos con 50 y 60 m.	No se acoge. Los anchos de 50 y 60 son por solicitud municipal. Disminuir impacto de las DUP.
E26O Costanera Norte Río Mapocho aumentar ancho a 60 m. en todo el trazado	No se acoge. Los anchos propuestos son porque pasa por zona urbana consolidada. Disminuir impacto de las DUP.
E27C Av. Kennedy, aumentar ancho de 29 y 40 a 70 m.	No se acoge. Los anchos de este tramo son porque las vías expresas van subterráneas. No se justifica más ancho en superficie.
E2C Ruta 68 , proponer trazado subterráneo entre Túnel Lo Prado y Pajaritos.	No se acoge. No se justifica, ancho normado tiene 200 m.

	E36P Costanera interior. Aumento de faja de 70 a 80 m.	Se acoge. Se aumenta ancho de 70 a 85 m. es coincidente con solicitud municipal.
	T60O Camino a Farellones (G-21) aumento de faja de 25 a 40 m. en el tramo desde G-245 (Corral Quemado) hasta la curva 40.	Se acoge. Se aumenta ancho de 25 a 40 m. desde la La Disputada T78O (G-245 - Corral Quemado) hasta la curva 40, en Lo Barnechea.
	Incorporar Acceso Norte AMB. E5N Camino Lo Boza aumentar ancho de 50 a 60 m. entre Américo Vespucio y Pudahuel Oriente T30P y de 50 a 100 m. desde Pudahuel Oriente hasta Lo Marcoleta, e incorporar vía nueva paralela al Estero Las Cruces hasta Camino Las Lilas con 100 m. de ancho.	No se acoge. Los anchos previstos son suficientes para acoger la demanda de acceso al Aeropuerto AMB. Tampoco es necesario incorporar el acceso mismo por concepto de red.
	E9S Arco Orbital Sur, dejar de 80 m. todo el trazado. Rectificar trazado comuna de San Bernardo.	Se acoge parcialmente Se corrige trazado, pero no se acoge el aumento de ancho en el tramo propuesto, porque pasa por zona urbana condicionada ZUC. Disminuir impacto de las DUP.
	El proyecto Arco Orbital Nor Poniente incluye las siguientes vías del Anillo Orbital: E9P Arco Orbital Poniente con 100 m - Camino Poniente con 50 m y Avda. La Montaña con 80 m. Aumentar ancho de Camino Poniente de 50 a 80 m.	No se acoge. Actualmente Camino Poniente pasa por zona PDUC
SEREMI MOP	Propone reuniones de trabajo bilaterales con el promotor	Se hicieron 3 reuniones bilaterales con el MOP, específicamente con el Departamento de Planificación de la DVRM del MOP el resultado de dichas reuniones de trabajo se incorporó en la Alternativa 2.
	No ha sido posible ver las respuestas específicas al consolidado contenido en el Ord. SRM MOP RMS N° 13 del 19.03.2021.	Se incluyeron todas las observaciones resumidas y sus respuestas.

Incluir Objetivo específico: eliminar las brechas de discontinuidad de la red de vial metropolitana para la conectividad del sistema vial y accesibilidad territorial desde un enfoque regional	Ya está contestado más arriba, en respuesta a las observaciones de la DGC del MOP.
Incluir plano con las vías que se agregan y se eliminan. El texto con el total de vías que se eliminan (pág. 30) no concuerda con el cuadro Resumen (pág. 31)	Ya está contestado más arriba, en respuesta a las observaciones de la DGC del MOP.
Por razones ambientales de la pre-cordillera, modificar y el trazado propuesto de Av. Pie Andino (Anillo Orbital) desplazándolo más hacia el poniente en una cota más baja.	No se acoge. El desplazamiento de Avda. Pie Andino, hacia el poniente en una cota más baja, implica afectaciones utilidad pública en zona urbana y en sectores consolidados que se quiere evitar. La comuna de Peñalolén solicitó el desplazamiento del trazado de esta vía más hacia el el oriente, de modo de disminuir el impacto de las DUP. Por lo demás se debe hacer presente que el PRMS fijó el límite de extensión urbana aprox. en la cota 900 y 1000 que es por dónde va el trazado de Av. Pie Andino, si se quiere evitar el impacto en la precordillera, se debería modificar el límite de extensión urbana, lo cual no es materia de esta modificación.
Informe de Avance EAE: En el capítulo “Movilidad” , como parte de los proyectos de FFCC, se sugiere incluir el proyecto de tren de cercanía Santiago – Batuco de EFE.	Ya está contestado más arriba, en respuesta a las observaciones de la DGC del MOP.
Informe de Avance de la EAE, en el Marco de Referencia Estratégico, falta nombrar al PNOT Política Nacional de Ordenamiento Territorial - el PROT del GORE no oficial producto del OTAS RMS.	No son oficiales.
incluir ciclovías, sendas multipropósito y caminos pedestres o senderos peatonales dentro de la infraestructura sustentable 3.5.3	

3.7.7 agregar áreas verdes en torno a vías 3.8.3 agregar falla San Ramón.	No es materia de esta modificación.
E24O Avda. Pie Andino Sur y E9O Av Pie Andino (Anillo Orbital) no se ha podido verificar el trazado en archivo KMZ	No se entiende la observación, en todo caso, aparecen claramente el trazado de ambas vías en archivo KMZ . Son ejes diferenciados.
No eliminar del PRMS: T37N Camino La Pirámide, T66O San José de La Sierra, T58S Camino Buin El Principal, T62S Camino Alto Jahuel, T17N Cuesta Chacabuco, T59N Avda. España y T57S Camino a Melipilla.	T37N Camino La Pirámide pasa al art. 4° T con el código 25. No se elimina. Se corrige archivo excel. T66O San José de La Sierra. Se elimina del PRMS. Tramo del eje con ancho consolidado, al eliminar Charles Hamilton no se justifica, ancho es sub troncal. T58S Camino Buin El Principal. Se elimina este eje dentro del área urbana de Alto Jahuel, pero modifica su trazado y mantiene el mismo nombre con el código T14S. T62S Camino Alto Jahuel. Todos los trazados proyectados de esta vía que pasan por zona urbana se eliminan, pero se propone un nuevo trazado que mantiene el mismo nombre, pero con el código T18S. T17N Cuesta Chacabuco. Se elimina del PRMS. Vía restablecida por ley 20.791. Se deja a la planificación comunal. T59N Avda. España. Esta vía es muy invasiva (DUP) en zona urbana consolidada (30 m), en este tramo es reemplazada por la Interprovincial Poniente con 60 m. de ancho y no pasa por zona urbana. T57S Camino a Melipilla. Se elimina del PRMS. Pasa por zona urbana consolidada de El Monte. Disminuir impacto de las DUP.
Incorporar una vía de Circunvalación del Aeropuerto AMB.	No se acoge. No hay propuesta de trazado. Respecto del acceso AMB esta contestado más arriba, en respuesta a las observaciones de la DGC del MOP
Agregar en origen de la solicitud de modificar el trazado de Av. Pie Andino a la DRV del MOP. Acompañar con planos o KMZ las modificaciones.	

	Observaciones de la DGC del MOP	Todas las observaciones de la DGC del MOP ya están contestadas más arriba, en respuesta a las observaciones de la DGC del MOP.
	Aspectos hídricos: considerar en su diseño o proyecto vial los posible efectos en la infraestructura de Aguas Lluvias, en el tema de los cauces naturales existentes en la RM.	Los proyectos de vialidad no son materia de esta modificación. Acá se planifican los trazados, las categorías y los anchos entre LO de las vías que conforman la Red Vial Metropolitana propuesta en la MPRMS 104.
	Revisar singularidades viales enmarcadas en los Factores Críticos de Decisión: Movilidad Intercomunal. E9S Arco Orbital Sur, Resguardo de Recursos Naturales y Culturales: E9O Avda. Paseo Pie Andino (tramo desde Departamental hasta Camino Internacional)	
SERVIU RM	Que va a pasar con las vías eliminadas del PRMS se incorporarán a los PRC o se eliminarán definitivamente?	Las vías eliminadas del PRMS no pasan automáticamente a ser parte de la planificación comunal. Estas vías, si la comuna lo estima conveniente, pueden ser incorporadas al PRC a través de una modificación a dicho instrumento. La eliminación del PRMS significa en la práctica, la eliminación de las DUP de los terrenos destinados a los ensanches proyectados (cuando se trataba de vías existentes) y de los terrenos destinados a las aperturas de éstas (cuando se trataba de vías que todavía no se habían materializado).
	Si fue considerado el Plan Maestro de Ciclovías para el Gran Stgo. Para la Alternativa 2.	En parte. La gran mayoría de las vías propuestas en la Alternativa 2, forman parte del Plan Maestro de Ciclovías. Sin embargo, y de acuerdo al artículo 2.3.2 de la OGUC, las ciclovías pueden emplazarse en vías expresa, troncales, colectoras y de servicio de un modo segregado y en vías locales sin segregación. El PRMS sólo considera la planificación de vías expresas y troncales, por lo tanto, no puede incluir todas las vías contempladas en el Plan Maestro de Ciclovías. Por otra parte dicho Plan Maestro no incluye toda la RM, a diferencia del PRMS que es una planificación regional.
	Considerar la propuesta inmobiliaria vigente, en ejecución y/o proyectada, más las tasas de	La planificación considera un horizonte temporal de crecimiento urbano. Pero no ve el detalle de lo que se construye, precisamente las DUP son

crecimiento vehicular planes de transporte, de modo que los futuros loteos o condominios, incluidos los del SERVIU, no afecten a las vialidades que no fueron diseñadas para determinado flujo.	las que permiten reservar terrenos para que se pueda materializar a futuro la red vial de vías expresas y troncales.
Tomar en consideración de que mantener la velocidad de diseño de ciertas vías de circulación vehicular, puede con llevar futuras expropiaciones.	Precisamente las DUP son las que permiten reservar terrenos para que se pueda materializar a futuro la red vial de vías expresas y troncales planificada y de ese modo absorber el crecimiento y desarrollo urbano de la RM.
La modificación de los trazados en áreas rurales para bypassar las zonas urbanas, disminuiría la conexión con otras localidades y aumentaría los flujos internos de cada zona.	Lo que se trata de disminuir es el impacto de las DUP cuando una vía expresa (50 m de ancho mínimo) o troncal (30 m. de ancho mínimo) proyectada, pasa por las zonas urbanas en área rural. Por esa razón se bypassan dichas zonas (criterio de planificación).

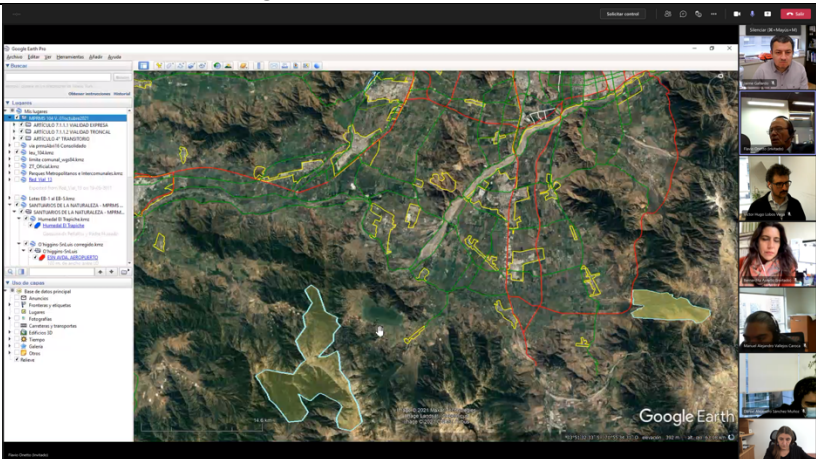
Fuente: Archivo Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

2.5.1 Reuniones complementarias con OAE: Profundización Trabajo Técnico Alternativa 1

Al igual que durante el proceso de análisis de la Alternativa 1, se realizó una reunión de trabajo con la SEREMI de Medio Ambiente, quien solicitó abordar temas que consideraba había quedado pendientes en la elaboración de la Alternativa 2. A continuación se presenta una síntesis de dicha reunión:

Tabla 42: Reunión SEREMI MA: Trabajo Técnico Alternativa 2

Síntesis	
Actividad	Reunión de trabajo técnico - Alternativa 2
Fecha	20 de octubre de 2021
Hora	11:00 – 12:30
Lugar	Video Conferencia
Participantes	Daniel Sánchez – SEREMI MA Manuel Vallejos – SEREMI MA Víctor Hugo Lobos – SEREMI MA Flavio Onetto – SEREMI MINVU Jaime Gallardo - GORE Catalina Sánchez – Geoacción SpA Bernardita Arnello – Geoacción SpA
Temas	Se revisó cómo se habían abordado las observaciones de la SEREMI de Medio Ambiente, al proceso de planificación y a la Evaluación Ambiental Estratégica.
Contenidos / Aportes	<ul style="list-style-type: none"> - La Seremi del medio ambiente plantea que no se logra advertir si la alternativa dos busca afectar o desafectar la vialidad. Al respecto plantea el ejemplo de avenida pie andino la cual sugieren se revise su trazado debido a que afectan la Red de parques cordillera. - La SEREMI se basa en el estudio elaborado por la SEREMI MINVU el año 2015, sobre pie andino para señalar que son áreas de conservación y que las vías generan efectos de fragmentación. - Al respecto, la SEREMI MINVU señala que se realizará una modificación integral al PRMS para el sector precordillerano, donde se abordará, entre otras cosas, el trazado de Av. Pie Andino y los usos de suelo presentes en áreas. Ello, a partir del año 2022. - Durante la reunión se revisan conceptos utilizados por la SEREMI de Medio Ambiente como lo son los Parques Cordillera; Parques Naturales; Reservas Naturales Municipales (RENAMU); y, ecosistemas frágiles de la zona centro. - Respecto del tema de contaminación acústica, o ruido, Seremi de medio ambiente plantea que el Consejo Nacional de

	<p>Desarrollo Urbano ha planteado el término de identificación controlada sin considerar la variable de ruido.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Señala también, que se espera trabajar en una modificación a la OGUC, para incorporar la norma acústica. - Por último, la SEREMI de Medio Ambiente solicita incorporar como actores claves a los representantes de las áreas de valor natural y hacer una reunión específica, con el objeto de incorporar su visión en el desarrollo de la propuesta. Dicha solicitud es acogida por la SEREMI MINVU.
Registro	

Fuente: Elaboración propia.

2.6 CONSIDERACIÓN DE LOS APORTES DE LOS OAE DURANTE LA FASE DE EVALUACIÓN A LA PROPUESTA DE PLANIFICACIÓN

Respecto de los aportes durante el proceso de análisis de ambas alternativas, se ha incorporado en las tablas de observaciones las respuestas consideradas por la SEREMI MINVU. Sin embargo, se ha querido dejar en este acápite, la respuesta específica aquellos servicios que solicitaron reuniones durante el proceso de evaluación de la alternativa uno y dos, para poder identificar si sus aportes o consideraciones fueron incorporadas o no a la propuesta o a la evaluación ambiental.

A continuación se adjuntan las tablas con las temáticas trabajadas con cada Servicio:

Tabla 43: Consideraciones de los Aportes realizados por SECTRA⁶

FUENTE OBSERVACIÓN	SOLICITUD	CONSIDERACIÓN EN EL PROCESO
Observaciones Generales	Revisar: “Diseño Construcción Vial Arturo Prat – Eyzaguirre” en la comuna de Puente Alto, la vía no está considerado en la propuesta	Se contesta más adelante
	Revisar: Proyecto “Etapa 1 Modificación Nudo Quilicura: Túnel Lo Ruíz. no está considerado en la propuesta	Se contesta más adelante
	Coordinar con DGC los siguientes proyectos: 1. PID Enlace Huertos Familiares, km 38.500 Ruta 5 Norte, Tramo Santiago - Los Vilos. 2. Estudio de Ingeniería Definitiva de las Obras de Mejoramiento - PID Obras Tramo 6, de - - Autopista Vespucio Norte Express. Proyecto de Mejoramiento del Nudo Quilicura. 3. Iniciativa Privada de Concesión Proyecto Orbital Sur de Santiago. 4. Concesión Américo Vespucio Norte.	1. Se aprobó nudo por art. 7.1.1.3 PRMS. Proyecto no altera la planificación. 2. También fueron aprobados los nudos por art. 7.1.1.3 del PRMS. Cambios fueron incluidos en la planificación (Avda. Oceánica y Gral. Bonilla) 3. El trazado está incluido en la Planificación. Se está en coordinación desde el 2014 con el MOP por este proyecto. 4. Han sido aprobados varios nudos de este proyecto por art. 7.1.1.3 del PRMS. Se agregan a la planificación trazado del Túnel del Cerro San Cristóbal y Río Mapocho y ramal subterráneo de conexión con la Costanera Norte. El resto ocupa la faja normada de Américo Vespucio.
Estudio de Prefactibilidad de SECTRA “Análisis Conectividad	Eje Av. México, entre Walker Martínez y Diego Portales, La Florida, que sea considerado en la modificación manteniendo el ancho de faja establecido en la versión vigente del PRMS.	No se acoge. El eje México fue incorporado a la planificación del PRMS en el año 1994. En el tramo correspondiente a la comuna de La Florida, se planificó con un ancho mínimo normado

⁶ ORD. N° SCT-RM-21-09003 Coordinadora SECTRA Centro, de fecha 31 de marzo 2021, que envía Minuta de Observaciones SECTRA MINTRATEL.

Comunas de La Florida y Puente Alto"		insuficiente para la categoría de eje troncal (20 m.) ensanche que hasta hoy no se ha materializado en su totalidad. Tiene un alto impacto en las DUP por los anchos existentes que llegan en algunos tramos a tener 9 metros. También por criterio de red este eje en su extremo norte no conecta con una vía troncal. Por estas razones se eliminó el tramo correspondiente de esta vía en la Comuna de La Florida, quedando para su planificación desde el PRC. Esta eliminación no fue observada por la comuna de La Florida.
	Eje Santa Julia Sur, entre Santa Julia y Walker Martínez, La Florida que sea considerado en la modificación manteniendo el ancho de faja establecido en la versión vigente del PRMS.	No se acoge. El eje Santa Julia Sur entre Santa Julia y Walker Martínez no es PRMS, el tramo que sí lo es, es desde Santa Julia hasta Enrique Olivares. Esta vía que formaba parte del eje Santa Julia se elimina del PRMS por tener un ancho mínimo normado insuficiente para la categoría de eje troncal (20 m.) , quedando para su planificación desde el PRC. Esta eliminación no fue observada por la comuna de La Florida.
	Eje Par vial San José de la Estrella – José Miguel Carrera, entre Jardín Alto y Santa Raquel, La Florida. que sea considerado en la modificación manteniendo el ancho de faja establecido en la versión vigente del PRMS.	No se acoge. El Par propuesto es de alcance comunal y debiera llegar a Avda. La Florida, no a Jardín Alto que está más al norte. La calle José Miguel Carrera no es PRMS. La vía San José de la Estrella en el tramo desde Santa Raquel hasta Avda. La Florida ya tiene el ancho consolidado, por lo tanto, no necesita DUP para ensanche, igual se puede hacer el proyecto. Este eje, que incluye las comunas de La Pintana, San Ramón, La Granja y La Florida, fue incorporado el año 1994, con varios anchos normados que son insuficientes para la categoría de eje troncal, por eso se elimina del PRMS. Queda para la planificación comunal.

Proyectos Mejoramiento	Proyecto Trinidad - Manuel Rodríguez entre Joaquín Edwards Bello y Vicuña Mackenna, mantener dicha vía como troncal en el PRMS.	Se acoge. Se mantiene en el PRMS
	Proyecto Par Vial Rojas Magallanes - Enrique Olivares: en el tramo desde Sta. Raquel y Av. La Florida aumentar ancho de faja propuesto de 20 a 25 metros.	No se acoge. El PRMS fija anchos mínimos. El PRC puede aumentar ancho.
Estudio de Prefactibilidad de SECTRA : " Análisis Conectividad Comunas de Melipilla y Talagante	Proyecto Mejoramiento de O'Higgins Poniente: en el tramo desde Camino La Palma hasta San Francisco aumentar ancho de faja propuesto de 30 a 35 metros.	Se acoge parcialmente El tramo consultado de O'Higgins desde Los Canelos hasta San Francisco no es PRMS. Se aumenta el ancho de 30 a 35 m. en el tramo desde Camino La Palma hasta Los Canelos (aprox. 927 m.) que corresponde a la Costanera Sur del Río Mapocho T29P.
	Proyecto Mejoramiento Jaime Guzmán (Ruta G-46) - Carampangue: en los tramos Autopista del Sol - Carampangue y Carampangue aumentar ancho de faja propuesto de 30 a 40 metros	Se acoge. Corresponde al eje T9S Camino Talagante -Paine se aumenta de 30 a 40 m. (quedando con el ancho normado actualmente) y se extiende dicho ancho hasta la línea del FFCC.
	Proyecto Mejoramiento de 21 de Mayo (Talagante): tramo empalme con Autopista del Sol no eliminar del PRMS.	Se acoge. Se prolonga el eje T9S Camino Talagante -Paine hasta Camino a Melipilla T10P (proyectado) con 40 m.
Estudio " Mejoramiento Conexión Central Poniente Oriente desde Esquina Blanca hasta Vicuña Mackenna ":	Av. 5 de Abril en el tramo Lo Errazuriz - Las Rejas, aumentar ancho de 25 a 50 m. ancho considerado en el proyecto.	Se acoge. Se corrige descripción.
	Av. 5 de Abril en el tramo: Av. Las Rejas – Exposición aumentar de 25 a 40 m., ancho considerado en el proyecto.	Se acoge. Se corrige error de descripción, pero queda desde Las Rejas Padre Alberto Hurtado (Autopista Central) con 40 m. desde ahí el eje continúa por Arica hasta Exposición con 40 m. y 5de abril sigue desde Padre Hurtado hasta Fco. de Borja con 25 m.

	No eliminar del PRMS eje Copiapó, proyectado con túnel bajo la Ruta 5 que conecta Av. Blanco Encalada con Copiapó. Según proyecto	No se acoge. Calle Copiapó afecta ZT Sector Club Hípico y Parque O'Higgins y ZT Barrio Matta Sur prácticamente en un 40% de su extensión, lo que hace imposible su ensanche.
Estudio de Prefactibilidad de SECTRA "Análisis Conexiones Sector Sur-Oriente de la Ciudad de Santiago" desde Ruta 5 hasta Aguirre Luco:	En el tramo desde Santa Rosa al oriente, considerar Av. Eyzaguirre como continuidad, no Domingo Tocornal. Según proyecto.	No se acoge. En la planificación del PRMS del año 1994, ratificado el 2010, se define la continuidad del eje El Mariscal hacia el Oriente por Domingo Tocornal con 40 m. de ancho, no Eyzaguirre. La conexión de El Mariscal con Eyzaguirre no forma parte del PRMS y tampoco de la Planificación del PRC en la diagonal propuesta por el proyecto SECTRA. Este es un importante eje de conexión Oriente Poniente que se constituye con las siguientes vías: T6C Santa Elena - T18P El Rosal y Tres Poniente T30S en la comuna de Maipú, Camino La Vara T30S - Borde Cerro Chena T28S y San José T28S en la comuna de San Bernardo, El Mariscal T28S y Domingo Tocornal T28S, en las comunas de La Pintana y Puente Alto. En esta propuesta se rectifica el trazado haciendo un by pass para no afectar las edificaciones de la viña Tocornal. Considerar que Eyzaguirre tiene un ancho normado desde Santa Rosa hasta Acceso Sur de 25 m.
	Av. Eyzaguirre en el tramo desde Nosedal hasta Aguirre Luco (Puente Alto) considerar con Arturo Prat como par vial. Según proyecto.	No se acoge. No es necesario el par vial con Arturo Prat si el ancho normado de Eyzaguirre es de 40 m. desde la misma Arturo Prat hasta Camino Internacional. Tampoco fue solicitado por la comuna de Puente Alto.
	Av. México, extender tramo desde Trinidad Oriente hasta Bahía Inglesa con 20 m. según proyecto.	No se acoge. Antes contestado.

Estudio de Prefactibilidad de SECTRA: "Análisis Conexiones Viales Sector Oriente Sur de la Ciudad de Santiago":	Av. Los Presidentes, entre Los Cerezos y Consistorial, aumentar ancho de 45/30 a 70 m. según proyecto.	Se acoge parcialmente. Se corrige descripción y se define Los Presidentes en este tramo como Par Vial de 20 m. cada uno, quedando el Parque al medio, pero no es posible afectarlo con DUP en esta modificación.
	Quilín Sur no se entiende la descripción de: "534 m. al poniente..." aumentar de 30 a 40 m. todo el tramo.	Se acoge. Se cambia descripción por "Deslinde Oriente del Club de Campo Santander".
Anteproyectos correspondientes a alineaciones, puentes y aperturas (incluir en el PRMS)	Puente el Valle, Comuna de Peñalolén entre Sánchez Fontecilla y Tobalaba (32 m).	No se acoge. No es posible incluir trazado porque El Valle no es vía del PRMS
	Calle Manutara, Comuna de La Florida en Alineación con calle Trinidad (20 m)	No se acoge. No es posible incluir trazado porque Manutara no es vía del PRMS
	Puente Los Cerezos, Comuna de La Florida entre Diagonal Los Castaños y El Parque (12 m).	No se acoge. No es posible incluir trazado porque Los Cerezos no es vía del PRMS
	Apertura Alonso de Ercilla, Comuna de La Florida entre Walker Martínez y Fukushima (25 m).	No se acoge. No es posible incluir trazado porque Alonso de Ercilla no es vía del PRMS
	Puente Alicahue, Comuna de La Florida apertura Av. El Parque (15 m).	No se acoge. No es posible incluir trazado porque Alicahue, no es vía del PRMS
Estudio de Prefactibilidad de SECTRA"Mejoramiento Ejes San Francisco y La Estrella, Santiago Poniente"	Extender eje Av. La Estrella hacia la comuna de Renca por Rolando Petersen, aprovechando los puentes existentes sobre el río Mapocho	No se acoge. Esta vía no se ha incluido en la planificación del PRMS desde el año 1994. Grado de consolidación sólo permite planificarla con ancho de categoría colectora, no troncal (menos de 30 m.), alto impacto de DUP. Debe planificarla la Comuna.

	Mejoramiento del eje San Francisco, considera un trazado en curva y contracurva en el tramo Serrano – El Tranque, graficar trazado según proyecto, aumentar de 25 a 30 m en dicho tramo, siempre y cuando no implique lotes adicionales a los ya propuestos por el proyecto en 25 m.	Se acoge. Trazado incluye curva y contracurva del proyecto
Estudio de Prefactibilidad de SECTRA" Diagnóstico Red Vial del Sector Poniente de Santiago, I y II Etapa"	Eliminar del PRMS, apertura y conexión del eje Brisas del Río, el cual resultó no ser socialmente rentable (Sector consolidado)	No se acoge.
Estudio de Prefactibilidad de SECTRA "Mejoramiento Conectividad Oriente - Poniente, Huechuraba	Se recomienda revisar el trazado generado como parte de la Ingeniería de detalle elaborada por SERVIU.	No se acoge. O'Higgins no se incorpora al PRMS
Estudio de Prefactibilidad de SECTRA "Mejoramiento Av. Bernardo O'Higgins Comuna de Talagante" ,	Se sugiere revisar los antecedentes que la Municipalidad podría haber generado respecto a los ejes O' Higgins y 21 de mayo.	No se acoge. Ambas vías no se incorporan al PRMS
Estudio de Prefactibilidad de SECTRA "Mejoramiento	se sugiere revisar los antecedentes que la Municipalidad podría haber generado respecto a los ejes propuestos en el estudio.	No se acoge. Ambas vías no se incorporan al PRMS

Diversos Ejes Comuna de Melipilla” ,		
Plan Metropolitano de Movilidad Santiago 2030 - Situación Base	1. Nuevo Enlace Quilicura Túnel Lo Ruiz (DGCOP): Proyecto no contemplado por modificación.	No se acoge Este proyecto la DGC no lo informó para ser incluido dentro de la vialidad concesionada proyectada o en construcción en las Obsv. a la Alternativa.
	2. Acceso Vial Aeropuerto A. Merino Benítez (DGCOP): Proyecto parcialmente eliminado por modificación. Coincide con modificación 104 solo entre Vespucio e intersección de Camino lo Boza con T30P Pudahuel Oriente.	No se acoge Este proyecto la DGC no lo informó para ser incluido dentro de la vialidad concesionada proyectada o en construcción en las Obsv. a la Alternativa.
	3. Teleférico Bicentenario (DGCOP): Proyecto no contemplado por modificación.	No se acoge. Proyecto no incluye vialidades que tengan que ser incluidas.
	4. Construcción By Pass Melipilla (DIVU MOP): Proyecto no contemplado por modificación.	Se acoge. Proyecto se incorpora con trazado modificado: T62S CAMINO HUILCO PUANGUE- T64S ESTERO SECO - T63S CAMINO PUANGE LA FORESTA y T65S CONEXIÓN COSTANERAS, sólo en área rural, sin incluir zona urbana por impacto de las DUP.
	5. Sector 1 Serrano - G-46 (DIVU MOP): Proyecto no contemplado por modificación.	La Ruta G-46 está incluida en la propuesta y corresponde a la vía T9S Camino Talagante Paine con anchos entre 35 y 40 m., hace un by pass en el paso por Viluco.
	6. Mejoramiento Ruta 5 Sur (DGCOP): Proyecto parcialmente no contemplado. En el PRMS abarca desde Vespucio hasta Casino Monticello, mientras que en situación base lo hace desde Puente Río Maipo hasta acceso Norte Rancagua.	Las vías planificadas de la propuesta están sólo en el territorio de la RM.
	7. Sector 5 G-45-H - Ruta 5 (DIVU MOP): Proyecto no contemplado por modificación.	La Ruta G-45-H está incluida en la propuesta y corresponde a la vía T19S Camino Alto Jahuel con 30 m. de ancho, pero sólo en la RM.

Plan Metropolitano de Movilidad Santiago 2030 - Iniciativas relacionadas con Propuestas	8. Extensión de Costanera Norte hasta Av. Padre Arteaga (DGCOP): Proyecto no contemplado por modificación. Se sugiere revisar archivos espaciales adjuntos (OBS_PLAN_PRMS104).	La extensión está incluida, porque el trazado de La Costanera Norte del Río Mapocho E26O se extiende hasta Puente San Enrique en Lo Barnechea, con un ancho de 35 m.
	9. Mejoramiento Ruta 78 (DGCOP): Proyecto parcialmente no contemplado. PRMS inicia el tramo en Vespucio, mientras que en el plan lo hace en Suiza-Las Rejas Sur. Faja PRMS varía entre 70 a 100 m.	Es un problema de descripción solamente. Las descripciones del PRMS de los ejes tienen un criterio de planificación de una Red Vial Metropolitana y no coinciden necesariamente con la descripción del proyecto consultado
	10. Puente Los Morros (DIVU MOP): Proyecto no contemplado por modificación. No se reconoce ningún trazado	Puente Los Morros está incluida en la propuesta y corresponde a las vías T51S Padre Hurtado y T19S Camino Alto Jahuel con 30 m. de ancho.
	Obras de Mejoramiento - PID Obras Tramo 6 de Autopista Vespucio Norte Express (DGCOP): definir si el proyecto cabe dentro de la modificación.	De este proyecto fueron aprobados los nudos por art. 7.1.1.3 del PRMS. Cambios fueron incluidos en la planificación (Avda. Oceánica y Gral. Bonilla)
	Ampliación Ruta 76 (DIVU MOP): definir si el proyecto cabe dentro de la modificación.	Ruta 76 corresponde a Camino a Melipilla E38S y T27S es la misma vía. Las descripciones del PRMS de los ejes tienen un criterio de planificación de una Red Vial Metropolitana y no coinciden necesariamente con la descripción del proyecto consultado
	Ampliación Troncal San Francisco (SECTRA/MINVU): definir si el proyecto cabe dentro de la modificación.	Si cabe. Las descripciones del PRMS de los ejes tienen un criterio de planificación de una Red Vial Metropolitana y no coinciden necesariamente con la descripción del proyecto consultado
	Habilitación Corredor TP Anillo Intermedio (Las Rejas Norte) – (DTPM): definir si el proyecto cabe dentro de la modificación.	Si cabe. Las descripciones del PRMS de los ejes tienen un criterio de planificación de una Red Vial Metropolitana y no coinciden necesariamente con la descripción del proyecto consultado

El Sauce -Santa Clara y Otras Conexiones (SECTRA): definir si el proyecto cabe dentro de la modificación. (T29N EL MOLINO no se señala faja)	Se corrige descripción de El Molino T29N. Las descripciones del PRMS de los ejes tienen un criterio de planificación de una Red Vial Metropolitana y no coinciden necesariamente con la descripción del proyecto consultado
Habilitación Lo Martínez (MINVU): definir si el proyecto cabe dentro de la modificación	Las descripciones del PRMS de los ejes tienen un criterio de planificación de una Red Vial Metropolitana y no coinciden necesariamente con la descripción del proyecto consultado
Nueva San Martín (DTPM): Proyecto no contemplado por modificación.	Nueva San Martín, comuna de Maipú, no forma parte del PRMS, es de alcance comunal.
Mejoramiento Ruta 68 (DGCOP): son completamente contenidos por el trazado E2P RUTA 68 de la modificación 104 al PRMS.	Ok.
Consolidación de perfil y Apertura Juanita (MINVU): definir si el proyecto cabe dentro de la modificación.	Las descripciones del PRMS de los ejes tienen un criterio de planificación de una Red Vial Metropolitana y no coinciden necesariamente con la descripción del proyecto consultado
Orbital Nor Poniente (DGCOP): Proyecto probablemente no contemplado por modificación. Se sugiere verificar si se corresponde con el tramo asociado a los siguientes trazados identificados en shape de la modificación PRMS (en dirección sur): AV: LA MONTAÑA, E9P AVDA: LA MONTAÑA, E9P CAMINO PONIENTE, E9P ARCO ORBITAL PONIENTE.	De acuerdo a la información entregado por la DGC del MOP, la Orbital NorPoniente, corresponde al trazado de: E9P Arco Orbital Sur -E9P Camino Poniente - E9N Av. La Montaña y E15N Avda. El Alfalfal hasta la Ruta 5. El tramo final difiere de la propuesta de la Orbital, porque Av. La Montaña continúa al oriente, después de la Ruta 5, por Av. El Valle - Chicureo y Pie Andino Norte, a diferencia de el Alfalfal que llega hasta la Radial Nororiente. En todo caso todas son rutas expresas incluidas en la propuesta.
Orbital Sur (DGCOP): Proyecto coincide en un segmento central con el trazado correspondiente a la modificación 104 al PRMS, no obstante, varía su forma en los extremos del	No coincide completamente porque esta vía corresponde a la Orbital en parte de su trazado. En el extremo oriente corresponde al trazado propuesto para la Costanera

	trazado. Se sugiere verificar con los archivos shape y kmz adjuntos (nombre OBS_PLAN_PRMS104).	Norte del Río Maipo. En el extremo poniente el tramo que no es la orbital se incorpora una nueva vía expresa.
	Conexión Lo Errazuriz - Lo Ovalle (MINVU): revisar trazado (curva o diagonal) definir si el proyecto cabe dentro de la modificación.	Trazado corresponde al vigente en el PRMS según modificación N° 105 (Cerrillos) , aprobada por Resolución del GORE N° 118, DO 11.11.2016
	Tren Quinta Normal - Batuco - Til-Til (EFE): Se sugiere revisar qué vialidades podrían verse afectadas por la incorporación del ferrocarril.	De este proyecto fueron aprobados los nudos por art. 7.1.1.3 del PRMS. Cambios fueron incluidos en la planificación.
	Mejoramiento Eje Froilán Roa (MINVU): Proyecto difiere de modificación 104 al PRMS; el proyecto del plan se encuentra superpuesto a cuatro trazados diferenciados en el PRMS, siendo estos: T21CS FROILÁN ROA (Ancho de faja 20 m, menor al resto) T23O FROILÁN ROA, T23O COLOMBIA, y T23O NONATO COO.	El Eje Froilán Roa aumenta ancho a 30 m. Las descripciones del PRMS de los ejes tienen un criterio de planificación de una Red Vial Metropolitana y no coinciden necesariamente con la descripción del proyecto consultado
	Eje Tobalaba - Sánchez Fontecilla (DTPM): Proyecto difiere de modificación 104 al PRMS; el proyecto del plan se encuentra superpuesto a dos trazados diferenciados en el PRMS, siendo estos: T51C AVENIDA TOBALABA/SÁNCHEZ FONTECILLA (ancho de faja varía entre 39 a 80m); T25O AVENIDA TOBALABA/SÁNCHEZ FONTECILLA (ancho de faja 80 m).	Este eje fue planificado el año 1994 con 80 m. en toda su extensión e incluía el Canal San Carlos. Hoy en el tramo desde Vitacura hasta El Bosque tiene un nivel de consolidación muy grande que hace imposible materializar el ancho planificado, por lo que se reduce al ancho existente, el cual permite materializar este importante eje intercomunal
Estudio "Análisis de Plan Estratégico de Estaciones Intermodales en la R.M." Puntos de localización	Estación Batuco (Tren Santiago – Batuco) de la comuna de Lampa y corresponde a la Estación Ferroviaria ubicada en Av. España.	La conectividad de esta estación puede estar dada por la calle Av. España que conecta con tres vías expresas proyectadas y que están muy próximas: Camino La Dormida, Radial Nororiente y la Interprovincial Poniente. Av. España es una vía de categoría colectora, por lo tanto, debe ser planificada por la comuna.

que no estarían insertos en la Red Vial Estructurante del PRMS	Estación Padre Hurtado (Tren Santiago – Melipilla) de la comuna de Padre Hurtado.	La troncal más próxima es Camino a Melipilla T27S con 40 m. de ancho. Tendría accesibilidad por calle Los Silos, de categoría troncal y con más de 20 m. de ancho existente.
	Estación Malloco (Tren Santiago – Melipilla) de la comuna de Peñaflor y corresponde a la Estación Ferroviaria ubicada en Av. Vicuña Mackenna.	La troncal más próxima es T25S CAMINO CALERA DE TANGO PONIENTE . con 30 m. de ancho. Y la Autopista del Sol Ruta 78 , vía expresa. Tendría accesibilidad por calle Vicuña Mackenna en Peñaflor, de categoría troncal y con más de 20 m. de ancho existente.
	Estación Talagante (Tren Santiago Melipilla) de la Comuna de Talagante y corresponde a la Estación Ferroviaria ubicada en Av. Lucas Pacheco.	Como se ubica en el área urbana de Talagante la accesibilidad debe ser prevista por el PRC.
	Estación San Bernardo (Tren Santiago – Rancagua) de la comuna de San Bernardo y corresponde a la Estación Ferroviaria ubicada en localizada Av. Portales T3 S Vigente 30 m entre San José y Gran Avenida J. M. Carrera que está siendo eliminada por la propuesta 104.	La Troncal más cercana es Colón con 60 m. de ancho planificado. Precisamente al eliminar calle Portales en dicho tramo, permite una mejor localización de la mencionada Estación, porque gran parte (sino todo) del espacio disponible tendría que ser destinado a vialidad.
	Futura Estación Plaza Quilicura (Línea 3 de Metro) de la comuna de Quilicura, localizada en Av. Francisco Vergara T2 N Vigente 22 m entre General San Martín y Arturo Prat que está siendo eliminada por la propuesta 104.	Como se ubica en el área urbana de Quilicura, la accesibilidad debe ser prevista por el PRC.
Otras propuestas	T59C Sergio Valdovinos que forma parte del Anillo Intermedio, la propuesta PRMS104 establece un par vial con Radal considerar trazado de par vial por la calle Martinez de Rosas debido a aspectos geométrico, y no por la calle Portales.	Se acoge. Se modifica trazado.

	Se sugiere analizar la conexión del eje Las Perdices mediante un túnel, en La Florida con Puente Alto	No se acoge. Túnel interfiere canal Las Perdices, alimentador Complejo Florida - Eléctrica Puntilla
--	---	--

Fuente: Archivo SEREMI MINVU RM

Tabla 44: Consideraciones de los Aportes realizados por MOP⁷

SERVICIO	OBSERVACIONES / SOLICITUDES / APORTES	CONSIDERACIONES PARA EL ANÁLISIS ⁸	CONSIDERACIÓN EN LA PROPUESTA
DPV DVRM	Conjugar la Red Vial propuesta por la DVRM MOP: Red de Primer Orden: Ruta Concesionadas Nacionales. Red de Segundo Orden: Rutas de Carácter Interregional. Red de Tercer Orden: Rutas de Carácter Interprovincial. Rutas de Cuarto Orden: Rutas de carácter intercomunal. Rutas de Quinto Orden: Rutas de alcance comunal.		La principal función de la Red Vial Metropolitana planificada es que pueda acoger el futuro desarrollo urbano de la Región. Debe responder a la pregunta de hacia dónde y como crecerá el o las áreas urbanas de la región. Desde ese punto de vista y de acuerdo con lo establecido en la OGUC el PRMS solo puede planificar vías expresas y troncales en el territorio planificado. El MOP está preocupado principalmente por la red de vías que se encuentran en el área rural de la Región y por el necesario nivel de conectividad que tiene que tener. Como el PRMS puede planificar vialidades en el área rural, se apoya en gran parte en la red vial de tuición del MOP pero con la intención de conectar y acoger el futuro desarrollo urbano de la Región. En tal sentido se pueden

⁷ ORD. N° 13 SEREMI MOP de fecha 19.03.2021 que envía Informe Consolidado - EAE MPRMS 104

⁸ Corresponde a las consideraciones que el equipo de planificación tiene a la vista, al momento de acoger o rechazar lo planteado.

			asimilar las vías expresas a las Rutas del Primer hasta el Tercer Orden. Y las vías Troncales desde el Tercero hasta el Cuarto Orden. Las rutas de Quinto Orden no son de planificación del PRMS, salvo criterios de supletoriedad u otro.
DPV DVRM	Continuación de Camino Alhué T1S hasta la Región de O' Higgins		Se acoge. Se incluye trazado
DPV DVRM	Continuación del Par Vial Camino San José de Maipo /El Toyo T9O hasta Argenina por Piuquenes o Camino Las Melosas (Gas)		Se acoge. Se incluyen trazado de El Romeral (hasta Minas de El Yeso), Las Melosas y Camino Termas Valle de Colina.
DPV DVRM	Conectar T1S Camino Alhué con Ruta 66 de La Fruta E7S, aunque esto se produzca fuera de la RM.		Se acoge. Se incluye trazado. T66S Camino Alhué Sur con 30 m.
DPV DVRM	Conectar Camino La Cumbre T1N (G-16) con Camino La Dormida E5N		Se acoge. Se corrige trazado
DPV DVRM	Corregir trazado de Puente planificado sobre Río Maipo (Ejército -El Principal) hacerlo coincidente con proyecto MOP		Se acoge. Se corrige trazado
DPV DVRM	Incluir más conexiones entre el Par vial Camino San José de Maipo T9O, El Toyo - G-25		Se acoge. Se incluyen trazados

DPV DVRM	Incluir trazado Puente La Puntilla proyecto Costanera norte Río Maipo (Buin -San Bernardo) y Ajustar trazado Costanera Norte y Sur del Río Maipo según proyecto MOP		Se acoge. Se ajusta trazado Costanera Sur según propuesta. Se incorpora Puente La Puntilla que continúa por Avda. Teniente Merino T12S en Buin. Trazado Costanera Norte en el tramo desde Ruta 5 hasta Acceso Sur se conecta con la Orbital.
DPV DVRM	T1P C° Bollenar - Peñaflor agregar trazado Cuesta Pelvin - Mallarauco con 25 m.		Se acoge. Se agrega trazado.
DPV DVRM	Incorporar Ruta G-86-F Casablanca - Tapihue - El Pangue- Curacaví- ancho de 30 m.	Tramo Casablanca - Tapihue hasta límite Regional está en la Región de Valparaíso El resto se puede incorporar	Se acoge tramo en la RM
DPV DVRM	Incorporar Ruta G-768-F Crucero - Cerro Viejo - Colliguay con ancho 25 m.	Parte del mismo eje G-86-F	Se acoge tramo en la RM (Curacaví y Til Til)
DPV DVRM	Considerar Tunel por Cuesta El Cepillo para proteger zona ambiental		Se acoge. Se incorpora propuesta de túnel
DPV DVRM	Agregar Ruta G-668 Panqui Rosa - Codigua - Culiprán, hasta Ruta 66. Ancho 30 m.		Se acoge. Se agrega trazado.
DPV DVRM	Agregar Ruta G-800 Puange - Cuncumen, ancho 30 m.	Cuncumen está en la Región de Valparaíso. Puede ser parte del By Pass Poniente de Melipilla	Se acoge. Como By Pass poniente de Melipilla corresponde a vía T63S Camino Puange - La Foresta
DPV DVRM	Agregar Ruta G-806 El Asilo - La Foresta, ancho 30 m.	La Foresta está en la Región de Valparaíso. Puede ser parte del By Pass Poniente de Melipilla?	Se acoge. Como By Pass poniente de Melipilla corresponde a vía T64S Estero Seco

DPV DVRM	Agregar Ruta G-92 Santa Inés - Alhué- El Membrillo Conexión Alhué - Rancagua (paso internacional Las Leñas)		Se acoge. Se agrega trazado
DPV DVRM	Agregar Ruta G-62-I San Pedro- Alto de Ninhué - Litueche		Se acoge. Se agrega trazado Se incorpora el tramo de la G-680 desde la Ruta G-660 hasta la Ruta 66 (Alhué SurT66S)
DPV DVRM	Agregar Ruta G-245 Corral Quemado - La Disputada		Se acoge. Se agrega trazado
DPV DVRM	E7S Ruta de la Fruta G-66 subir a 100 m. de ancho	Tiene 50 m. en la propuesta.	Se acoge. Se aumenta ancho
DPV DVRM	Incorporar Ruta del Gas o Las Melosas posible conexión con Mina El Teniente, disminución de tránsito de camiones Ruta G-25		Se acoge. Se incorpora trazado Las Melosas, pero hasta el Paso Internacional con Argentina.
DPV DVRM	Agregar Propuesta de nuevo trazado de conexión Ruta G-21 con G-25 desde La Hermita (G-21) hasta El puente El Alfalfal y desde allí hasta la Ruta G-25 con 25 m. Este trazado reemplaza el propuesto inicialmente por El Manzano en el Cajón del Maipo hasta la Ruta G-21 en Lo Barnechea		Se acoge. Se incorpora desde La Hermita (G-21) hasta Puente El Alfalfal con 30 m. y desde allí hasta la G-25 con 25 m. de ancho.
DPV DVRM	Agregar Variante Poipaiico según trazado KMZ		Se acoge. Se agrega vía como parte del eje T2N Camino Quilapilún con 30 m. De ancho.

DPV DVRM	Agregar ByPass Norte de El Monte según trazado KMZ con 25 m. de ancho		Se acoge. Se agrega vía troncal T44P El Monte Norte, se corrige el trazado propuesto para disminuir las e DUP y conectar con la red vial propuesta, en este caso con la Costanera Norte Río Mapocho.
DRV RM	Riesgo potencial para áreas de alto valor ambiental: RV de QUINTO ORDEN: Ruta G--490 Buin - Maipo - Viluco Ruta G-420- San Antonio de Naltahua Ruta G-500 Estancilla Valdivia de Paine.	G-490 (Buin) No está en la propuesta G-420 (Isla de Maipo) No está en la propuesta G-500 (Buin) No está en la propuesta	Se acoge Ninguna de estas vías está en la propuesta.
DPV DVRM	Segunda Orbital Ancho mínimo de 60 m. al igual que Américo Vespucio. Se propone con franjas de Parque adyacente (Buffer ambiental).		Se acoge parcialmente. El ancho mínimo de la Orbital Sur en algunos tramos queda en 60 m. La incorporación de parques no forma parte de esta modificación.
DPV DVRM	Incluir By Pass Poniente de Melipilla (Huechún)		Se acoge parcialmente No se incluye trazado en área urbana por impacto de las DUP (el MOP puede expropiar al materializar la vía), y para que la comuna planifique la vía, en área rural se modifica el trazado, se by pasea localidades y se extiende trazado hasta Camino a Melipilla. Vías que se incorporan códigos : T62S, T63S, T64S y T65S
DPV DVRM	Incorporar tramo Cuesta Barriga G-68 con ancho de 25 m. dando continuidad a la T6P Cuesta Barriga con ancho de 30 m.		Se acoge parcialmente. Se propone un nuevo trazado con túnel.
DPV DVRM	T19S Camino Alto Jahuel, agregar tramo Cuesta Chada hasta Límite	Tramo tiene 30 m. de ancho proyectado, puede	Se acoge parcialmente Se corrige trazado hasta el límite Regional, pero se deja

	Regional con 25 m. de ancho, (Estudio de Ingeniería Cuesta Chada)	quedar como reserva a futuro.	con 30 m. de ancho proyectado, puede quedar como reserva a futuro.
DPV DVRM	E10N Circunvalación Chacabuco Norte G-136 y T2N Camino Quilapilún considerar ancho de 60 m.	E10N ancho disminuye de 80 a 60 m. T2N disminuye de 60 m a 30 m. (Troncal). Vías planificadas el año 1997.	Se acoge parcialmente. E10N queda con 60 m. T2N esta vía queda en la propuesta con 30 m. Esta vía se planificó el año 1997 con un ancho de 60 m. y todavía no se ha materializado. En el caso de que el MOP necesitara expropiar los 60 m. igual puede hacerlo (Ley de Caminos) no necesita la DUP.
DRV RM	Riesgo potencial para áreas de alto valor ambiental: RV de SEGUNDO ORDEN: Ruta G-115-E Cuesta Chacabuco Ruta G-768-F Crucero -Límite Regional -Colliguay	Cuesta Chacabuco no está en la propuesta Crucero Vía propuesta por DPV DVRM MOP	Se acoge parcialmente. Cuesta Chacabuco no está en la propuesta Crucero es una Vía propuesta por la DPV DVRM MOP. Y se incluye en la propuesta.
DRV RM	Riesgo potencial para áreas de alto valor ambiental: RV de TERCER ORDEN: Ruta G--54 Cuesta el Cepillo Ruta G-19 Chicureo Costaneras Río Maipo	G-54 T3S Transversal Sur G-19 T14N, E9N y E9O Orbital T5S y T6S Costaneras Norte y Sur Río Maipo	Se acoge parcialmente G-54 T3S Transversal Sur propuesta de Túnel para pasar la cuesta El Cepillo. No se acoge: Chicureo G-19 corresponde a la T14N, E9N y E9O (parte de la Orbital) y la T5S y T6S Costaneras Norte y Sur Río Maipo
DPV DVRM	Discontinuidad de trazado Interprovincial Poniente E12N debe empalmar con Valle Poniente E25P		No se acoge. Es una buena propuesta de conectividad, pero no se justifica todavía. La Interprovincial Poniente en ese sector, que conecta con Curacaví, fue planificada el año 1997 por Lipangue en la comuna de Lampa, que cuenta con Límite Urbano, pero hasta el día de hoy no tiene ningún desarrollo, sólo una parte cuenta con explotación agrícola y no hay nada más.

DPV DVRM	Discontinuidad de trazado Camino Calera de Tango T25S al pasar por la ZU de Calera de Tango		No se acoge. Dicho tramo por ser ZU se deja a la planificación comunal. La conectividad propuesta originalmente por Camino Internacional es reemplazada por la nueva vía proyectada Arco Orbital Sur, que forma parte del Anillo Orbital.
DPV DVRM	Falta una vía expresa entre Paine y la Ruta 78 que dé continuidad a la Rúa del Valle Sur E24S, evitando la cuesta Cerrillos.	No hay propuesta.	No se acoge. Esa conectividad la cumple la vía T9S C° Talagante - Paine y vía T11S Viluco Sur. No es necesario el estándar expreso por el nivel de desarrollo del sector y por el alto impacto de las DUP en los costados de las rutas mencionadas, que tienen numerosas edificaciones.
DPV DVRM	Incluir By Pass San José de Maipo por ribera del Río Maipo según proyecto de preinversión MOP		No se acoge. El trazado afecta la ZT "Centro Histórico de San José de Maipo", no se puede expropiar. Si se considera el paso de la vía solamente bordeando la ribera del Río Maipo, igual se afecta la ZT e impacta con las DUP en la zona urbana consolidada.
DPV DVRM	Realizar Estudios de seguridad vial e impacto peatonal con facilidades para personas con discapacidad	No corresponde a esta Modificación	No se acoge. No corresponde a esta Modificación
DPV DVRM	Considerar Ciclovías.	No corresponde a esta Modificación	No se acoge. No corresponde a esta Modificación
DPV DVRM	Camino a Rapel T2S debería ser expresa como continuación de la Ruta del Valle Poniente E25P	Aumento de estándar significa aumento de ancho a 50 m. como mínimo	No se acoge. Por alto impacto en las DUP.
DPV DVRM	Incluir By Pass Norte para Talagante por Camino San Guillermo (tendrá cruce con FFCC)	Se desconoce ubicación de Camino San Guillermo	No se acoge. Se desconoce trazado

DPV DVRM	Considerar continuidad de Camino a Melipilla T10P por el Monte, posiblemente con un By Pass		No se acoge. Zona urbana consolidada. Alto impacto de las DUP
DPV DVRM	Conexión entre Costaneras Río Maipo, Valdivia de Paine Troncal San Martín T14S	Esta vía fue eliminada de la propuesta por la solicitud de la comuna de Buin de disminuir el ancho propuesto.	No se acoge. Esta vía fue eliminada como consecuencia de la solicitud de la comuna de Buin de disminuir el ancho propuesto de 30 a 20 m., dicho ancho corresponde a una vía colectora, planificable por el PRC, no por el PRMS, por lo tanto, se eliminó de la propuesta.
DPV DVRM	Cambiar de categoría T1N (G-16) Camino La Cumbre a vía expresa y subir ancho a 80 m. es parte de la Ruta de Las Cargas		No se acoge. Vía planificada con ese ancho el año 1997. Hasta ahora no se ha materializado. Queda en la planificación como vía troncal de 30 m. En caso de que el MOP necesitara más ancho puede expropiar sin necesidad de DUP. Es una zona que no tiene consolidación urbana.
DPV DVRM	Cambiar de categoría T2N (G-13) CAMINO QUILAPILUN a vía expresa, subir ancho a 60 m. y considerar variante a Polpaico en el trazado (G-20)	No se ubica G-20 Conexión Ruta 5 Polpaico va por la vía expresa E10N Circunvalación Chacabuco Norte	No se acoge. Vía planificada con ese ancho el año 1997. Hasta ahora no se ha materializado. Queda en la planificación como vía troncal de 30 m. En caso de que el MOP necesitara más ancho puede expropiar sin necesidad de DUP. Es una zona que no tiene consolidación urbana. La Conexión Ruta 5- Polpaico va por la vía expresa E10N Circunvalación Chacabuco Norte con 60 m.
DPV DVRM	Extender hacia el Norte T4N Avda. Central por Ruta G-137 Santa Matilde, hasta embalse Huechún y de ahí al oriente hasta S/R G-113	Ensanche afecta localidad de Santa Matilde al llegar a T2N camino Quilapilún Embalse Huechún no existe, sólo embalse de relave que es zona de riesgo	No se acoge. Ensanche afecta localidad de Santa Matilde al llegar a T2N camino Quilapilún Embalse Huechún no existe, sólo embalse de relave que es zona de riesgo

DPV DVRM	Extender T46N Av. El Salto desde Las Petunias a Costanera Norte por Camino La Pirámide, con ancho de 25 a 30 m.	Camino a La Pirámide fue incluida en el PRMS en el año 1994 con un ancho de 20 m. es decir vía de estándar colectora, y de alcance comunal. debe planificarse desde el PRC.	No se acoge. Camino a La Pirámide fue incluida en el PRMS en el año 1994 con un ancho de 20 m. es decir es una vía de estándar colectora, y de alcance comunal. debe planificarse desde el PRC, no desde el PRMS. La comuna de Huechuraba no hizo observaciones al respecto.
DPV DVRM	Extender T60O Camino Farellones hasta La Parva, hasta donde termina la G-21, que corresponde a área urbana	Precisamente porque es zona urbana no se extiende el trazado dentro de dicha zona. Puede ser planificada desde el PRC	No se acoge. Precisamente porque es zona urbana no se extiende el trazado dentro de dicha zona. Puede ser planificada desde el PRC
DPV DVRM	Agregar G-249 El Colorado, Lo Barnechea ancho 20 m. zona urbana.	Vía de estándar colectora, como esta en área urbana, puede ser planificada por el PRC	No se acoge. Vía de estándar colectora, como esta en área urbana, puede ser planificada por el PRC
DPV DVRM	Agregar G-251 Farellones - Valle Nevado ancho 20 m. zona urbana.	Vía de estándar colectora, como esta en área urbana, puede ser planificada por el PRC	No se acoge. Vía de estándar colectora, como esta en área urbana, puede ser planificada por el PRC
DPV DVRM	Incorporar G-260 C° Rinconada Lo Cerda-El Trebal con 30 m. de ancho.	El trazado está considerado en gran parte en dos vías: E30P Camino Rinconada con 50 m. de ancho y por la T8P Costanera Poniente Río Mapocho con 30 m. de ancho, el tramo que queda afecta la localidad de Rinconada y El Trebal	No se acoge. Gran parte está considerada en la propuesta. Se está declarando Camino Publico

DPV DVRM	Incorporar Ruta G-910-F Cuesta Zapata (vía interregional) ancho de 25 m.	Ancho propuesto no es de estándar troncal. Si bien conecta la Región de Valparaíso, es de alcance comunal	No se acoge. Ancho propuesto no es de estándar troncal. Si bien conecta la Región de Valparaíso, es de alcance comunal, la conectividad interregional la cumple la Ruta 68.
DPV DVRM	Incorporar Ruta G-76 Lo Prado - Santa Inés - María Pinto con ancho 25 m. en la cuesta Lo Prado y de 30 m en el resto.	Parte del trazado de la G-76 corresponde a la E25P Ruta del Valle Poniente, proponiendo un nuevo trazado que hace by pass de las zonas urbanas, localidades y villorrios, y conecta con la ruta 68.	No se acoge. Parte del trazado de la G-76 corresponde a la E25P Ruta del Valle Poniente, proponiendo un nuevo trazado que hace by pass de las zonas urbanas, localidades y villorrios, y conecta con la Ruta 68.
DPV DVRM	T28S Camino a Melipilla G-78 agregar tramos urbanos El Monte, Talagante y Peñaflor con 30 m de ancho, considerar by pass Talagante.	Como criterio de planificación las vías troncales (30 m) y expresas (50 m.) by pasean las zonas urbanas consolidadas, para evitar el gran impacto que provocan las DUP de éstas si se planifican cruzando dichas zonas. Estas vías quedan para la planificación comunal	No se acoge. Como criterio de planificación las vías troncales (30 m) y expresas (50 m.) bypasean las zonas urbanas consolidadas, para evitar el gran impacto que provocan las DUP de éstas si se planifican cruzando dichas zonas. Estas vías quedan para la planificación comunal

DPV DVRM	T3S Transversal Sur G-54 considerar trazado existente desde Ruta 5 al poniente	Propone un nuevo trazado de la Ruta G-54 que hace by pass de las zonas urbanas, localidades y villorrios, tratando de no afectarlas, desde Costanera Angostura T4S Hasta la cuesta El Cepillo. El tramo de la Ruta G-54 desde la Costanera Angostura hasta la Ruta 5 pasa por localidades y zona urbanas consolidadas. por lo tanto, no se incorpora al PRMS, cumple dicha conexión la T4S.	No se acoge. Propone un nuevo trazado de la Ruta G-54 que hace by pass de las zonas urbanas, localidades y villorrios, tratando de no afectarlas, desde Costanera Angostura T4S Hasta la cuesta El Cepillo. El tramo de la Ruta G-54 desde la Costanera Angostura hasta la Ruta 5 pasa por localidades y zona urbanas consolidadas. por lo tanto, no se incorpora al PRMS, cumple dicha conexión la T4S Costanera Angostura.
DPV DVRM	T7S Camino Talagante - Isla de Maipo, G-40, agregar zona urbana de Talagante.	Como criterio de planificación las vías troncales (30 m) y expresas (50 m.) by pasean las zonas urbanas consolidadas, para evitar el gran impacto que provocan las DUP de éstas si se planifican cruzando dichas zonas. Estas vías quedan para la planificación comunal	No se acoge. Como criterio de planificación las vías troncales (30 m) y expresas (50 m.) bypasean las zonas urbanas consolidadas, para evitar el gran impacto que provocan las DUP de éstas si se planifican cruzando dichas zonas. Estas vías quedan para la planificación comunal

DPV DVRM	T9S C° Talagante - Paine G - 46, considerar by pass en Lonquén. Agregar tramo urbano en Viluco de 25 m.	Precisamente el trazado propuesto es el by pass de Viluco, consensuado con la comuna de Buin. Como criterio de planificación las vías troncales (30 m) y expresas (50 m.) by pasean las zonas urbanas consolidadas, para evitar el gran impacto que provocan las DUP de éstas si se planifican cruzando dichas zonas. Estas vías quedan para la planificación comunal	No se acoge. Precisamente el trazado propuesto es el by pass de Viluco, consensuado con la comuna de Buin. Como criterio de planificación las vías troncales (30 m) y expresas (50 m.) bypasean las zonas urbanas consolidadas, para evitar el gran impacto que provocan las DUP de éstas si se planifican cruzando dichas zonas. Estas vías quedan para la planificación comunal
DPV DVRM	T14S C° Buin - El Principal G-51. agregar tramo entre Acceso Sur y G-45 Camino Alto Jahuel	Esta vía cambia su trazado y va más al norte. La G-51 no se incorpora al PRMS	No se acoge Por propuesta Municipal, Esta vía cambia su trazado y va más al norte. La G-51 no se incorpora al PRMS
DPV DVRM	Agregar Ruta G-513 Camino Alto Jahuel - Linderos con 30 m. de ancho	Pasa por zona urbana consolidada de Buin y localidades existentes	No se acoge. Pasa por zona urbana consolidada de Buin y localidades existentes
DPV DVRM	Agregar G-53 C° Buin - Linderos - Paine	La comuna de Paine solicitó eliminar esta vía (18 de Septiembre) de la Planificación del PRMS	No se acoge. La comuna de Paine solicitó eliminar esta vía (18 de Septiembre) de la Planificación del PRMS
DPV DVRM	Agregar Ruta G-571 C° El Romero y Ruta G-555 Hospital - Chada	La conectividad de las vías mencionadas la cumple la vía E24S Ruta del Valle Sur que no pasa por zonas	No se acoge La conectividad de las vías mencionadas la cumple la vía E24S Ruta del Valle Sur que no pasa por zonas urbanas, ni tampoco localidades o villorrios.

		urbanas, ni tampoco localidades o villorrios.	
DPV DVRM	Ruta 78 E4C y E4P una sola sigla. Todo el eje 100 m.	Tiene 100 m. todo el eje, excepto en zona urbana consolidada que baja a 70 m. trazado está en distintas zonas por eso tiene dos códigos.	No se acoge. Tiene 100 m. todo el eje, excepto en zona urbana consolidada que baja 70 m. El trazado está en distintas zonas por eso tiene dos códigos.
DPV DVRM	E35CS Camino Melipilla -Malloco ancho 100 m. todo el eje	Pasa por zonas urbanas consolidadas y en algunos tramos se clasifica como troncal, por lo tanto, con ancho menor a 50 m. Es difícil aumentar ancho por el impacto en las DUP	No se acoge. Pasa por zonas urbanas consolidadas y en algunos tramos se clasifica como troncal, por lo tanto, con ancho menor a 50 m. Es difícil aumentar ancho por el impacto en las DUP
DPV DVRM	E29S Camino Lonquén ancho de 50 m.	Tiene 2 tramos desde A. Vespucio hasta Arco Orbital Sur 50 m. y desde allí hasta Camino Talagante - Paine G-46, baja a Troncal con 30. m. para disminuir el impacto de las DUP, por ser zona con muchas edificaciones a ambos costados.	No se acoge. Tiene 2 tramos desde A. Vespucio hasta Arco Orbital Sur 50 m. y desde allí hasta Camino Talagante - Paine G-46, baja a Troncal con 30. m. para disminuir el impacto de las DUP, por ser zona con muchas edificaciones a ambos costados.
DPV DVRM	E1S ruta 5 Sur, ancho 100 m. parejo	Desde Gral. Velásquez hasta límite Regional Sur en Paine, tiene 100 m.	No se acoge Desde Gral. Velásquez hasta límite Regional Sur en Paine, tiene 100 m.

DPV DVRM	Extender E25P Valle Poniente G-74-F hasta la Región de Valpo.	La extensión de la G-74-F corresponde a la vía T1P Camino Bollenar Peñaflor, troncal de 30 m. y se conecta con la E25P hasta el límite Regional.	No se acoge La extensión solicitada ya está incluida en la propuesta. La G-74-F corresponde a la vía T1P Camino Bollenar Peñaflor, troncal de 30 m. y se conecta con la E25P hasta el límite Regional.
DPV DVRM	Disminuir ancho a 70 m. E25P Ruta del Valle Poniente	En la propuesta disminuye a de 100 a 50 m.	No se acoge. En la propuesta disminuye a de 100 a 50 m. Disminución fue solicitada por la comuna de Melipilla.
DPV DVRM	T33N Lo Echevers, Subir de troncal a expresa y aumentar ancho a 80 m.	La conexión de Camino Lampa y Av. Aeropuerto (Camino La Dormida) a Américo Vespucio está proyectada por Camino Lo Boza con 50 m. de ancho. No por Lo Echevers.	No se acoge La conexión de Camino Lampa y Av. Aeropuerto (Camino La Dormida) a Américo Vespucio está proyectada por Camino Lo Boza con 50 m. de ancho. No por Lo Echevers.
DPV DVRM	E1CN Ruta 5 norte 100 m. parejo	Tiene 100 m. todo el eje, excepto en zona urbana consolidada que baja a 60 m. Es difícil aumentar ancho por el impacto de las DUP	No se acoge. Tiene 100 m. todo el eje, excepto en zona urbana consolidada que baja a 60 m. Es difícil aumentar ancho por el impacto de las DUP
DPV DVRM	E8N A. Vespucio Ruta 70 aumentar ancho a 70 m.	Ancho fluctúa entre 90 y 60 m. Es difícil aumentar ancho por el impacto de las DUP	No se acoge. Ancho fluctúa entre 90 y 60 m. Es difícil aumentar ancho por el impacto de las DUP
DPV DVRM	E17N Av. Pie Andino (con 80 m.) - E34N Av. El Valle (100 m.) y Avda. Aeropuerto - Lo Boza (100 m.) - E9O	No es materia de esta modificación. Los diferentes anchos propuestos de cada eje	No se acoge No es materia de esta modificación.

	Arco Orbital Norte (80 m.) se reconozcan como vías MOP	responden al nivel de consolidación urbana que hay en las zonas donde pasa la vía proyectada, con el objeto de disminuir el impacto de las DUP.	
DPV DVRM	E20N Camino Lampa G-16 aumentar ancho a 80 m. desde Lo Echevers	En la propuesta tiene 80 m.	No se acoge. En la propuesta tiene el ancho solicitado de 80 m.
DPV DVRM	E16N Radial Nororiente parejo 80 m.	Esta vía tiene distintos anchos 100 50 y 60 m. según el nivel de consolidación de los sectores que atraviesa, por el impacto de las DUP	No se acoge. Esta vía tiene distintos anchos 100 50 y 60 m. según el nivel de consolidación de los sectores que atraviesa, por el impacto de las DUP
DPV DVRM	E9N Chicureo, G-19 extender trazado desde Colina hasta Lo Barnechea con ancho parejo de 60 m.	La G-19 está constituida por los siguientes ejes: T14N Avda. Chicureo, más los ejes que constituyen La Orbital: E9N Av. Chicureo, E9N Av. Pie Andino Norte y E9N Arco Orbital Norte. Como los ejes tienen distintas conectividades y estándares, tienen distintos anchos	No se acoge La extensión solicitada ya está incluida en la propuesta. La G-19 está constituida por los siguientes ejes: T14N Avda. Chicureo, más los ejes que constituyen La Orbital: E9N Av. Chicureo, E9N Av. Pie Andino Norte y E9N Arco Orbital Norte. Como los ejes tienen distintas conectividades y estándares, tienen distintos anchos
DPV DVRM	E26O Costanera Norte Río Mapocho aumentar ancho parejo a 60 m.	Los diferentes anchos propuestos de cada eje responden al nivel de consolidación urbana que hay en las zonas donde pasa la vía proyectada, con	No se acoge. Los diferentes anchos propuestos de cada eje responden al nivel de consolidación urbana que hay en las zonas donde pasa la vía proyectada, con el objeto de disminuir el impacto de las DUP

		el objeto de disminuir el impacto de las DUP.	
DPV DVRM	E27C y E27O Av. Kennedy y Avda. Las Condes considerara ancho parejo de 70 m.	Los diferentes anchos propuestos de cada eje responden al nivel de consolidación urbana que hay en las zonas donde pasa la vía proyectada, con el objeto de disminuir el impacto de las DUP. Av. Kennedy tiene un tramo subterráneo donde van las vías expresas, desde Vitacura hasta Américo Vespucio, no necesita más ancho en superficie.	No se acoge. Los diferentes anchos propuestos de cada eje responden al nivel de consolidación urbana que hay en las zonas donde pasa la vía proyectada, con el objeto de disminuir el impacto de las DUP. Av. Kennedy tiene un tramo subterráneo donde van las vías expresas, desde Vitacura hasta Américo Vespucio, no necesita más ancho en superficie.
DPV DVRM	E2C Ruta 68, considerar 100 m. parejo	Tiene 70 y 200 m. propuesto. Eje de acceso Regional.	No se acoge. Tiene 70 y 200 m. propuesto. Eje de acceso Regional. Los diferentes anchos propuestos del eje responden al nivel de consolidación urbana que hay en las zonas donde pasa la vía proyectada, con el objeto de disminuir el impacto de las DUP.
DPV DVRM	Agregar cuesta Las Bateas G-105-E ancho 50 m.	Corresponde a Camino la Cumbre M25N. Conecta Ruta 5 con la Ruta 57 pero en la Región de Valparaíso.	No se acoge. Conectividad es de alcance comunal y fuera de la RM

DPV DVRM	Agregar Cuesta Chacabuco G-115-E con 50 m. de ancho	Corresponde a vía T17N incorporada al PRMS el año 1997. No se justifica incorporarla a la planificación. El acceso Regional lo cumple la Ruta 57	No se acoge. Corresponde a vía T17N incorporada al PRMS el año 1997. No se justifica incorporarla a la planificación. El acceso Regional lo cumple la Ruta 57
DRV RM	E9O AV. Pie Andino Bajar trazado de la cota actual. (Álvaro Casanova - AV. Las Perdices - Av. Tobalba un "Tridente " Vial) y dejar un corredor en la cota 900 y 1000 de conectividad peatonal y/o ciclo vías.		No se acoge. Forma parte del Anillo Orbital y tiene Parque adyacente.
DRV RM	Costaneras Ríos Maipo y Mapocho Mesa de Trabajo Intersectorial podría suscitar situaciones que provoquen adecuaciones de trazado, o anchos	No hay propuestas concretas.	No se acoge. No hay propuesta.
DRV RM	Futuro Mega Puerto de San Antonio: Conexión extra Ruta 78 de María Pinto con Cartagena San Antonio.	No hay propuesta de trazado.	No se acoge. No hay propuesta.
DRV RM	Riesgo potencial para áreas de alto valor ambiental: RV de CUARTO ORDEN: Ruta G--21 camino a Farellones Ruta G-308 El Guanaco Ruta G-384 El Diablo	G-21 T600 C° a Farellones G-308 Corresponde en parte al trazado de la vía T9P Costanera Sur Río Mapocho (Padre Hurtado-Peñaflor) G-384 No está en la propuesta.	No se acoge G-21 T600 C° a Farellones G-308 Corresponde en parte al trazado de la vía T9P Costanera Sur Río Mapocho (Padre Hurtado-Peñaflor). Se acoge: G-384 No está en la propuesta.

DRV RM	Riesgo potencial para áreas de alto valor ambiental: RV PROYECTADA A FUTURO Conexión Alhué - Rancagua Costaneras Norte, Poniente y Oriente Río Mapocho y conexiones Costaneras Sur Río Maipo (Buin) G-25 el Manzano G-21 La Hermita Costanera Angostura T4S Cuesta el Cepillo Conexión Aculeo Costanera Sur Río Maipo		No se acogen (quedan en la propuesta): Conexión Alhué - Rancagua Costaneras Norte, Poniente y Oriente Río Mapocho y conexiones Costaneras Sur Río Maipo (Buin) Costanera Angostura T4S Cuesta el Cepillo (con túnel) G-21 La Hermita Se acogen (no están en la propuesta) : G-25 el Manzano Conexión Aculeo Costanera Sur Río Maipo
DGC	Ruta 78 E4C y E4P una sola sigla. Todo el eje 100 m.	Tiene 100 m. todo el eje, excepto en zona urbana consolidada que baja 70 m. trazado está en distintas zonas por eso tiene dos códigos.	No se acoge Tiene 100 m. todo el eje, excepto en zona urbana consolidada que baja 70 m. trazado está en distintas zonas por eso tiene dos códigos.
DGC	E1N Ruta 5 Norte 100 m. en todo el trzado		No se acoge. Esta vía tiene distintos anchos 100 y 60 m. según el nivel de consolidación de los sectores que atraviesa, por el impacto de las DU
DGC	E8N A. Vespucio Ruta 70 aumentar ancho a 80 m.		No se acoge. Esta vía tiene distintos anchos de 90 a 60 m. según el nivel de consolidación de los sectores que atraviesa, por el impacto de las DU
DGC	E5N Av. Aeropuerto - Lo Boza G-180 100 m.		No se acoge. Ya tiene ese ancho propuesto.
DGC	VIALIDAD CONCESIONADA PROYECTADA O EN CONSTRUCCIÓN		No se acoge E9S Arco Orbital Sur tiene 100 m. propuesto.

	<ul style="list-style-type: none"> - E9S Arco Orbital Sur aumentar a 80 m. corregir trazado en comuna de San Bernardo. - E9P - E9N Orbital Norponiente aumentar ancho a 80 m. desde Ruta 78 hasta Ruta 5 -E36P Costanera Interior - Conexión vial Ruta 68 - Ruta 78 , 60 m. de ancho - T60O Camino a Farellones G-21 - E8O Av. Américo Vespucio - AVO Tramo El Salto - Príncipe de Gales y Tramo Príncipe de Gales -Los Presidentes. - T9CS Isabel Riquelme - Zanjón de la Aguada - E22O Av. La Florida y Camilo Henríquez hasta Av. Eyzaguirre - Autopista Costanera Central 		<p>E9P Orbital Norponiente tiene 100, 50 (pasa por localidad Noviciado) y 80 m. propuesto.</p> <p>E36P Costanera Interior tiene 70 m. propuesto.</p>
DPV DVRM	Agregar Conexión Vial Pichi - Rangué comuna Alhué	Pasa por Altos de Cantillana	No se acoge, Requiere un túnel excesivamente largo. Cruza zona protegida que ya tiene un paso por la cuesta El Cepillo (que va en túnel) no es conveniente agregar otra vía que afecta el mismo lugar.
DVP RM	Agregar Camino Rinconada - El Trebal Ruta G-260, con trazado propuesto en KMZ incluye By-Pass con 25 m. de ancho	Trazado se está declarando Camino Público.	No se acoge. El ancho propuesto es menor al ancho mínimo de una vía troncal. Si bien el trazado hace un by pass en parte de la localidad de Rinconada, sigue afectando gran parte de la misma.

Fuente: Archivo SEREMI MINVU RM

Tabla 45: Consideraciones a los Aportes del CMN: Vías PRMS que se Eliminan en la MPRMS 104 por Afectar Zonas Típicas

CÓDIGO PRMS	NOMBRE DE LA VÍA	TRAMO	COMUNA	ANCHO MÍNIMO L. O.
T7C	Santo Domingo	General Velásquez hasta Ismael Valdés Vergara	Santiago	25
T8C	Avenida Portales	Apóstol Stgo. (General Velásquez) hasta Matucana	Santiago	64
T8C	Agustinas	Matucana - Av. Brasil	Santiago	50
		Av. Brasil - Av. Pdte Jorge Alessandri R. (Norte Sur)	Santiago	30
T19C	Chacabuco	Matucana . Alameda Bdo. O'Higgins	Santiago	20
T36C	Esperanza	Alameda Bdo. O'Higgins - Pdte. J. M. Balmaceda	Santiago	20
	Libertad	Alameda Bdo. O'Higgins - Pdte. J. M. Balmaceda	Santiago	20
	Abate Molina	Alameda Bdo. O'Higgins -Salvador Sanfuentes	Santiago	35
		Salvador Sanfuentes - Blanco Encalada	Santiago	20
		Blanco Encalada - Antofagasta	Santiago	30
	Unión Americana	Alameda Bdo. O'Higgins - Blanco Encalada	Santiago	20
T38C	R. Cumming	Alameda Bdo. O'Higgins - Compañía	Santiago	23
		Compañía - Santo Domingo	Santiago	23
		Santo Domingo - San Pablo	Santiago	23
		San Pablo - Pdte. J. M. Balmaceda	Santiago	22/23
T42C	Av. Brasil	Alameda Bdo O'Higgins - Pdte. J. M. Balmaceda	Santiago	30
T39C	Club Hípico	Almirante Latorre- Gral. Rondizzoni	Santiago	20
		Gral. Rondizzoni Carlos Valdovinos	Santiago - PAC	30
T53S	Club Hípico	Caros Valdovinos- Departamental	PAC	15
T21C	Bandera	Alameda Bdo. O'Higgins - Moneda	Santiago	18
		Moneda - Río Mapocho	Santiago	15

	San Diego	Alameda Bdo. O'Higgins - Franklin	Santiago	20
		Franklin - Costanera Norte FFCC de Circunvalación	Santiago	30
T41C	Almirante Latorre	Alameda Bdo. O'Higgins - Grajales	Santiago	30
		Grajales - Blanco Encalada	Santiago	20
T40C	Avda. Beaucheff	Blanco Encalada - Gral. Rondizzoni	Santiago	40
		Gral. Rondizzoni - Pedro Montt	Santiago	27
T2C	Ismael Valdés Vergara	Banderas - Merced	Santiago	25
T26C	José Miguel de La Barra	Río Mapocho - Merced	Santiago	30
T25C	Santa Lucía	Merced Alameda	Santiago	20
	Carmen	Alameda - Centenario (FFCC de Circunvalación)	Santiago	20
T22C	San Antonio	Río Mapocho-Alameda	Santiago	18/20
T23C	Mac - Iver	José María Caro - Alameda	Santiago	18/20
T39C	Club Hípico	Almirante Latorre - Avda. G. Rondizzoni	Santiago	20/30
T20C	Nataniel	Alameda -Centenario (FFCC Circunvalación)	Santiago	20/22
T26C	Lira - Sierra Bella	Alameda -Centenario (FFCC Circunvalación)	Santiago	20
T33C	Costanera Norte Zanjón de la Aguada	Bascuñán - Pedro Aguirre Cerda	Santiago	30
T12O	Avda. Sur	Grecia - Vicuña Mackenna	Nuñoa	20
T49O	Avda. Salvador	Grecia - Guillermo Mann	Nuñoa	20
C21N	La Unión	Av. La Paz - Recoleta	Recoleta	30
T31S	Costanera Poniente FFCC al Sur	Américo Vespucio - Avda. Lo Espejo	Lo Espejo	35
T49O	Av. Salvador	Av. Irrazaval - Av. Grecia	Nuñoa	20
T17O	J. M. Infante	Av. Irrazaval - Av. Grecia	Nuñoa	20
T17O	República de Israel	Av. Irrazaval - Av. Grecia	Nuñoa	20
T4N	Guanaco	Einstein - Domingo Santa María	Independencia	25
T8N	Bravo de Saravia	Ruta 5 - Bajos de Jiménez	Independencia	20
	Bajos de Jiménez	Bravo de Saravia- Rosa Salas	Independencia	20

	Rosa Salas	Bajos de Jiménez - Las Enredaderas	Independencia	20
	Las Enredaderas	Rosa Salas - F. Vivaceta	Independencia	20
	Hipódromo Chile	F. Vivaceta - México	Recoleta	25
	México	Hipódromo Chile - Recoleta	Recoleta	35
		Recoleta - El Salto	Recoleta	30

Fuente: Archivo SEREMI MINVU RM

Tabla 46: Consideraciones a los Aportes del CMN : Vías PRMS que se Modifican en la MPRMS 104 por Afectar Zonas Típicas

CÓDIGO PRMS	NOMBRE DE LA VÍA	TRAMO	COMUNA	ANCHO ENTRE L. O. NORMADO m.	ANCHO MINIMO L. O. PROPUESTO
T17C	Avda. Matucana	Portales - Sto. Domingo	Quinta Normal - Santiago	40	Disminuye a Ancho Existente entre 25 y 38 m. aprox
T9C	Alameda Bdo. O'Higgins	Estado - San Francisco	Santiago	60/100	Disminuye a ancho existente 44 m.
T14C	Blanco Encalada	Abate Molina- Plaza Ercilla	Santiago	40	Disminuye a Ancho Existente entre 38/40 m. aprox.
T1C	Avda. Pdte. J.. M. Balmaceda	Amunátegui - Morandé	Santiago	44	Tramo desde Amunátegui hasta Morandé queda en 44 m., pero el ensanche es hacia al sur.
		Morandé - Bandera	Santiago	44	Disminuye a ancho existente aprox. 19 m.
	José María Caro	Bandera - Pío Nono	Santiago	30	Desde Morandé a Pío Nono disminuye a ancho existente 23 m. aprox. (17 m. de calzada más 6 m. de acera
T12O	Av. Grecia	Av. Salvador - Marathón	Ñuñoa	45	Disminuye ancho planificado de 45 a 40 m.
T23C	Avda. Santa Rosa	Copiapó - Pedro Lagos	Santiago	40	Disminuye a ancho existente desde Copiapó hasta Marina de Gaete y ensanche al poniente desde Marina de Gaete hasta Pedro Lagos
T30C	Copiapó	San Diego - Santa Rosa Lira - Portugal	Santiago	35-35,50	Ensanche al norte
T15C	Avda. Matta	Zenteno - Santa Elena	Santiago	50	Dejar ancho existente desde Zenteno hasta Santa Elena.
T16C	Ñuble	Carmen - Portugal.	Santiago	30	Dejar ancho existente desde Carmen hasta Portugal

T26O	Bellavista	Magallanes - Carlos Walker Martínez	Providencia	30	Dejar ancho existente entre calle Magallanes y Carlos Walker Martínez
T7O	Eliodoro Yáñez	General del Canto - Manuel Montt	Providencia	25	Dejar ancho existente entre calle General del Canto y Manuel Montt, aprox. 22 m.
		P. de Valdivia - Marchant Pereira	Providencia	25	Dejar ancho existente entre P. de Valdivia y Marchanta Pereira
T13O	Av. Carlos Dittborn	Lo Encalada- Calle Once	Ñuñoa	40	Dejar ancho existente aprox. 31 m. Desde Calle Once hasta Lo Encalada.
T50O	Avda. Suecia	Alonos de Ercilla - Núñez de Arce.	Ñuñoa	25	Dejar ancho existente entre Alonso de Ercilla y Núñez de Arce aprox. 18 m.
T18O	Chile - España	Alonos de Ercilla - Cervantes	Ñuñoa	30	Dejar ancho existente entre Alonso de Ercilla y Cervantes aprox. 24 m.
E6N	Ruta 5	Carlos Medina y Comandante Canales	Independencia	130	Dejar ancho existente entre Calle Carlos Medina y Comandante Canales aprox. 60 m.
T10N	Santos Dumont	Montserrat- Recoleta	Recoleta	35	Disminución de ancho a 25 m. entre Recoleta y Montserrat
T5N	Recoleta	Santos Dumont - Unión	Recoleta	40	Disminución de ancho a 30 m. entre Dumont hasta Unión.
E11S	Par Vial C° San José de Maipo	Canada Sur hasta Canada Norte	San José de Maipo	52 (el par)	Modificar trazado de la vía PRMS, haciendo un by-pass de la ZT 25 m. de ancho (Par Vial)
T21O	Padre Hurtado	Camino El Alba - General Blanche	Las Condes	40	Tramo subterráneo según art. 2.3.7 de la OGUC (condiciones de diseño)

Fuente: Archivo SEREMI MINVU RM

Tabla 47: Consideraciones a los Aportes realizados por la SEREMI de Medio Ambiente

Revisión Observaciones	
1. Alternativas al Proyecto.	
Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
La Alternativa 2 corresponde a un ajuste menor de lo presentado en la Alternativa 1. Por lo que hasta ahora sigue existiendo sólo una Alternativa.	La estrategia escogida para dar cumplimiento con el objetivo propuesto, consiste en la construcción de alternativas a partir de procesos participativos. Sin perjuicio de lo anterior, las diferencias que se observan entre las alternativas 1 y 2 corresponden a: 1. Incorporación de nuevos criterios de planificación, los que se exponen en la Memoria Explicativa 2. La redefinición de vías que afectan los Humedales de Quilicura y Batico. 3. Aumento en la desafectación de Declaratorias de Utilidad Pública (DUP) 4. Precisión de trazados viales, en función de requerimientos municipales (Concordancia Planificación Local)
Carece de un análisis estratégico del porqué y para qué se quiere reconocer y declarar vialidades expresas y troncales.	Está desarrollado en el Avance de IA y en la Memoria Explicativa, sin embargo, se complementará el Informe Ambiental, al abordar el porqué se requiere desarrollar la modificación en comento. El tema de la planificación es anticiparse al futuro crecimiento urbano de la Región. Es responderse a la pregunta hacia dónde y cómo crecerá la ciudad, generando certezas normativas en el territorio, a través de herramientas como la declaratoria de utilidad pública.
Responde a un enfoque lineal y sectorial para regularizar vialidades ya descritas en el PRMS sin una mirada integral del territorio de saber si existe una necesidad real de reconocer y crear nuevas vialidades (por ej. el Anillo Orbital).	Se estima que la RM, en un lapso de 30 o 40 años más, puede llegar a tener 12 o 13 millones de habitantes. Para ese escenario es que se esta proponiendo una red vial de expresas y troncales, acorde a dicho crecimiento. Dentro de las conexiones, se propone el anillo orbital, dado que con el tiempo se ha probado esta la eficacia que tienen las conexiones en anillo para descongestionar y distribuir flujos. Dichas conectividades deben preverse con anticipación para garantizar su materialización, como lo fue en su momento la definición del anillo de Av. Américo Vespucio, la cual se define en el Plan Intercomunal de Santiago (PIS) en los años 60.

Revisión Observaciones	
1. Alternativas al Proyecto.	
Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
Desde un punto de vista metodológico, previo a establecer la alternativa y realizar su evaluación, deben estar subsanados los marcos del problema, de gobernabilidad, y de referencias estratégicas, participación de actores claves, sociabilización de los Objetivos Ambientales, Criterios de Sustentabilidad, Temas ambientales prioritarios, FCD. De no tenerse lo anterior resuelto, difícilmente se pueden dar a conocer alternativas de estructuración (desde la metodología EAE).	En efecto, se ha trabajado en los puntos señalados, los cuales han sido trabajados tanto con los OAE como con los Municipios, los cuales actúan en representación de la comunidad, a través de distintas instancias de consulta y participación.

Revisión Observaciones

2. Singularidades Ambientales

Ruido Ambiental

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
La modificación PRMS 104 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, deberá proponer alternativas y condiciones de desarrollo sustentable, tanto para la definición de la trama vial como el de su territorio adyacente.	<p>El ruido ambiental ha sido levantado como parte de los problemas ambientales, lo cual será profundizado en el informe ambiental. Sin embargo, es importante señalar que este tema no ha sido definido como factor crítico de decisión, entre otras cosas, por:</p> <ol style="list-style-type: none"> Desde un punto de vista normativo, las atribuciones de los Planes Reguladores Intercomunal y las competencias técnicas de la SEREMI MINVU, no le permiten llevar a cabo una gestión del control de ruido ambiental. Desde un punto de vista de diseño de la red vial, las indicaciones sectoriales (MINVU), promueven densificar los principales ejes viales (red estructurante), tendiendo a generar incentivos para que ello ocurra. El alcance ambiental de la problemática, es abordado de través de normativas sectoriales (MMA y Transporte) que regulan las emisiones según fuente: <ul style="list-style-type: none"> En el caso de las fuentes fijas, estas se rigen por la norma de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que define el Decreto Supremo Nº 38/2011, del Ministerio del Medio Ambiente. En el caso de las fuentes móviles, la regulación permite diferenciar entre: Norma de Emisión de Ruido para Buses de Locomoción Colectiva Urbana y Rural (solo para la RM), Decreto Supremo Nº 129/2001 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y, Norma de Emisión de Ruido para Vehículos Livianos, Medianos y Motocicletas, Decreto Supremo Nº 7/2015, del Ministerio del Medio Ambiente (Actualmente en revisión) Existen regulaciones complementarias, donde se destaca el SEIA, donde se evalúan los proyectos según la norma nacional (Junio 2021 se inició la Elaboración del Anteproyecto de la Norma Primaria de Calidad Ambiental para Ruido) La modificación reduce de manera significativa las Declaratorias de Utilidad Pública vigentes en el área urbana, y en el área rural define una nueva red vía, basada en la red existente, basándose en los actuales caminos públicos enrolados por el MOP.

Revisión Observaciones

2. Singularidades Ambientales

Ruido Ambiental

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
Es importante considerar los siguientes aspectos en la toma de decisiones: <ul style="list-style-type: none"> El grado en que el Plan afectará a su entorno aledaño y cuáles son las consecuencias ambientales sobre la calidad de vida y salud de la población actual y proyectada. Además, debe establecerse lineamientos y/o criterios a considerar para la gestión del control del ruido ambiental en el diseño de las alternativas de estructuración. 	<p>Los temas señalados serán abordados como parte de la profundización que se realizará a la descripción del problema / preocupación ambiental.</p> <p>Es importante señalar que la población de la región metropolitana se concentra en el área urbana consolidada, donde el PRMS y los instrumentos de planificación vigentes han identificado DUP, previas. El tema señalado en el ORD., referido a la calidad de vida y salud de la población actual y proyectada, está vinculado a vías vigentes, vale decir, los potenciales efectos habrían sido generados al momento de aprobarse el PRMS y sus modificaciones. Por el contrario, la MPRMS 104, ha priorizado la desafectación de las DUP.</p> <p>El instrumento no tienen competencias para establecerse lineamientos y/o criterios a considerar para la gestión del control del ruido ambiental en el diseño de las alternativas de estructuración, sin perjuicio de ello, y en función de los resultados de la evaluación ambiental, se podrían establecer directrices que vayan en la línea de la gestión del control del ruido ambiental, aun cuando las competencias del órgano promotor es reducido en estas materias.</p>

Revisión Observaciones

2. Singularidades Ambientales

Ruido Ambiental

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
<ul style="list-style-type: none"> La Red vial del plan no fundamenta de qué forma abordan los objetivos específicos 1 y 4. Tampoco cómo incluye los ODS 3 y 11, sus metas 3.9 y 11.6, respectivamente. Cabe indicar, que las áreas verdes y arborización no generan una disminución objetiva en los niveles de ruido, sin embargo, este si puede generar un efecto subjetivo de menor molestia, cuando la visibilidad de la vía o carretera se ve interrumpida por la presencia de árboles. Un área verde podrá disminuir los niveles de ruido sólo si estas tienen una dimensión tal que permita distanciar a la vía de la población residencial. 	<p>Se agradece la indicación y se trabajará en mejorar la descripción y alcance de los objetivos específicos, así como en la revisión de los ODS y su vinculación con la presente modificación</p>
<p>En virtud del diseño de la alternativa N°2, se puede señalar que no fueron considerados de buena manera los atributos ambientales por donde se traza las vías, dado que se proyectan v/as troncales y/o expresas, un nuevo eje orbital y túneles y/o bien se vuelven a reconocer vialidad establecida en el PRMS que hasta la fecha no se han materializado en áreas de alto valor ambiental para la región, sin entregar mayor fundamento.</p>	<p>En efecto, el ORD 104 quedó traspapelado, por lo que no fue considerado en detalle al momento de la definición de la alternativa 2. Sin perjuicio de ello, a sido considerado en la elaboración del Anteproyecto según se pasa a detallar:</p>

Revisión Observaciones

2. Singularidades Ambientales

Áreas de Valor Ambiental

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
<p>En virtud del diseño de la alternativa N°2, se puede señalar que no fueron considerados de buena manera los atributos ambientales por donde se traza las vías, dado que se proyectan v/as troncales y/o expresas, un nuevo eje orbital y túneles y/o bien se vuelven a reconocer vialidad establecida en el PRMS que hasta la fecha no se han materializado en áreas de alto valor ambiental para la región, sin entregar mayor fundamento.</p>	<p>En efecto, el ORD 104 quedó traspapelado, por lo que no fue considerado en detalle al momento de la definición de la alternativa 2. Sin perjuicio de ello, a sido considerado en la elaboración del Anteproyecto según se pasa a detallar:</p>

Revisión Observaciones

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
<ul style="list-style-type: none"> Sitios Prioritarios de Conservación de la Biodiversidad: <ul style="list-style-type: none"> Contrafuerte Cordillerano: E90 Av. Pie Andino (Anillo Orbital) Santuarios de la Naturaleza: <ul style="list-style-type: none"> E9P Camino Poniente (Anillo Orbital) - SN Quebrada de La Plata. E24S Ruta del Valle Sur - SN El Ajial. T63O Par Vial Sur Poniente El Volcán - SN Cascada de Las Ánimas. T3S Transversal Sur - SN Horcón de Piedra (cerro El Cepillo) Ecosistema amenazado: <ul style="list-style-type: none"> E90 Av. Pie Andino (Anillo Orbital) Parques Naturales: <ul style="list-style-type: none"> E90 Av. Pie Andino (Anillo Orbital) cruza y colinda: Parque Aguas de Ramón, Cantalao, San Carlos de Apoquindo, Quebrada de Macul, Mahuida y Bosque Panul. Humedales Urbanos: <ul style="list-style-type: none"> Quilicura, El Trapiche (Peñaflor) 	<p>Justificación Av. Pie Andino:</p> <ul style="list-style-type: none"> E90 Av. Pie Andino (Anillo Orbital). Disminuye el ancho normado de 80 a 60 m. acompaña a esta vía un parque adyacente en todo el pie cordillerano. Hay tener en cuenta que esta vía va prácticamente en el borde del Límite de Extensión Urbana fijado por el PRMS (cota 900 y cota 1000) y en algunos tramos dentro del área urbana. finalmente la ciudad se extenderá hasta dicho límite, por lo tanto no está afectando el contrafuerte cordillerano. La no afectación del medio ambiente, es tema también de los proyectos, no de la Planificación. <p>Cambios en vialidades propuestas para no afectar Santuarios ni Humedales:</p> <ul style="list-style-type: none"> E9P Camino Poniente. Se ajusta trazado para no afectar Santuario de la Naturaleza Quebrada de la Plata en Maipú. E24S Ruta del Valle Sur. Se ajusta trazado para no afectar Santuario de la Naturaleza El Ajial en Paine. T69O Par Vial Surponiente El Volcán. Se elimina tramo donde pasa por el Santuario de la Naturaleza Cascada de Las Ánimas, para no afectarlo. T3S Transversal Sur. Se elimina el tramo desde Ruta del Valle Poniente, en Melipilla, hasta LEU oriente de Pintué en Paine. Para no afectar el Cerro El Cepillo y el S de la N El Horcón de Piedra. <p>Humedal urbano en Quilicura y Vialidad proyectada:</p> <ul style="list-style-type: none"> T34N Industrial y T35N Colo - Colo: se ha modificado su trazado para no afectar el Humedal T36N San Luis y T40N O'Higgins se han eliminado del PRMS, para no afectar el Humedal T37N Gral. San Martín, no toca el Humedal, T38N Las Torres: atraviesa un sector corto del Humedal. T27N y T28N Costaneras Norte y Sur Estero Las Cruces: Estas vías no pueden ser modificadas porque alteraría la Zonificación vigente del PRMS. <p>Humedal El Trapiche, Peñaflor:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se ha modificado el trazado de la Costanera Norte y Sur del Río Mapocho T8P y T9P respectivamente y el de la vía T12P Los Pajaritos La no afectación del Humedal deberá ser abordado como tema de proyecto vial, no es tema de la planificación

Revisión Observaciones

3. Actores Claves

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
<p>No se han generado instancias con los AC que esta SEREMI ha recomendado que son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Adm. De los Santuarios de la Naturaleza de la RMS CONAF RMS - Adm. Río Clarillo Fundación San Carlos Fundación Batuco Sustentable Asoc. Red Parques Cordillera Comité Amb. Municipales - comunas Pie de Monte y Comunas Proceso de declaratorias de Humedales Urbanos. Municipalidades con áreas protegidas y humedales urbanos declarados Consejo de Monumentos Nacionales Representantes del Sector Agrícola de la Comuna. 	<p>Los Actores Claves han sido definidos en las Necesidades de Participación, parte del Informe Ambiental.</p> <p>Su priorización e identificación se ha realizado en función de criterios vinculados a las competencias y atribuciones de dichos actores, priorizándose a aquellos que cuentan con atribuciones de planificación en el territorio.</p>

Revisión Observaciones

4. Información Secundaria

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
<p>Se reitera la información georreferenciada en KMZ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Santuarios de la Naturaleza RMS. • Pisos Vegetacionales Pliscoff, 2015. • Estudio "Definición de áreas de protección natural y/o patrimonial, en el piedemonte andino del sector oriente". • Sitios Prioritarios para la Conservación de la Biodiversidad. • Mapa de Ruido y minuta correspondiente. 	<p>Si bien, parte de la información ya ha sido analizada, se solicita enviar nuevamente el link, para cotejar que la información utilizada corresponde a la por ustedes señalada.</p>

5. Objetivos Ambientales

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
<p>No hay coherencia entre los objetivos ambientales y los objetivos del Plan, debido a que la Alternativa 2 no garantiza la protección del MA, los recursos naturales y los espacios de alto valor natural sino que realizará la fragmentación, la pérdida de hábitat y/o una perturbación a los ecosistemas de alto valor ambiental en la Región.</p>	<p>Según se observa, el plan incorpora en el Anteproyecto las singularidades ambientales, como una prioridad para la toma de decisiones, por lo tanto si bien la alternativa 2, puede no garantizar la protección, si lo hace el anteproyecto del Plan.</p>



Revisión Observaciones

6. Criterios de Desarrollo Sustentable

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
<p>Debido a la falta de claridad de los Obj. Amb. Presentados, no es posible evaluar si lo establecido en los CDS ayudará a establecer el contexto de las reglas de sustentabilidad del Plan.</p>	<p>Ídem respuesta anterior. Complementario a ello, se trabajará en profundizar la descripción y alcance, con el objeto de profundizar en las reglas de sustentabilidad.</p>

7. Otros

Comentario / Observación	Aclaración / Respuesta
<p>El Servicio no comparte la Alternativa N°2.</p>	<p>Se han incorporado a la confección del Anteproyecto y al Informe Ambiental, las consideraciones ambientales señaladas por el SEREMI de Medio Ambiente</p>
<p>En la información que adjunta el Órgano Responsable no se encuentran las observaciones que ha realizado esta Secretaría</p>	<p>Tras ser evaluadas en su mérito, se han incorporado a la confección del Anteproyecto y al Informe Ambiental</p>
<p>Se considera que el proceso metodológico no se está ajustando correctamente a lo establecido en la Guía de Orientación para la EAE y la DDU 430.</p>	<p>El proceso de toma de decisiones ha incorporado las consideraciones ambientales, en el proceso de toma de decisiones.</p>
<p>Esta toma de decisión podría dejar condicionado, el desarrollo de una buena propuesta del PROT par la RMS.</p>	<p>En efecto, esta es la primera vez que se articula el territorio con una visión regional y un horizonte de largo plazo.</p>



Fuente: Archivo Geoacción SpA

3 INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EFECTUADAS

La coordinación y convocatoria a los otros actores claves no OAE y de la ciudadanía se implementó en este período mediante las siguientes instancias:

- Cuestionario de Diagnóstico para Municipios.
- Grupo Focal con actores específicos.
- Talleres de Trabajo con Municipios sobre la alternativa 1 de modificación.
- Cuestionario de Consulta a Municipios sobre la alternativa 1.
- Informes de pronunciamiento de los municipios sobre la alternativa 2 de modificación.
- Consulta a representantes de áreas de interés y valor natural respecto de la alternativa 2 de modificación.

A continuación, se describen y sintetizan los resultados de cada una de las instancias señaladas. En los documentos adjuntos de este informe y en el expediente digital de la EAE, se presentan el detalle de los oficios de convocatoria, los cuestionarios implementados y los verificadores de sus aportes al proceso.

3.1 1º ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN DE OTROS ACTORES CLAVE Y DEL ÁMBITO CIUDADANO: CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO A MUNICIPIOS

La primera actividad de participación estuvo enfocada en 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 Municipios del área de la modificación.

3.1.1 Sistematización de Respuestas de Municipios a Cuestionarios de Diagnóstico

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de las respuestas al cuestionario de diagnóstico por parte de los municipios, y sus aportes en relación a antecedentes complementarios.

Tabla 48: Síntesis Cuestionario de Diagnóstico a Municipios

Síntesis	
Actividad	Cuestionario de Diagnóstico a Municipios 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	<p>Se recibieron 46 cuestionarios respondidos, representando 39 municipios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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
Resultado de la Instancia	<p>Como resultado de la instancia se recibieron un total de 46 cuestionarios, los que representan la opinión de 39 Municipios. Dentro de las respuestas se recibió información referida a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El 58% de los municipios participantes señalan contar con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada

	<p>por la modificación. De os documentos enviados, estos son en su mayoría Planes de alcance comunal, como PLADECOS, PLADETUR, Estudios de Capacidad Vial, Ordenanzas locales, y Estrategias, por señalar algunos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El 37% de las instituciones participantes señalan contar con algún proyecto de inversión y un 23% en estudios en el área de la modificación. - Respecto de la identificación de valores ambientales, los municipios reconocen atributos y valores del territorio, siendo aquellos vinculados a la modificación las arboledas asociadas a vías; el transporte sustentable (bicicleta – caminata); la presencia de barrios y/o edificaciones patrimoniales; corredores ecológicos y riesgos; por señalar algunos. - Respecto de la identificación de problemas ambientales, se señaló la contaminación atmosférica (ruido y CO₂), Afectación de los Servicios ecosistémicos; los incendios forestales; y el deterioro de los barrios, por mencionar los más relevantes. - Respecto de la identificación de conflictos socio ambientales, los principales están asociados a las declaratorias de utilidad pública vigentes en el área (expropiaciones no realizadas), lo que afecta el patrimonio familiar. - Respecto de los objetivos ambientales, el 89% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental <i>"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"</i> . - El 86% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental <i>"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"</i> - El 84% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el objetivo ambiental <i>"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"</i> .
--	--

	- Respecto de la formulación del criterio de desarrollo sustentable, el 70% de los participantes señalaron estar en acuerdo con el criterio propuesto.
--	--

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los resultados obtenidos a partir del cuestionario y antecedentes complementarios fueron utilizados para validar los antecedentes técnicos trabajados durante la fase de contexto y enfoque, lo que permitió priorizar los temas ambientales relevantes.

El detalle de las respuestas entregadas por los municipios se encuentra en el acápite de documentos adjuntos de este informe.

3.2 GRUPO FOCAL CON ACTORES ESPECÍFICOS

3.2.1 Grupo Focal con Municipios con Norma Condicionada (ZODUC - PDUC) Aplicada

Se sostuvo un grupo focal 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.

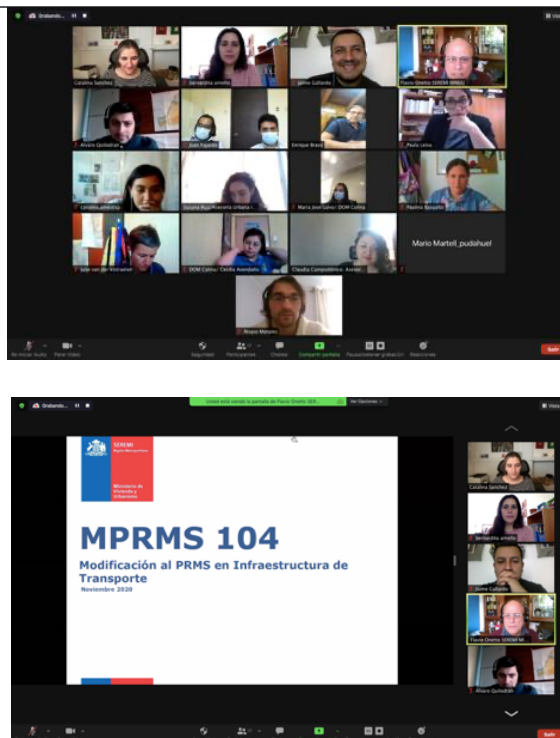
Figura 10: Acta de Grupo Focal Municipios con norma condicionada ZODUC PDUC aplicada

ACTIVIDAD	GRUPO FOCAL CON 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 Y APORTES	
<ul style="list-style-type: none"> • 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 Ruta 5, 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.

3.3 2º ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN DE OTROS ACTORES CLAVE Y DEL ÁMBITO CIUDADANO: TALLERES DE ALTERNATIVA CON MUNICIPIOS

La segunda actividad desarrollada con los otros actores claves y del ámbito ciudadano correspondió a un taller de presentación y análisis sobre la alternativa de modificación con los municipios, organizados en cuatro grupos y complementado con un cuestionario digital para recibir sus opiniones y aportes. A continuación, se presenta una síntesis de cada actividad y los aportes recibidos.

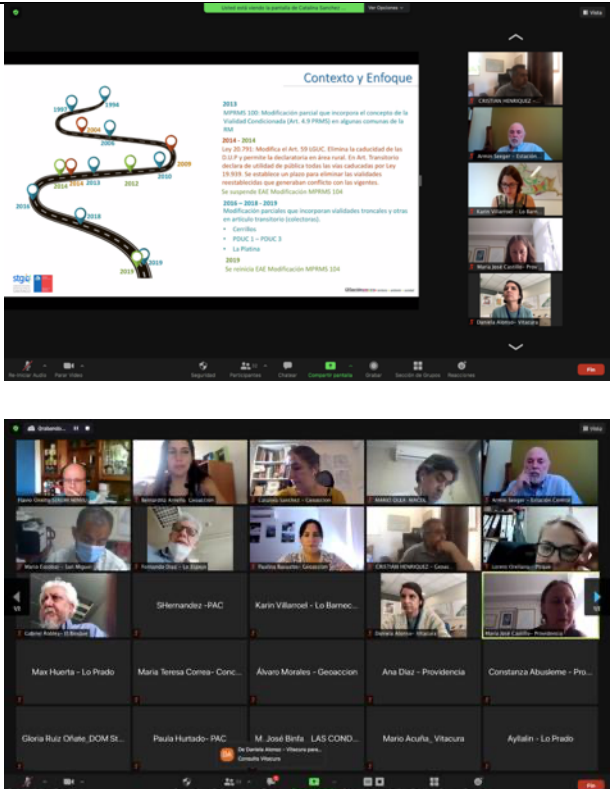
3.3.1 Taller de Alternativa con Municipios Grupo 1: PRMS 1994

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 49: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 1 PRMS 1994

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativa 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>29 Municipios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Santiago 2. Providencia 3. Ñuñoa 4. Macul 5. San Joaquín 6. San Miguel. 7. Pedro Aguirre 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
Asistencia	<p>33 asistentes, y representación de 17 municipios:</p> <p>30. Karin Villarroel, Municipalidad de Lo Barnechea</p> <p>31. Mario Escobar, Municipalidad de San Miguel</p> <p>32. Catherine Manríquez, Municipalidad de Recoleta</p> <p>33. María José Castillo, Providencia</p> <p>34. Ana Díaz, Municipalidad de Providencia</p> <p>35. Constanza Abuseleme, Municipalidad de Providencia</p> <p>36. Armin Seeger, Estación Central</p> <p>37. Ayllalin Pardo, Municipalidad de Lo Prado</p> <p>38. David Parra, Municipalidad de Lo Prado</p> <p>39. Max Huerta, Municipalidad de Lo Prado</p> <p>40. Orlando Ríos, Municipalidad de Lo Prado</p> <p>41. Fernando Díaz, Municipalidad de Lo Espejo</p> <p>42. Gabriel Robles, Municipalidad de El Bosque</p> <p>43. Gabriela, Municipalidad de El Bosque</p> <p>44. Gloria Ruiz, Municipalidad de Santiago</p> <p>45. Gonzalo Portilla, Municipalidad de Quinta Normal</p> <p>46. Loreto Orellana, Municipalidad de Pirque</p> <p>47. María José Binfa, Las Condes</p> <p>48. Daniela Alonso, Municipalidad de Vitacura</p> <p>49. Mario Acuña, Municipalidad de Vitacura</p> <p>50. Mario Olea, Municipalidad de Macul</p> <p>51. Francisca Correa, Municipalidad de Macul</p> <p>52. Sebastián Hernández, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda</p> <p>53. Paula Hurtado, Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda</p> <p>54. Gabriela Soto, Municipalidad de Peñalolén</p> <p>55. Javier Castillo, Municipalidad de Peñalolén</p> <p>56. María Teresa Correa, Conchalí</p> <p>57. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM</p> <p>58. Catalina Sánchez Geoacción</p> <p>59. Cristian Henríquez, Geoacción</p> <p>60. Álvaro Morales, Geoacción</p> <p>61. Bernardita Arnello, Geoacción</p> <p>62. Paulina Basualto, Geoacción</p>
Desarrollo de la instancia	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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

	<p>extremadamente complejo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	 <p>The image shows a Zoom meeting interface. The top part displays a presentation slide titled 'Contexto y Enfoque' with a timeline of EAE modifications from 2013 to 2019. The timeline includes key events such as the approval of the EAE Modification MPRMS 104 in 2013, the approval of the EAE Modification MPRMS 105 in 2014, and the approval of the EAE Modification MPRMS 106 in 2015. The bottom part of the image shows a grid of participants in the Zoom meeting, including individuals from various municipalities and organizations.</p>

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

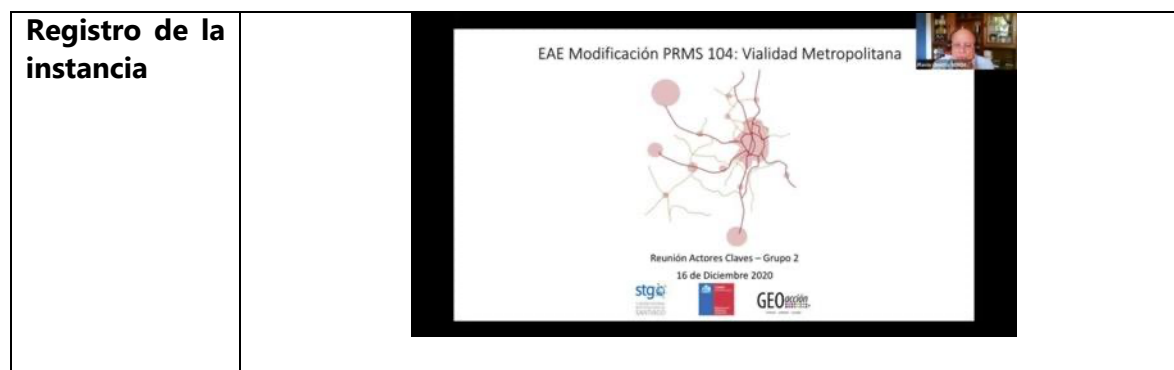
3.3.2 Taller de Alternativa con Municipios Grupo 2: Chacabuco

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 50: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 2 Chacabuco

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativa 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>8 Municipios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Quilicura 2. Pudahuel 3. Renca 4. Cerro Navia 5. Maipú 6. San Bernardo 7. La Pintana 8. Puente Alto
Asistencia	<p>19 asistentes, y representación de 8 municipios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Héctor Moreno, Municipalidad de Puente Alto 10. María Ulloa, Municipalidad de Puente Alto 11. Guillermo Venegas, Municipalidad de Puente Alto 12. Gladys Morales, Municipalidad de Maipú 13. Andrés Araos, Municipalidad de La Pintana 14. Claudia Campodónico, Municipalidad de Pudahuel 15. Claudio Aliaga, Municipalidad de Quilicura 16. Pedro Palma, Municipalidad de Quilicura 17. Karina Cavieres, Municipalidad de Cerro Navia 18. Víctor Elgueda, Municipalidad de Cerro Navia 19. Rocío Andrade, Municipalidad de Renca 20. Verónica Krsulovic, Municipalidad de San Bernardo 21. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM 22. Jaime Gallardo, Gobierno Regional 23. Catalina Sánchez Geoacción 24. Cristian Henríquez, Geoacción 25. Álvaro Morales, Geoacción 26. Bernardita Arnello, Geoacción 27. Paulina Basualto, Geoacción
Desarrollo de la instancia	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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.



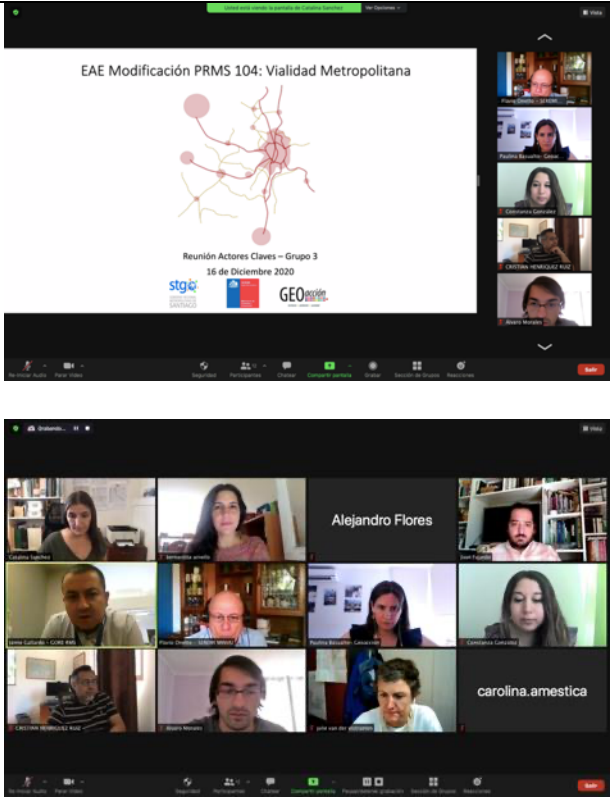
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

3.3.3 Taller de Alternativa con Municipios 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 51: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 3 Modificación PRMS 100

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativa 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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: <ol style="list-style-type: none"> 1. Colina 2. Lampa 3. Til Til
Asistencia	15 asistentes, y representación de 3 municipios: <ol style="list-style-type: none"> 4. Juan Fajardo, Municipalidad de Lampa 5. Alejandro Flores, Municipalidad de Lampa 6. Luis Felipe Bascour, Municipalidad de Lampa 7. Julie Van der Elstraeten, Municipalidad de Colina 8. Carolina Améstica, Municipalidad de Colina 9. Álvaro Quilodrán, Municipalidad de Colina 10. Gabriel Segovia, Municipalidad de Til Til 11. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM 12. Jaime Gallardo, Gobierno Regional 13. Catalina Sánchez Geoacción

	<p>14. Cristian Henríquez, Geoacción</p> <p>15. Álvaro Morales, Geoacción</p> <p>16. Constanza González, Geoacción</p> <p>17. Bernardita Arnello, Geoacción</p> <p>18. Paulina Basualto, Geoacción</p>
Desarrollo de la instancia	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> - Se consulta sobre los motivos de la modificación y si se ha trabajado 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.

3.3.4 Taller de Alternativa con Municipios 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 52: Sistematización Taller de Alternativa con Municipios Grupo 4 Modificación 73 PRMS (2006)

Síntesis	
Actividad	Taller Alternativa 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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: <ol style="list-style-type: none"> 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
Asistencia	22 asistentes, y representación de 8 municipios: <ol style="list-style-type: none"> 13. Cristian Aburto, Municipalidad de Buin 14. Guillermo Ibacache, Municipalidad de Buin 15. Oscar Contreras, Municipalidad de Buin 16. Vanessa Ramos, Municipalidad de Curacaví 17. Juan Pino, Municipalidad de Curacaví 18. Diego Escobar, Municipalidad de Curacaví 19. Christian Yáñez, Municipalidad de San Joaquín 20. Jimena Thayer, Municipalidad de San Joaquín 21. Marcela Brossard, Municipalidad de Peñaflor 22. Berta Vrieva, Municipalidad de Alhué 23. Carola Serrano, Municipalidad de Talagante 24. Gustavo Dietrich, Municipalidad de Talagante 25. Maricela Campos, Municipalidad de Isla de Maipo 26. Cristian Palma, Municipalidad de Isla de Maipo

	<p>27. José Ignacio Pinto, Municipalidad de San Pedro</p> <p>28. Flavio Onetto, SEREMI MINVU RM</p> <p>29. Jaime Gallardo, Gobierno Regional</p> <p>30. Catalina Sánchez Geoacción</p> <p>31. Cristian Henríquez, Geoacción</p> <p>32. Álvaro Morales, Geoacción</p> <p>33. Bernardita Arnello, Geoacción</p> <p>34. Paulina Basualto, Geoacción</p>
Desarrollo de la instancia	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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.

3.3.5 Sistematización de Respuestas de Municipios a Cuestionarios sobre la Alternativa de Modificación

Las respuestas obtenidas al cuestionario sobre la alternativa de modificación se sintetizan a continuación.

Tabla 53: Sistematización Cuestionarios Alternativa Municipios

Síntesis	
Actividad	Cuestionario de Alternativas para Municipios 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	<p>Se recibieron 41 cuestionarios respondidos, representando 40 municipios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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
Resultado de la instancia	Como resultado de la instancia se recibieron: - 39 Pronunciamientos vía cuestionario - 2 Pronunciamientos vía Oficio. - 8 Municipios se declararon conformes con la Alternativa - 32 Municipios plantearon observaciones referidas a: <ul style="list-style-type: none"> o Incorporar nuevas declaratorias de utilidad pública o Eliminar declaratorias de utilidad pública propuestas o Eliminar declaratorias de utilidad pública vigentes o Reducir o ampliar Propuesta las declaratorias de utilidad pública propuestas o Reducir o ampliar Propuesta las declaratorias de utilidad vigentes

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los resultados obtenidos a partir de los cuestionarios y documentos complementarios fueron analizados detenidamente por el equipo de planificación, según se expone en el acápite de documentos adjuntos de este informe. En él se incorpora el detalle de lo consultado y cómo esto ha sido considerado en la elaboración de la Alternativa 2.

3.4 3º ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN DE OTROS ACTORES CLAVE Y DEL ÁMBITO CIUDADANO: CONSULTA SOBRE ALTERNATIVA 2 A MUNICIPIOS

Se realizó una consulta a los municipios respecto de la alternativa 2 de modificación, solicitando un informe de pronunciamiento. Las respuestas obtenidas se sintetizan a continuación.

Tabla 54: Sistematización Consulta a Municipios sobre Alternativa 2

Síntesis	
Actividad	Consulta a Municipios sobre alternativa 2 mediante informes de pronunciamiento
Plazo	Recepción de respuestas por oficina de partes SEREMI MINVU RM, entre el 25 de agosto de 2021 y hasta el 15 de octubre de 2021.
Convocatoria	52 municipios
Respuestas Recibidas	Se recibieron 30 respuestas de municipios: <ol style="list-style-type: none"> 1. Buin 2. Colina 3. Conchalí 4. Curacaví

	<ul style="list-style-type: none"> 5. Huechuraba 6. Independencia 7. La Florida 8. La Granja 9. La Reina 10. Lampa 11. Las Condes 12. Lo Prado 13. Maipú 14. Melipilla 15. Paine 16. Pedro Aguirre Cerda 17. Peñaflor 18. Peñalolén 19. Providencia 20. Pudahuel 21. Quilicura 22. Quinta Normal 23. Recoleta 24. Renca 25. San Bernardo 26. San Joaquín 27. San Miguel 28. Santiago 29. Talagante 30. Vitacura
Resultado de la instancia	<p>Como resultado de la instancia se recibieron:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 30 Pronunciamiento vía Oficio y/o correo electrónico. - 1 Municipio se declaró conforme con la Alternativa 2 - 29 Municipios plantearon observaciones referidas a: <ul style="list-style-type: none"> ○ Incorporar nuevas declaratorias de utilidad pública ○ Eliminar declaratorias de utilidad pública propuestas ○ Eliminar declaratorias de utilidad pública vigentes ○ Reducir o ampliar Propuesta las declaratorias de utilidad pública propuestas ○ Reducir o ampliar Propuesta las declaratorias de utilidad vigentes

Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los resultados obtenidos a partir de las observaciones emitidas por los Municipios, fueron analizados detenidamente por el equipo de planificación, según se expone en el acápite de documentos adjuntos de este informe, refiriéndose el detalle de lo consultado y cómo esto ha sido considerado en la elaboración de la Alternativa 3.

3.5 4º ACTIVIDAD DE PARTICIPACIÓN DE OTROS ACTORES CLAVE Y DEL ÁMBITO CIUDADANO: CONSULTA SOBRE ALTERNATIVA 2 A REPRESENTANTES DE ÁREAS DE INTERÉS Y VALOR NATURAL

Se realizó una consulta a los representantes de áreas de interés y valor natural respecto de la alternativa 2 de modificación, a través de un taller y aportes complementarios. Las respuestas obtenidas se sintetizan a continuación.

Tabla 55: Sistematización Consulta a representantes de Áreas de Interés y Valor Natural sobre Alternativa 2

ACTIVIDAD	MINUTA TALLER REPRESENTANTES DE ÁREAS DE VALOR NATURAL RM
FECHA DE REUNIÓN:	JUEVES 23 DE NOVIEMBRE DE 2021
HORA:	10:00 HRS. A 13:10 HRS.
LUGAR:	VIDEO CONFERENCIA ZOOM
PARTICIPANTES	Flavio Onetto, Seremi MINVU
	Jaime Gallardo, GORE RMS
	Daniel Sánchez, Ministerio de Medio Ambiente
	Andrés Otero, Presidente Red de Santuarios de la Naturaleza RM y Santuario San Juan de Piche
	Constanza Dyvinetz, arquitecto Municipalidad de Puente Alto
	Felipe Lanuza, arquitecto, representante Hijuela C Predio Los Nogales
	Fernanda Romero, Santuario de la Naturaleza Altos de Cantillana y Horcón de Piedra y Reserva Natural Alto Cantillana
	Héctor Moreno, Asesor Urbanista Municipalidad de Puente Alto
	Hernán Lorca, Coordinador de Entorno del Santuario Laguna de Bato Fundación San Carlos
	Jeannette Quevedo, Profesional Participación Ciudadana Municipalidad de Peñalolén, Parque Quebrada de Macul
	Jocelyn Ávila, Directora Medio Ambiente Municipalidad de Peñalolén
	María Ulloa, profesional Plan Regulador Comunal Puente Alto
	Natalia Rebolledo, Jefa Departamento de Parques Municipalidad de Peñalolén
	Rafael Ascanio, Angloamerican, Hijuela C Predio Los Nogales
	Felipe Undurraga, Hijuela C Predio Los Nogales

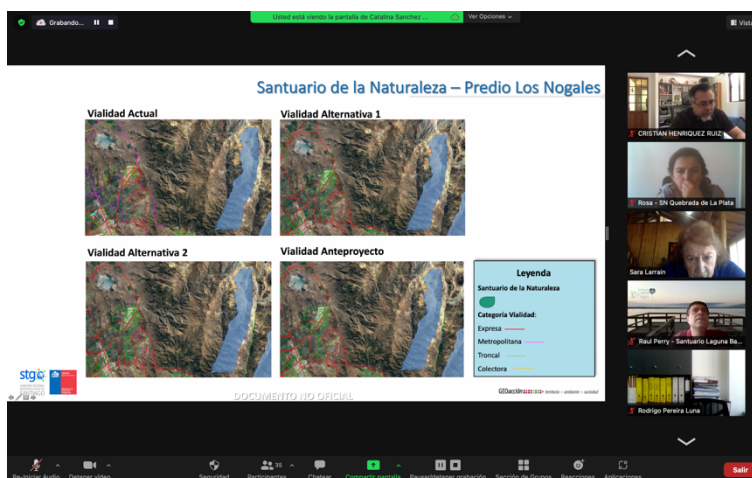
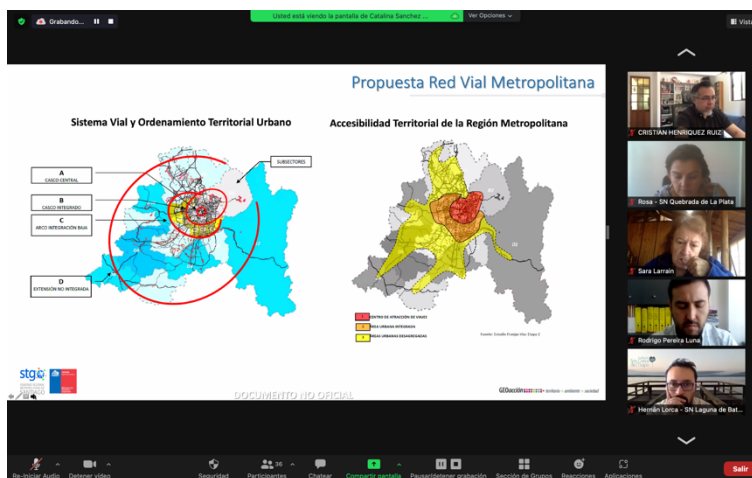
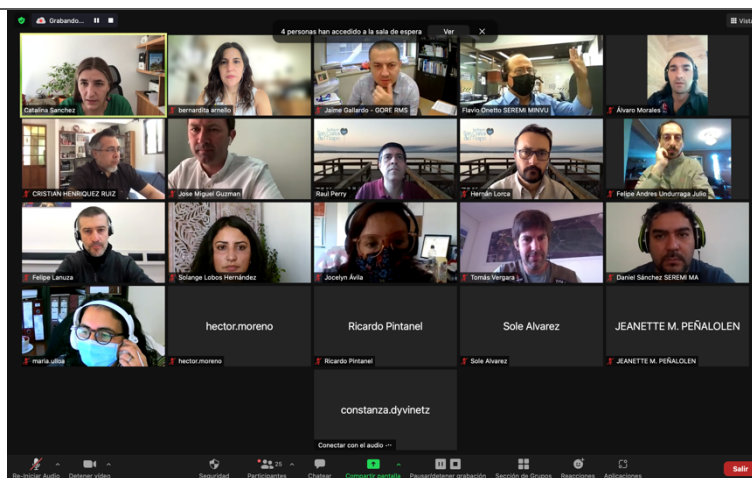
	Raúl Montiel, Director de Tránsito Municipalidad de Peñalolén
	Raúl Perry, Gerente Fundación San Carlos de Maipo
	Ricardo Cofré, Director de Medio Ambiente Municipalidad de Peñalolén, Parque Quebrada de Macul
	Ricardo Pintanel, departamento de Participación Ciudadana Municipalidad de Peñalolén
	Rosa Peralta, Santuario de la Naturaleza Quebrada de La Plata
	Solange Lobos, Santuario de la Naturaleza Quebrada de La Plata
	Soledad Álvarez, profesional Asesoría Urbana Municipalidad de Peñalolén
	Tomás Vergara, Municipalidad de La Reina, Director Parque Mahuida
	María José Cholaky, Directora de Obras Municipalidad de Peñalolén
	Alfonso Campos, Director Santuario El Plomo, Reserva Yerba Loca
	Sara Larraín, Santuario San Francisco de Lagunillas
	Gabriela Soto, Asesoría Urbana Municipalidad de Peñalolén
	Fernando Salinas, Dirección de Tránsito Municipalidad de Peñalolén
	Javiera Ahumada, profesional Municipalidad de Peñalolén
	Guillermo Venegas, no se identifica
	Fasbun, no se identifica
	Catalina Sánchez, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Cristian Hernández, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Álvaro Morales, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
	Bernardita Arnello, Empresa Consultora (Geoacción SpA)
TEMAS TRATADOS	Presentar los antecedentes de la Evaluación Ambiental Estratégica de la modificación y las alternativas analizadas, y recoger las visiones de los representantes de las áreas de valor natural respecto de las propuestas de la modificación y sus posibles impactos en estos territorios.
OPINIONES RECABADAS	
Sara Larraín	<ul style="list-style-type: none"> Se observa que la EAE no parece haber provisto las condiciones estructurales para la planificación. Se considera que la planificación en sus criterios matrices debiera respetar la estructura territorial respecto de áreas urbanas, áreas rurales y áreas de valor natural. La prioridad

	<p>debiese tenerla los usos del territorios y la red vial no debiera pensarse como medidas de mitigación o ajustes, sino desde una perspectiva estructural con enfoque ecosistémico.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pareciera que existe una tensión e inconsistencia en la EAE y la estructura misma de la planificación. • Sería óptimo que se pudiera abordar esta planificación a través de un enfoque que uniera lo rural, lo urbano y lo de valor ambiental (el territorio que provee el servicio ecosistémico), a través de la incorporación de un uso ambiental en la norma y como punto de partida para la planificación vial.
Solange Lobos	<ul style="list-style-type: none"> • Se consulta de qué medida es el buffer que se esta considerando y qué criterios se emplearon para establecerlo. • Es totalmente inviable la propuesta. El santuario está dentro de una estación experimental orientada a docencia, investigación y extensión, y que fragmentarían los usos de ese lugar. • Fragmentación corredores biológicos hacia el cerro isla Lo Aguirre y cordillera de la costa, en donde el Santuario es parte de ese corredor. • Contaminación acústica y lumínica de fauna, especialmente de las especies con movilidad reducida que son protegidas por este santuario. Afectación también por la vibración en período de • Afectación en condición microclimática por pavimentación, afectando niveles de humedad, temperatura. • Reducción del hábitat de la fauna. • Franja de buffer es muy poca, existen estudios que señalan que las franjas de amortiguación deben tener al menos 5 kms. para la preservación de los recursos ambientales. • Alteración de los patrones de consumo y cadenas tróficas y procesos evolutivos. • Contaminación atmosférica. • Es un espacio de recreación, educación ambiental, espiritual y de tranquilidad. • Santuario está en un proceso de restauración ecológica y se encuentra en un estado muy vulnerable y de mucho deterioro por los usos que se han dado, incendios, usos ilegales. • Posibilidad de desarrollo de conflicto socioambiental, ya que existe una organización de habitantes de Defensa de Quebrada de la Plata.

Alfonso Campos	<ul style="list-style-type: none"> Principal amenaza de Yerba Loca es el turismo no regulado. Existe una gran oportunidad de desarrollar los equipamientos y sistemas de control y educación ambiental que requiere una zona como esa, pero es una tremenda amenaza porque la cantidad de personas que llegan a acampar y hacer fuego es incontrolable, lo cual genera un gran riesgo para el santuario. Un camino estructurante de más de 20 km que va a cruzar el parque es preocupante si no se constituye bien.
Felipe Undurraga	<ul style="list-style-type: none"> Se observa la formulación de un camino ya existe que va a la minera Los Bronces, sin embargo, Los Nogales posee una ruta alter privada, que va por el fondo del valle San Enrique, cuenca de El Arrayán y que podría haberse considerado en la red vial proyectada, debido a la saturación existente en el camino a Farellones. El camino que se está proyectando es un acceso que facilita la actividad industrial y no se condice con generar nuevas rutas que permitan abordar los accesos a los sitios de valor natural y el desarrollo de un turismo sustentable, a la vez ser vías alternativas a la ruta a Farellones.
Sara Larraín	<ul style="list-style-type: none"> Vía proyectada que atravesase el Santuario Yerba Loca hacia el Cajón del Maipo (que se entiende llegaría a los cajones del río Colorado - río Olivares). No queda claro a dónde llega en el Cajón del Maipo ese camino. Es importante determinar dónde llega ese camino, porque los impactos que tienen los caminos en las áreas protegidas son enormes. El Santuario San Francisco de Lagunillas está colindante a los cajones donde llegaría esta vía. Son lugares que no cuentan con protecciones en relación a las vías que se construyen, por lo cual son altamente riesgosos. Restaurar las áreas incendiadas en carreteras de montaña es extremadamente difícil: el turismo irregular en verano con fogatas, que es muy complejo de controlar, el acceso de cazadores furtivos de fauna nativa, la corta de leña y extracción de tierra de hoja. El primer parque nacional de mayor importancia en la RM a crearse prontamente Río Olivares es en los cajones del río Colorado y del río Olivares y podría verse cruzado por esta vía. Es necesario saber cuál es el objetivo de esa carretera porque su impacto es inmenso sobre una enorme área de valor natural. Desde la perspectiva de la planificación esta ruta puede estar muy bien enfocada, pero desde la perspectiva de sus usos reales, lo que se genera son externalidades, que no conllevan un conjunto de elementos de control necesarios para no afectar los

	<p>recursos de valor natural por los riesgos de incendio, extracción de leña y tierra, abandono de perros, entre otros.</p> <ul style="list-style-type: none"> Se compartirá el expediente del Parque Nacional Río Olivares.
Alfonso Campos	<ul style="list-style-type: none"> Plan Estratégico Regional de Montaña (CORFO), incluiría esta ruta como una vía escénica.
Rosa Peralta	<ul style="list-style-type: none"> En las propuestas se plantean dos vías expresas en un vértice de la estación experimental, que se han proyectado sobre un área natural. No se entiende cuál es su función y por qué son dos vías. Qué sucederá en el terreno que quedará entremedio. Fragmenta el terreno de la Universidad de Chile en donde se desarrollan actividades de investigación, docencia y experimentación, que se va a tener que circular por vías expresas para desplazarse desde una parte del terreno a otra.
Natalia Rebolledo	<ul style="list-style-type: none"> Es importante poder precisar los límites del Parque Quebrada de Macul y por dónde se ha trazado la vialidad, que correspondería a una vía expresa que atravesaría los recorridos peatonales. Se solicita sostener más reuniones para revisar estas propuestas. Se remitirán los antecedentes respecto de los límites del Parque.
Hernán Lorca	<ul style="list-style-type: none"> Se remitirá el trazado completo de los límites del Santuario. Preocupa que las alternativas y el anteproyecto generen un atravesio de una pradera húmeda que pertenece a privados, pero está habitado por uno de los sujetos de conservación del Santuario, que es el piukén. Es un ave en constante amenaza y la proyección de una vía de alto tráfico afectaría en gran medida el hábitat de esta especie. Además, es una vía proyectada que va muy cerca de la laguna de Batuco. Su cambio de estándar es muy complejo desde la perspectiva de la conservación.
Tomás Vergara	<ul style="list-style-type: none"> El Parque Mahuida se ve partido en dos por la vía proyectada, y se quisiera tener los antecedentes para poder analizarlo con mayor profundidad. Por transparencia es importante saber cuáles son los criterios y objetivos de las vías proyectadas, en especial en el sector de San José de Maipo. Sector poniente del Parque (rojo en el plano) es en centro de educación ambiental.

REGISTRO



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

Los resultados obtenidos a partir de la reunión fueron analizados y considerados para la elaboración de la Alternativa 3.


4 DOCUMENTOS ADJUNTOS RELATIVOS A LA COORDINACIÓN Y CONSULTA A ÓRGANOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO Y ACTORES CLAVES DEL ÁMBITO PÚBLICO

4.1 OFICIO PARA INFORMAR A LOS OAE DEL INICIO DE LA EAE DE LA MODIFICACIÓN MPRMS 104 Y CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO

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 un oficio y cuestionario de diagnóstico, los cuales fueron remitidos a dichos organismos a través de Ord. 3119 del 28 de octubre de 2020 de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana, convocando 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 11: Oficio de Convocatoria a OAE al Proceso de EAE



**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

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) ofparteseremim@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 Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana: ofparteseremim@minvu.cl habilitada producto de la contingencia nacional derivada de la Pandemia COVID-19, con copia al Sr. Flavio Onetto 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@geocaccion.cl.
5. Del mismo modo, le solicitamos tenga a bien contestar un cuestionario digital de respuesta en línea, con acceso mediante el enlace www.geocaccion.cl/mprms104-diagnostico-eae/, 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 nuestro Servicio, que consideren deba ser incorporado en la presente modificación al PRMS y/o en su evaluación ambiental.
7. En caso de consultas, dirijase 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@geocaccion.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 JOSÉ
ERRAZURIZ
TAGLE**

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

**MANUEL JOSÉ ERRAZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO**

FKS/AVO/FOA/lpm

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

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) ofparteseremim@minvu.cl



5. SEREMI de Salud Región Metropolitana: partes.seremim@edsadul.gob.cl
 6. SEREMI Economía, Fomento y Turismo Región Metropolitana: oficinadepartesed@economia.cl
 7. SEREMI Energía Región Metropolitana: oficinadepartes@minenergia.cl
 8. SEREMI Obras Públicas Región Metropolitana: nicole.arnagada@mop.gov.cl
 9. MOP Dirección Regional de Vialidad Región Metropolitana: dv.partes.m@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: ofeservium@minvu.cl
 14. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones Región Metropolitana: ofpartes.subt.ciud@mti.gob.cl
 15. Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA: ofpartes.subt.ciud@mti.gob.cl
 16. SEREMI de Minería Región Metropolitana: gvaldes@minmineria.cl / bespinosa@minmineria.cl
 17. SERNAGEOMIN Región Metropolitana: oficinadepartes@sernageomin.cl
 18. SEREMI de Desarrollo Social Región Metropolitana: crodriguez@desarrollosocial.gob.cl
ofpartes_seremim@desarrollosocial.gob.cl
 19. SEREMI Bienes Nacionales Región Metropolitana: rcibarras@mbienes.cl
 20. Representante Regional Consejo de Monumentos Nacionales Región Metropolitana: pisique@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.
FOA12241

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 1874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofparteseremim@minvu.cl

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

4.2 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 12: Cuestionario de Diagnóstico para OAE

CONSULTA - OAE
MODIFICACIÓN MPRMS 104
Vialidad Metropolitana

Sección 1 de 4

CUESTIONARIO DE DIAGNOSTICO EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Estimadas y Estimados:

La Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana de Santiago, en adelante SEREMI MINVU RM, se encuentra realizando la Modificación N°104 al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), referida a la Vialidad Metropolitana.

Esta modificación se encuentra sometida a un proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, de acuerdo a 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.

Para ello y atendiendo a la emergencia sanitaria nacional que se vive tras la propagación del virus COVID-19 y a la situación de cuarentena que mantienen algunas comunas de la Región Metropolitana, la consulta se realizará de manera remota a través del siguiente cuestionario, el cual permitirá su oportuna participación en el proceso.

De manera complementaria, podrá hacer ingreso de aquellos antecedentes que considere necesarios y útiles a la modificación en curso a través de la Oficina de Partes Virtual de la SEREMI MINVU al correo electrónico ofparteseremirm@minvu.cl. Toda la documentación deberá estar en formato digital.

El Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de esta Secretaría ha habilitado los siguientes teléfonos de contacto 229014938 para consultas sobre ingreso en nuestra Oficina de Partes.

Instrucciones:

1. Revisar el cuestionario que se desarrolla a continuación.
2. En caso que requiera más información, puede revisar el expediente ambiental en <https://metropolitana.minvu.cl/pag-m/estudios-territoriales/>, haciendo clic sobre la opción EAE MPRMS 104, Infraestructura de Transporte, RM
3. Responder las preguntas y completar el envío del cuestionario.

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 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 N° 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 N°104 MPRMS – Vialidad Metropolitana? *

☐ SI

☐ NO

☐ No estoy informado

Si su respuesta es SI, por favor señale cuales y envíe 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

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"

☐ 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 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?"

☐ 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 así, 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




Fuente: Archivos Geoacción Spa.

4.3 OFICIO PARA TALLER DE CONSULTA A OAE SOBRE ALTERNATIVA 1 MPRMS 104

Se convocó a los OAE a un taller de consulta sobre la alternativa 1 de la modificación, 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 13: Oficio de Convocatoria a OAE a Taller de Alternativa 1



**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 2279 - 2020
Sin Ingreso

ORD. N° 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 N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
3. Ord. N° 3119 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 28.10.2020, que 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 "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.metropolitano.minvu.cl
CORREO DE PARTES - Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofparteseremim@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 Estratégica 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.geosaccion.cl/mprms104-diagnostico-pae, 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, dirijase al profesional Sr. Flavio Onetto Andía 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@geosaccion.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:
oficinadepartessgd@economia.cl, riffo@economia.cl
7. SEREMI Energía Región Metropolitana: oficinadepartes@minenergia.cl, fvaldes@energia.cl
8. SEREMI Obras Públicas Región Metropolitana: nicole.arnagada@mop.gov.cl,
bernardita.droguetti@mop.gov.cl

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

2



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: gvaldes@minmineria.cl /
bespinosa@minmineria.cl
 17. SERNAGEOMIN Región Metropolitana: oficinadepartes@sernageomin.cl,
oscar.arca@sernageomin.cl
 18. SEREMI de Desarrollo Social Región Metropolitana: crodriguez@desarrollosocial.gob.cl
ofpartes_seremirm@desarrollosocial.gob.cl
 19. SEREMI Bienes Nacionales Región Metropolitana: rschiberras@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

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 5º, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofparteseremirm@minvu.cl

3


Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

4.4 CUESTIONARIO DE CONSULTA PARA OAE SOBRE ALTERNATIVA 1 MPRMS 104

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

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

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

Quedamos atentos a cualquier duda.

Dirección de correo electrónico *

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

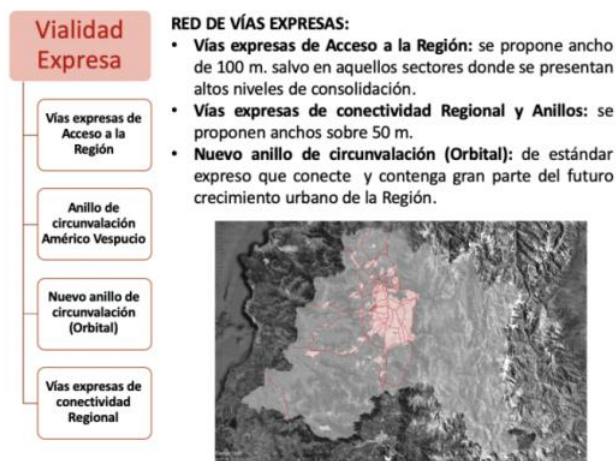
A continuación se presentan los distintos criterios de planificación que han sido utilizados para definir la red vial. Al respecto encontrará criterios que se refieren a la visión general de la red y criterios específicos para enfrentar temas de diseño de los ejes en particular.

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

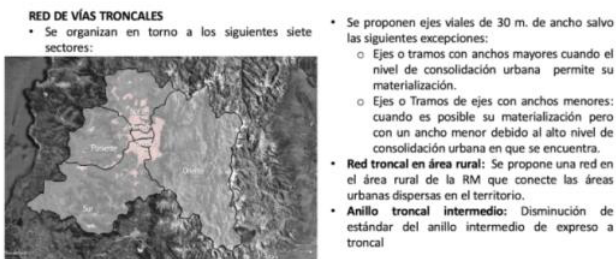
CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - VISIÓN GENERAL



CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - VISIÓN GENERAL



CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - VISIÓN GENERAL

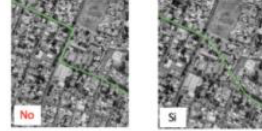


CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - DISEÑO

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).

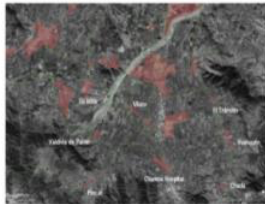


Velocidad de diseño: Mantener, corregir, modificar o incorporar nuevos trazados de vías planificadas en el PRMS teniendo presente en mantener la velocidad de diseño de las vías de acuerdo a su estándar (evitar trazados con quiebres a 90° de un mismo eje vial).

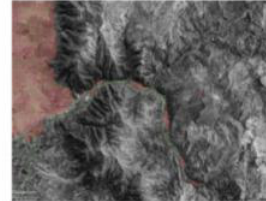


CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - DISEÑO

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).



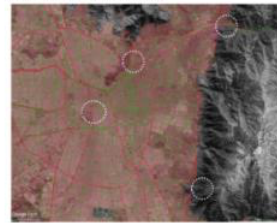
CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - DISEÑO

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-0ae), 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


Para Finalizar

Descripción (opcional)

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

Texto de respuesta larga

GRACIAS POR PARTICIPAR



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

4.5 OFICIO PARA CONSULTAR A LOS OAE SOBRE ALTERNATIVA 2 MPRMS 104

Figura 15: Oficio que solicita Informe Sectorial de los OAE sobre Alternativa 2



DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 1544 - 2020
Sin Ingreso

ORD. N° **2631 25.08.2021**

ANT.:

1. ORD N° 3787 de fecha 28.12.2020 de esta SEREMI que invita a reunión de trabajo en el marco de la EAE de la modificación al PRMS MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
2. ORD N° 3119 de fecha 28.10.2020 de esta SEREMI que informa reinicio de la EAE de la modificación al PRMS: "MPRMS 104, Vialidad Metropolitana" y solicita designación de profesional.
3. Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.
4. Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.

MAT.: Solicita informe sectorial sobre alternativa de estructuración territorial 2 en el marco del desarrollo de la EAE de la modificación al PRMS: MPRMS 104 Vialidad Metropolitana,

SANTIAGO,

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

A: SEGÚN DISTRIBUCIÓN

1. Como es de su conocimiento, esta Secretaría Regional Ministerial, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS): MPRMS 104, Vialidad Metropolitana y su correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).
2. Al respecto, quisiera informarle que dentro del proceso de diseño de la modificación y su respectiva evaluación ambiental, nos encontramos en la fase de evaluación de las opciones de desarrollo o alternativas de estructuración territorial, proceso que fue consultado a fines de diciembre del 2020, y cuyo resultado concluyó en la elaboración de una segunda alternativa de estructuración territorial, la cual acoge los planteamientos de los distintos actores o bien ratifica determinadas decisiones de planificación.
3. Ante ello y según lo establece el Reglamento para la EAE en su artículo 11, en esta ocasión le solicitamos a vuestro Servicio en su calidad de Órgano de la Administración del Estado (OAE) del proceso, se pronuncie respecto de la Alternativa de Estructuración N°2, a través de un informe sectorial, en un plazo de 15 días hábiles, sin posibilidad de prórroga, contados a partir de la recepción del presente oficio por vuestra institución.
4. La mencionada alternativa está contenida en los documentos elaborados por esta SEREMI que se pueden descargar en el enlace: www.geoaccion.cl/mprms104oae/ y cuyo detalle es el siguiente:
 - Avance Memoria Explicativa – MPRMS 104 Vialidad Metropolitana
 - Avance Texto Resolutivo – MPRMS 104 Vialidad Metropolitana
 - Informe de Avance de la EAE
 - Consolidado Ejes viales MPRMS 104 Vialidad Metropolitana
 - Respuesta al Consolidado de Observaciones Municipios Alternativa 1
 - Alternativa 2 MPRMS 104 Vialidad Metropolitana (KMZ)



5. Ante cualquier duda, comunicarse con el Sr. Flavio Onetto Andía, profesional de esta Secretaría a cargo de la presente modificación, al correo electrónico: fonetto@minvu.cl, con copia a participacion104@geoaccion.cl.
6. Agradeceremos enviar su respuesta vía oficio a la Oficina de Partes Virtual de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana: ofparteseremim@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 Andía, profesional a cargo de la modificación MPRMS 104 y con copia a al correo electrónico participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a usted,

Manuel José
Errázuriz Tagle

Firmado digitalmente
por Manuel José
Errázuriz Tagle
Fecha: 2021.08.25
10:22:10 -04'00'

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm

DISTRIBUCIÓN:

Destinatarios:

1. SEREMI de Medio Ambiente Región Metropolitana: oficinadepartessmma@mma.gob.cl
2. SEREMI de Agricultura Región Metropolitana: claudia.pobletec@saq.gob.cl
3. SAG Región Metropolitana: claudia.pobletec@saq.gob.cl
4. SEREMI de Hacienda Región Metropolitana: oficinapartes@hacienda.cl
5. SEREMI de Salud Región Metropolitana: partes.seremim@redsadul.gob.cl
6. SEREMI Economía, Fomento y Turismo Región Metropolitana: oficinadepartessgd@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: ofpaserviur@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: crodriguez@desarrollosocial.gob.cl
ofpartes_seremim@desarrollosocial.gob.cl
19. SEREMI Bienes Nacionales Región Metropolitana: rsiberras@mbienes.cl
20. Representante Regional Consejo de Monumentos Nacionales Región Metropolitana: piaque@monumentos.gob.cl / kgonzalez@monumentos.gob.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.



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

2

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana


5 DOCUMENTOS ADJUNTOS RELATIVOS A LA CONSULTA A OTROS ACTORES CLAVES Y DEL ÁMBITO DE LA CIUDADANÍA

5.1 OFICIO PARA INFORMAR A LOS MUNICIPIOS DEL INICIO DE LA EAE DE LA MODIFICACIÓN MPRMS 104 Y CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO

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 Ñuñoa |
| – Municipalidad de Colina | – Municipalidad de Macul |
| – Municipalidad de Lampa | – Municipalidad de San Joaquín |
| – Municipalidad de Quilicura | – Municipalidad de San Miguel |
| – Municipalidad de Pudahuel | – Municipalidad de P. Aguirre Cerda |
| – Municipalidad de Maipú | – Municipalidad de Estación Central |
| – Municipalidad de Calera de Tango | – Municipalidad de Lo Prado |
| – Municipalidad de San Bernardo | – Municipalidad de Quinta Normal |
| – Municipalidad de Curacaví | – Municipalidad de Cerro Navia |
| – Municipalidad de María Pinto | – Municipalidad de Renca |
| – Municipalidad de Padre Hurtado | – Municipalidad de Conchalí |
| – Municipalidad de Peñaflor | – Municipalidad de Independencia |
| – Municipalidad de El Monte | – Municipalidad de Recoleta |
| – Municipalidad de Talagante | – Municipalidad de Huechuraba |
| – Municipalidad de Melipilla | – Municipalidad de La Granja |
| – Municipalidad de Isla de Maipo | – Municipalidad de San Ramón |
| – Municipalidad de Buin | – Municipalidad de La Cisterna |
| – Municipalidad de San Pedro | – Municipalidad de Lo Espejo |
| – Municipalidad de Alhué | – Municipalidad de Cerrillos |
| – Municipalidad de San J. de Maipo | – Municipalidad de El Bosque |
| – Municipalidad de Pirque | – Municipalidad de La Pintana |
| – 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 | |

Figura 16: Oficio que convoca a participar en la EAE a los actores claves de la ciudadanía



SEREMI
Región Metropolitana

Ministerio de
Vivienda y
Urbanismo

**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 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. 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 N° 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

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) ofparteseremim@menvu.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.geoeccion.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: ofparteseremim@minvu.cl habilitada producto de la contingencia nacional derivada de la Pandemia COVID-19, con copia al Sr. Flavio Oneto Andía, Arquitecto Correo Electrónico: fonetto@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@geoeccion.cl.

Saluda atentamente a usted,

MANUEL JOSÉ
ERRAZURIZ
TAGLE

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

MANUEL JOSÉ ERRAZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/tpm

DISTRIBUCIÓN:

Destinatarios:

- Alcalde de Aihue – Correo Electrónico: alcaldia@comunaaihue.cl
- Alcalde de Buin – Correo Electrónico: gmartini@buin.cl / maraya@buin.cl / jzurita@buin.cl
- Alcalde de Calera de Tango
Correo Electrónico: mcatonl@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.partes@colina.cl / alcaldia@colina.cl
- Alcalde de Conchalí – Correo Electrónico: alcalde@conchali.cl
- Alcalde de Curacaví –
Correo Electrónico: alcalde@municipalidadcuracavi.cl

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) ofparteseremim@minvu.cl



- Alcalde de El Bosque – Correo Electrónico: oficinadepartes@municipalidaddelbosque.cl
- Alcalde de El Monte – Correo Electrónico: partes@munielmonte.cl / alcalde@munielmonte.cl
- Alcalde de Estación Central – Correo Electrónico: oficinapartesmunicipal@estacioncentral.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 / srebolloalcalde@cisterna.cl
- Alcalde de La Florida – Correo Electrónico: oficinadepartes@laflovida.cl
- Alcalde de La Granja – Correo Electrónico: alcalde@mlagrana.cl / alcaldia@mlagrana.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: palacios@mlareina.cl / mmoreno@mlareina.cl
- Alcalde de Las Condes – Correo Electrónico: ofpa@lascondes.cl
- Alcalde de Lo Bamechea
Correo Electrónico: oficinadepartes@lobamechea.cl / alcaldia@lobamechea.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@muniacul.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@munielipilla.cl
- Alcalde de Ñuñoa – Correo Electrónico: alcalde@nuñoa.cl / bolave@nuñoa.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@penaflor.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 Joaquín – Correo Electrónico: alcalde@sanjoaquin.cl
- Alcalde de San José de Maipo
Correo Electrónico: oficinaparte@sanjosedemaipo.cl / alcaldia@sanjosedemaipo.cl
- Alcalde de San Miguel – Correo Electrónico: alcaldia@sanmiguel.cl / ofpartes@sanmiguel.cl
- Alcalde de San Pedro – Correo Electrónico: oficinapartes@munisandpedro.cl
- Alcalde de San Ramón – Correo Electrónico: aguilerasanhueza@yahoo.es
- Alcalde de Santiago – Correo Electrónico: alcalde@munistgo.cl / gcastillo@munistgo.cl
secretariadomunistgo.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

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metrovivienda.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 674, piso 9°, Santiago. Teléfono 229 014 700
CASILLA (INGRESO DIGITAL) ofparteseremim@minvu.cl



Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.
FOA12241

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

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

5.2 CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO PARA MUNICIPIOS

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

Figura 17: Cuestionario de Diagnóstico para Municipios

CONSULTA DE ACTORES CLAVES
MODIFICACIÓN MPRMS 104
Vialidad Metropolitana

Sección 1 de 4

CUESTIONARIO DE DIAGNOSTICO EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Estimadas y Estimados:

La Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región Metropolitana de Santiago, en adelante SEREMI MINVU RM, se encuentra realizando la Modificación N°104 al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), referida a la Vialidad Metropolitana.

Esta modificación se encuentra sometida a un proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, de acuerdo a lo señalado en el Reglamento correspondiente, el cual contempla consultar a los actores claves del territorio que puedan aportar información y opiniones a ser consideradas en el proceso de modificación.

Para ello y atendiendo a la emergencia sanitaria nacional que se vive tras la propagación del virus COVID-19 y a la situación de cuarentena que mantienen algunas comunas de la Región Metropolitana, la consulta se realizará de manera remota a través del siguiente cuestionario, el cual permitirá su oportuna participación en el proceso.

De manera complementaria, podrá hacer ingreso de aquellos antecedentes que considere necesarios y útiles a la modificación en curso a través de la Oficina de Partes Virtual de la SEREMI MINVU al correo electrónico ofparteseremi@minvu.cl. Toda la documentación deberá estar en formato digital.

El Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura de esta Secretaría ha habilitado los siguientes teléfonos de contacto 229014938 para consultas sobre ingreso en nuestra Oficina de Partes.

Instrucciones:

1. Revisar el cuestionario que se desarrolla a continuación.
2. En caso que requiera más información, puede revisar el expediente ambiental en <https://metropolitana.minvu.cl/pag-m/estudios-territoriales/>, haciendo clic sobre la opción EAE MPRMS 104, Infraestructura de Transporte, RM
3. Responder las preguntas y completar el envío del cuestionario.

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 N° 104, visite el siguiente link:

Inicio de Procedimiento EAE: <https://eae.mma.gob.cl/f/1e/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 N°104 MPRMS – Vialidad Metropolitana? *

☐ SI

☐ NO

☐ No estoy informado

Si su respuesta es SI, por favor señale cuales y envíe 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

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"

☐ 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 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?"

☐ 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 así, 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



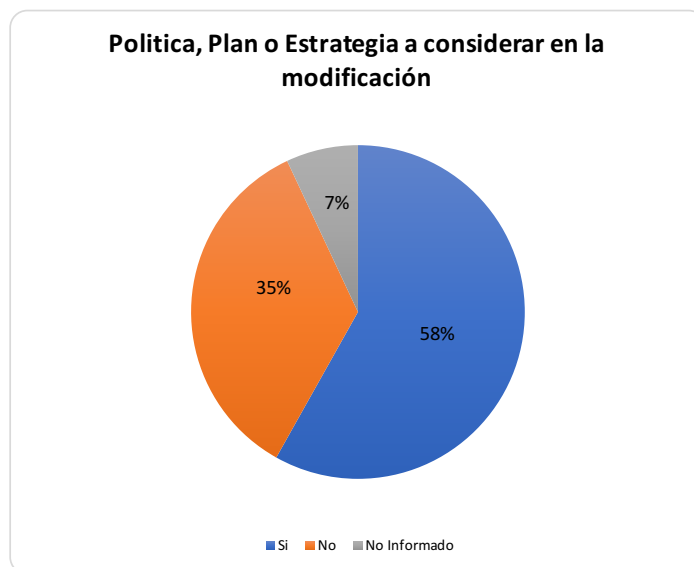
Fuente: Archivos Geoacción Spa.

5.3 DETALLE DE RESPUESTAS A CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO A MUNICIPIOS

5.3.1 Antecedentes Relevantes para ser Revisados en el Contexto de la Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación N° 104 MPRMS

El 58% de los municipios participantes señalan contar con alguna Política, Plan y/o Estrategia que deba ser considerada por la modificación.

Gráfico 7: Antecedentes Relevantes de los Municipios



Fuente: Archivos Geoacción 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 Comunes 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*

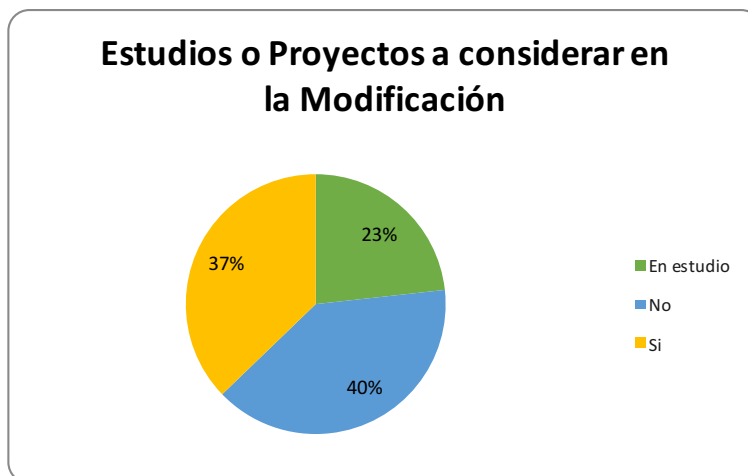
comunal afectas, sin que estas tengan una solución concreta a nivel de desarrollo urbano, conteniendo ello un objeto complejo para el análisis, pues al día de hoy son gravámenes e impactos serios al medioambiente social y físico, toda vez que no concretar estas obras de aperturas o ensanches, generan 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.*

5.3.2 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 8: *Proyectos de Inversión o Estudios de las Instituciones en el área de modificación*



Fuente: Archivos Geoacción 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 Riesgos 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 Río.*

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 caletería 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 (ÑUÑO A), 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.*

5.3.3 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 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 cuentan 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 San Miguel (2,9 m² 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 23.285m² 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).*
- *Buín posee como valores ambientales y/o de sustentabilidad en primera instancia su calidad de ciudad periurbana, la cual le 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 límite 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 Bатуco (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 río y su biodiversidad (flora y fauna) como un valor importante a considerar, en el sentido de preservar y potenciar lo existente. Sería óptimo considerar una zona de*

protección ambiental entre la o las nuevas vías y el río 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 transporte 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 educativa 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.*

5.3.4 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–, 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 vegetal; 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 una 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 Barnechea:*
 - *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, pérdida de cobertura vegetal, 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 río 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.*

5.3.5 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 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 habitat. 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 desproviniendo 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 tránsito como bicicletas peatones; contaminación acústica 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 un 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 las 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.

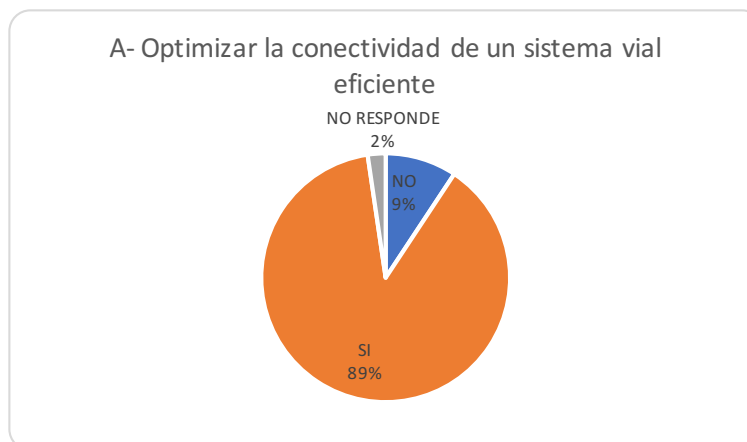
5.3.6 Opiniones Respecto del Objetivo Ambiental de la Modificación

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 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 9: 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 10: 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.*

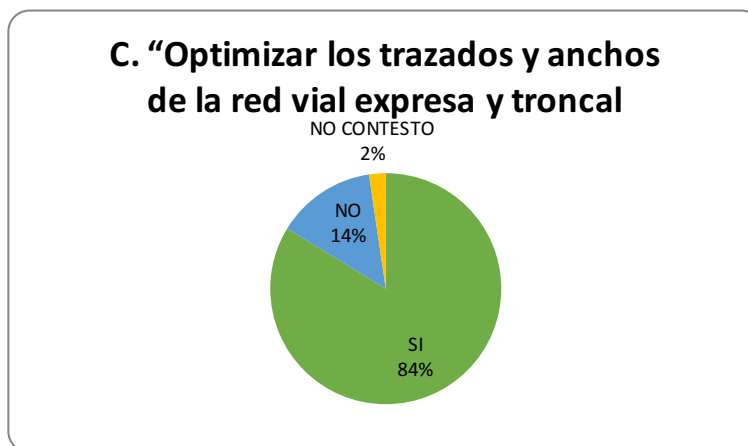
Como aportes adicionales a la precisión del objetivo, los participantes señalan lo siguiente:

- *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 aire en 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 11: 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 podrían 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 sus 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, Río 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 límite urbano) de la región se ven muy afectadas y se debería tener presente la 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.*

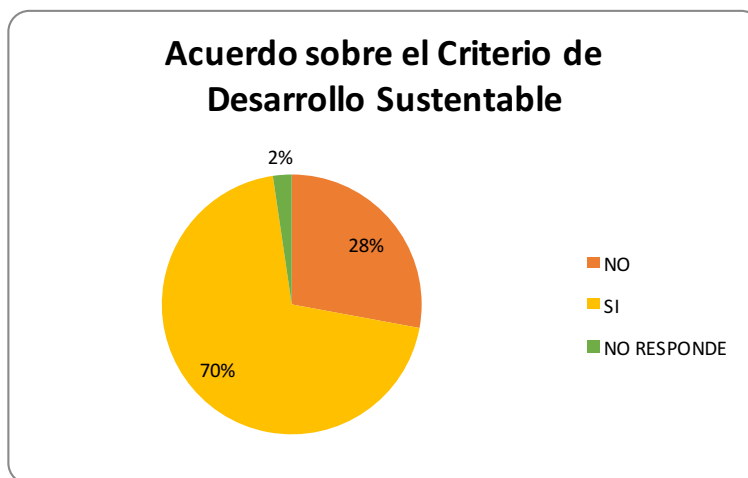
- *Revisar la pertinencia de mantener fajas de expropiación en ejes consolidados.*
- *La realidad de la comuna del año 2012 (año del MPRMS-104) es totalmente diferente a la del día de hoy tomando en cuenta la apertura de la Estación Cerrillos Línea 6 Metro (02-11-2017), el desarrollo inmobiliario de 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.*

5.3.7 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 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 12: 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 transporte 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 interactúe 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, sino 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 la 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 transporte 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.*

5.3.8 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 planteada 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. Una es El camino al Toro fuera del límite urbano y la otra es Isabel Riquelme dentro del límite Urbano. Todas estas medidas propuestas están 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.

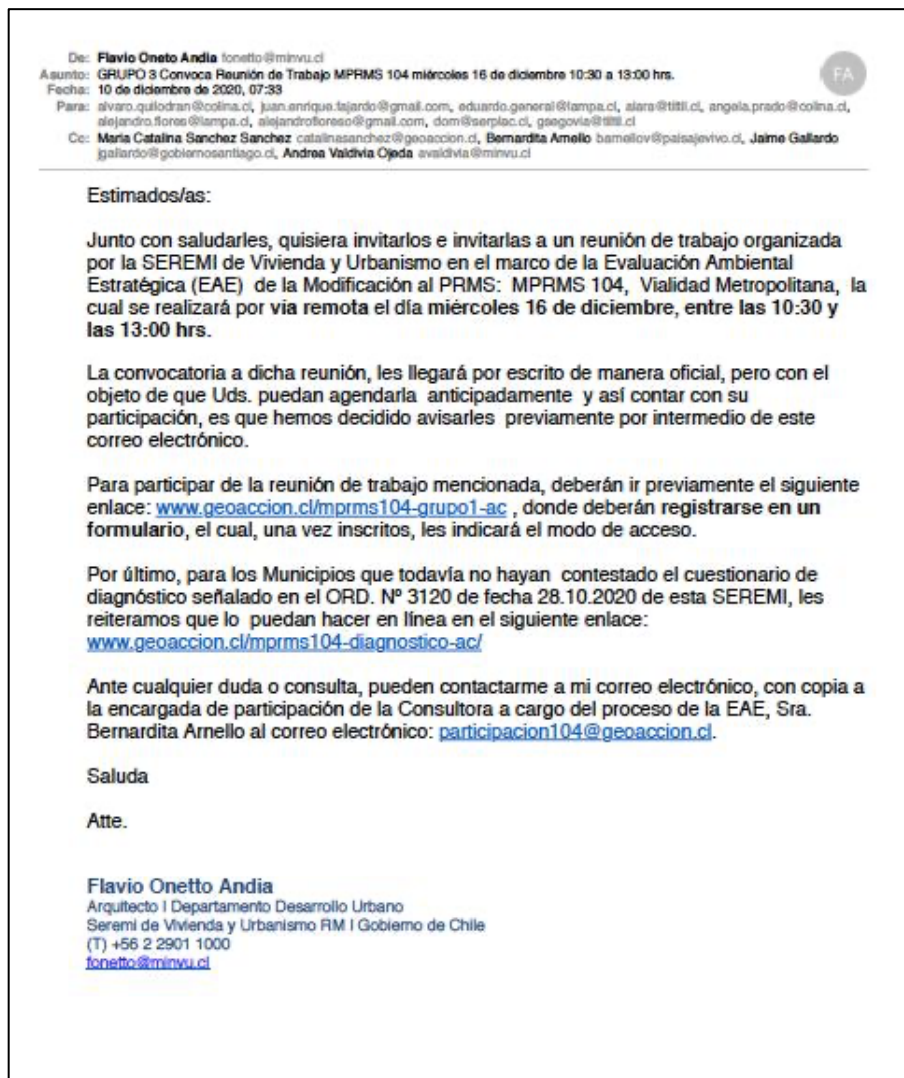
- *Desde la Municipalidad de Renca estamos actualizando el Plan Regulador Comunal. Una de las solicitudes que hemos tenido, incluso de OAEs que participan en la EAE de este proceso, es conectar la comuna con el resto de la ciudad, ya que todos los límites de Renca, salvo el que corresponde a los cerros, 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 río 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.*

5.4 OFICIO PARA TALLERES DE CONSULTA A MUNICIPIOS ALTERNATIVA 1 MPRMS 104

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 18: Correos Electrónicos y Oficios de Convocatoria a Taller de Alternativa 1 para Municipios





**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 2149 - 2020
Sin Ingreso

ORD. N° **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 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 10:30 y las 13:00 hrs. Para acceder a ella deberá utilizar el siguiente enlace: www.geoaccion.cl/mprms104-grupo3-as, 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: 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: 2020.12.10
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
mlavarria@corpcolina.cl
- Municipalidad de Lampa
Correo Electrónico: constanza.lara@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

De: **Flavio Onetto 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.caveros@ceronavia.cl, maquevoque@pintana.cl, gmorales@maipu.cl, ocampodonico@mpudahuel.cl,
hector.morano@mpuentealto.cl, c.allaga@quilicura.cl, rocio.andrade@ranca.cl, versulovic@sanbernardo.cl
Cc: **Maria Catalina Sanchez Sanchez** catalinasanchez@geoaccion.cl, **Bernardita Arnello** bernellov@paisajevivo.cl, **Jaime Gallardo** ggallardo@gobiernosantiago.cl, **Andrea Valdivia Ojeda** avaldivia@minvu.cl

FA

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 vía 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. N° 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 | Departamento Desarrollo Urbano
Seremi de Vivienda y Urbanismo RM | Gobierno de Chile
(T) +56 2 2901 1000
fonetto@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° 5842 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 resnuda 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.gesapccion.cl/mprms104-grupo2-ss, donde deberá registrarse y posteriormente entrar a la reunión.

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) oparteseremim@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: www.gecaccion.cl/mprms104-diagnostico-ec/. 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 Amello a su correo electrónico: participacion104@gecaccion.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/vpm

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: jcarraasco@mpudahuel.cl / oficinadepartes@mpudahuel.cl
- Municipalidad de Puente Alto
Correo Electrónico: manueljose.unduraga@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.

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitana.minvu.cl
OFICINA DE PARTES - Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 8°, Santiago. Teléfono 229 014 700.
CASILLA (INGRESO DIGITAL) oficinadepartes@minvu.cl

De: **Flavio Onetto Andía** fonetto@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: foels@lobamechea.cl, mcatorn@caleradetango.net, ambiental@moemilios.cl, jose.miguel.casanueva@conchall.cl, gabriel.robles@municipalidaddelbosque.cl, amirnaeagar.ec@gmail.com, rbustios@huechuraba.cl, scastillo@independencia.cl, vbustos@dsistema.cl, Esteban.Yuretic@ayuretic.cl, ayuretic@lafiorida.cl, ic@lafiorida.cl, gpappini@mlagranja.cl, erivera@mlareina.cl, delallera@vascondes.cl, ldiazibara@gmail.com, orioe@loprado.cl, molea@munimacul.cl, cmartinez@recoleta.cl, gpiisani@hufoa.cl, gpiisani@xm-uoe-0mab.cl, phurtado@pedroaguimercada.cl, gsoto@penalolen.cl, nicolas.salgado@mpirque.cl, mjcastillo@providencia.cl, catalina.ruiz@quintanormal.cl, jimenathayer@sanjoaquin.cl, jcontreras@sanjoedemaipo.cl, asesorurbanista@sanmiguel.cl, noryespejo@gmail.com, hcardemil@munistgo.cl, vje@vitacura.cl, vpesce@moemilios.cl, moorea@conchall.cl, patricio.garcia@huechuraba.cl, mjbinta@lascondes.cl, icalderon@loprado.cl, javier.castillo@penalolen.cl, mescobar@sanmiguel.cl, delonso@vitacura.cl
Cc: **Maria Catalina Sanchez Sanchez** catalinasanchez@geoaccion.cl, **Bernardita Arnello** barneilov@paisajevivo.cl, **Jaime Gallardo** gallardo@gobemosantiago.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 vía 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. N° 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 Andía
Arquitecto | Departamento Desarrollo Urbano
Seremi de Vivienda y Urbanismo RM | Gobierno de Chile
(T) +56 2 2901 1000
fonetto@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.gesaccion.cl/mprms104-grupo1-ag, 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: www.geosacion.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@geosacion.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/tpm.

DISTRIBUCIÓN

Destinatarios:

- Municipalidad de Lo Barnechea
Correo Electrónico: oficinadepartes@lobarnechea.cl / alcaldia@lobarnechea.cl
- Municipalidad de Calera de Tango
Correo Electrónico: mcaton@caleradetango.net / ofernandez@caleradetango.net / alcaldia@caleradetango.net
- Municipalidad de Cerrillos
Correo Electrónico: maramirez@mcerrillos.cl / alcaldiaequino@mcerrillos.cl
- Municipalidad de Conchalí
Correo Electrónico: opir@conchali.cl / alcaldia@conchali.cl / pmunoz@conchali.cl
- Municipalidad de El Bosque
Correo Electrónico: sadimelo@municipalidaddelbosque.cl
angelnaveneqas@municipalidaddelbosque.cl
- Municipalidad de Estación Central
Correo Electrónico: oficinadepartesmunicipal@estacioncentral.cl / alcaldia@estacioncentral.cl
- Municipalidad de Huechuraba
Correo Electrónico: oficinadepartes@huechuraba.cl / alcaldia@huechuraba.cl
- Municipalidad de Independencia
Correo Electrónico: oficinadepartes@independencia.cl / dcampos@independencia.cl
- Municipalidad de La Cisterna
Correo Electrónico: oficina@cisterna.cl / civila@cisterna.cl / srebolledos@alcaldia@cisterna.cl
- Municipalidad de La Florida
Correo Electrónico: alcaldia@lafloresta.cl / oficinadepartes@lafloresta.cl
- Municipalidad de La Granja
Correo Electrónico: alcaldia@mlagranja.cl / alcaldia@mlagranja.cl
- Municipalidad de La Reina
Correo Electrónico: mmoreno@mlareina.cl / rvergara@mlareina.cl
- Municipalidad de Las Condes
Correo Electrónico: gfpa@lascondes.cl / lorenae@lascondes.cl
- Municipalidad de Lo Espejo
Correo Electrónico: alcaldia@loespejo.cl
- Municipalidad de Lo Prado
Correo Electrónico: alcaldia@loprado.cl



- Municipalidad de Macul
Correo Electrónico: pfpartes@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: pirs@penalolen.cl / dorellana@penalolen.cl / sabrigo@penalolen.cl
 - Municipalidad de Pirque
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 / jannyaraya@sanjoaquin.cl
 - Municipalidad de San José de Maipo
Correo Electrónico: oficinaparte@sanjosedemaipo.cl / alcaldia@sanjosedemaipo.cl
 - Municipalidad de San Miguel
Correo Electrónico: alcaldia@sanmiguel.cl / pfpartes@sanmiguel.cl
 - Municipalidad de San Ramón
Correo Electrónico: pirs@msramon.cl / aguilerasantueza@yahoo.es
 - Municipalidad de Santiago
Correo Electrónico: gcasillo@munstgo.cl / alcalde@munstgo.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.

De: **Flavio Onetto Andía** 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@comunalhualde.cl, gibacache@bolin.cl, obras@municipalidadcuracavi.cl, hgonzalez@munielmonte.cl, hdiaz@islademaipo.cl, dom@munimelipilla.cl, marcela.brossard@penafior.cl, obras@munisanpedro.cl, obras@talagante.cl, isoto@munielmonte.cl, mcampo@islademaipo.cl, iguerra@mpinto.cl, juanpablo.sanchez@munimelipilla.cl, aseorlaurbanamuniph@gmail.com, gdleierich@talagante.cl, casurto@bun.cl, dasobor@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 vía 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. N° 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 Andía
Arquitecto I Departamento Desarrollo Urbano
Seremi de Vivienda y Urbanismo RM I Gobierno de Chile
(T) +56 2 2901 1000
fonetto@minvu.cl

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

Figura 19: Oficios de Convocatoria a Talleres de Alternativas a Actores Claves



SEREMI
Región Metropolitana

Ministerio de
Vivienda y
Urbanismo

**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 2150 - 2020
Sin Ingreso

ORD. N° 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 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, 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 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.

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metroregiongob.cl/minvu



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: 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 / maraya@buin.cl / jzurita@buin.cl
- Municipalidad de Curacavi
Correo Electrónico: oficinadepartes@municipalidadcuracavi.cl / alcalde@municipalidadcuracavi.cl
- Municipalidad de El Monte
Correo Electrónico: partes@municipalmonter.cl / alcalde@municipalmonter.cl
- Municipalidad de Isla de Maipo
Correo Electrónico: ralvarez@islademaipo.cl / cadame@islademaipo.cl
- Municipalidad de María Pinto
Correo Electrónico: partes@mpinto.cl / alcaldiampinto@gmail.com
- Municipalidad de Melipilla
Correo Electrónico: oficinapartes@municipalmelipilla.cl / alcaldia@municipalmelipilla.cl
- Municipalidad de Padre Hurtado
Correo Electrónico: partes@mph.cl / alcaldia@mph.cl
- Municipalidad de Paine




Ministerio de
Vivienda y
Urbanismo

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.



SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.metropolitano.mivvu.cl

3

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana


5.5 CUESTIONARIO DE CONSULTA PARA MUNICIPIOS SOBRE ALTERNATIVA 1 MPRMS 104

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 solicitó 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 20: Cuestionario de Consulta de Alternativa 1 para Municipios



TRABAJO TALLER A. CLAVES - ALTERNATIVA
MODIFICACIÓN MPRMS 104
Vialidad Metropolitana

Sección 1 de 15

Instrucciones

A continuación, le presentamos un formulario donde podrá comunicarnos el resultado del trabajo interno que han tenido como Municipalidad, respecto de la alternativa de estructuración de la vialidad metropolitana (Expressa y Troncal), referida a la Modificación MPRMS 104.

Para responder el formulario le pedimos que:

1. Revise los archivos correspondientes a la alternativa descrita en el documento PDF y graficada en el archivo KMZ, específicamente en lo que se refiere a su comuna.
2. Identifique el número del cuadro donde está la vía y su código respectivo.
3. Luego de contestar los antecedentes de registro del formulario, dirijase al CUADRO donde se individualiza la vía que requiere modificar o aquel CUADRO donde propone una nueva vía.
4. Una vez en el CUADRO, seleccione el código de la vía y la acción que requiere: "ELIMINAR TRAZADO"; "MODIFICAR TRAZADO"; "AUMENTAR ANCHO DE FAJA"; "DISMINUIR ANCHO DE FAJA".
A continuación para la o las vías seleccionadas, proceder a contestar las consultas, fundamentando su solicitud.
5. De estar de acuerdo con la propuesta, le solicitamos igualmente registrarse y contestar la primera pregunta

EL PLAZO PARA RESPONDER EL FORMULARIO ES HASTA EL 8 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

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. Peñaflo
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 cuadros, prosiga.

CUADRO N°1 ACCESIBILIDAD REGIONAL

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
E1N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E1CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E1C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E1CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E1S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E2P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E2C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E3N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E4P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E4C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E5N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E6S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E7S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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 N°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 N°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 N°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 N°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 N°1?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°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 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 VESPUCCIO

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
E8N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E8O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E8S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E8P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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 vías 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 N°3 ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN ORBITAL

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
E9N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E9O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E9S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E9P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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 N°3 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 N°3 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 N°3 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 N°3 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 N°3?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°3 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E11N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E12N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E13N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E14N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E15N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E16N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E17N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E18N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E19N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E20N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E21N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E22S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E22CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E23C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E23CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E23S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E24S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E25P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E26P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E26N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

E26O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E27C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E27O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E28P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E28C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E29S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E30P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E31P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E32N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E33P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E34N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E35S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E36P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E37O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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 N°4 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 N°4 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 N°4 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 N°4 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 N°4?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°4 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 N°5 VIALIDAD TRONCAL SECTOR NORTE.

Comunas: Til-Til, Colina, parte de Lampa, Quilicura y Huechuraba.

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T2N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T3N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T4N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T5N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T6N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T7N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T8N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T9N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T10N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T11N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T12N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T13N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T14N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T15N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T16N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T17N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T18N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T19N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T20N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T21N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T22N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T23N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T24N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T25N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T26N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T27N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T28N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T29N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T30N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T31N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T32N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T33N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T34N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T35N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T36N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T37N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T38N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T39N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T40N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T41N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T42N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T43N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T44N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T45N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T46N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T47N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T48N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T49N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°5 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 N°5 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 N°5 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 N°5 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 N°5?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°5 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 N°6 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, Peñaflo, Talagante, El Monte y Melipilla.

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T2S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T3S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T4S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T5S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T6S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T7S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T8S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T9S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T10S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T11S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T12S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T13S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T14S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T15S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T16S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T17S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T18S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T19S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T20S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T21S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T22N	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T23S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T24S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T25S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T26S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T27S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T28S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T29S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T30S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T31S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T32S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T33S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T34S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T35S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T36S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T37S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T38S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T39S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T40S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T41S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T42S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T43S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T44S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T45S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T46S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T47S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T48S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T49S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T50S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T51S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T52S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T53S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T54S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T55S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T56S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T57S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T58S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T59S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T60S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T61S	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°6 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 N°6 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 N°6 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 N°6 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 N°6?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°6 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 N°7 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T40	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T50	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T60	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T70	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T80	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T90	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T110	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T110	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T120	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T130	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T150	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T60	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T70	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T80	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T90	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T110	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T110	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T120	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T130	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T150	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T160	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T170	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T180	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T190	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T200	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T210	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T220	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T230	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T240	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T250	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T260	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T270	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T280	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T290	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T300	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T310	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T320	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T330	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T340	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T350	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T360	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T370	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T380	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T390	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T400	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T410	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T420	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T430	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T440	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T450	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T460	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T470	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T480	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T490	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T500	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T510	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T520	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T530	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T540	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T550	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T560	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T570	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T580	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T590	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T600	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T610	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T620	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T630	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T640	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T650	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T660	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T670	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T680	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°7 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 N°7 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 N°7 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 N°7 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 N°7?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°7 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, Peñaflo, Talagante, El Monte, Melipilla, Curacaví, Lampa y Pudahuel.

ELIMINAR TRAZADO

MODIFICAR TRAZ...

AUMENTAR ANCH...

DISMINUIR ANCH...

T1P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T2P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T3P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T4P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T5P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T6P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T7P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T8P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T9P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T10P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T11P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T12P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T13P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T14P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T15P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T16P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T17P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T18P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T19P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T20P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T21P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T22P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T23P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T24P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T25P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T26P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T27P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T28P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T29P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T30P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T31P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°8 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 N°8 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 N°8 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 N°8 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 N°8?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga
.....

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°8 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 Ñuños. Partes de las comunas de: Pudahuel, y Maipú

	ELIMINAR TRAZADO	MODIFICAR TRAZ...	AUMENTAR ANCH...	DISMINUIR ANCH...
T1C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T2C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T3C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T4C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T5C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T6C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T7C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T8C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T9C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T10C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T11C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T12C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T13C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T14C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T15C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T16C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T17C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T18C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T19C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T20C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T21C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T22C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T23C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T24C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T25C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T26C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T27C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T28C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T29C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T30C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T31C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T32C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T33C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T34C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T35C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T36C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T37C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T38C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T39C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T40C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T41C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T42C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T43C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T44C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T45C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T46C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T47C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T48C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T49C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T50C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T51C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T52C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T53C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T54C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°9 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 N°9 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 N°9 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 N°9 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 N°9?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°9 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T2CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T3CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T4CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T5CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T6CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T7CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T8CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T9CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T10CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T11CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T12CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T13CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T14CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T15CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T16CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T17CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T18CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T19CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T20CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T21CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T22CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T23CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T24CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T25CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T26CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T27CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T28CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T29CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T30CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T31CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°9.1 con la alternativa "ELIMINAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.</p> <p>Texto de respuesta larga</p> <p>.....</p>
<p>Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°9.1 con la alternativa "MODIFICAR TRAZADO" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.</p> <p>Texto de respuesta larga</p> <p>.....</p>
<p>Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°9.1 con la alternativa "AUMENTAR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.</p> <p>Texto de respuesta larga</p> <p>.....</p>
<p>Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°9.1 con la alternativa "DISMINUIR ANCHO DE FAJA" señale el código; describa su propuesta; y, fundamente por qué.</p> <p>Texto de respuesta larga</p> <p>.....</p>
<p>¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro N°9.1?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.</p> <p>Texto de respuesta larga</p> <p>.....</p>
<p>Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°9.1 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.</p> <p>Texto de respuesta larga</p> <p>.....</p>

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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T2CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T3CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T4CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T5CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T6CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T7CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T8CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T9CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T10CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T11CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T12CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T13CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T14CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T15CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T16CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T17CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T18CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T19CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T20CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T21CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T22CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T23CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T24CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T25CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T26CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T27CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°9.2 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 N°9.2 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 N°9.2 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 N°9.2 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 N°9.2?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°9.2 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 N°10 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T32CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T33CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T34CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T35CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T36CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T37CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T38CN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T55C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T28CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T29CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T30CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T31CS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T56C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T57C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T58C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T59C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T60C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
T61C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para cada vía seleccionada en el Cuadro N°10 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 N°10 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 N°10 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 N°10 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 N°10?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga
.....

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°10 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Para cada vía seleccionada en el Art. 4º Transitorio 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 Art. 4º Transitorio 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 Art. 4º Transitorio 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 Art. 4º Transitorio 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 Art. 4º Transitorio?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.

Texto de respuesta larga

Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Art. 4º Transitorio 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


Para Finalizar

Descripción (opcional)

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



Fuente: Archivos Geoacción Spa.

5.6 DETALLE DE RESPUESTAS DE MUNICIPIOS ALTERNATIVA 1 MPRMS 104

Tabla 56: Respuesta de Municipios Alternativa 1 MPRMS 104

N°	COMUNA	SOLICITUD / COMENTARIO	RESPUESTA PRELIMINAR SEREMI A SOLICITUD
1	QUINTA NORMAL	la vía E28P en el tramo entre Carrascal y Brisas del Rio, el trazado propuesto está 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	No se acoge. El trazado corresponde al eje de la vía del proyecto SERVIU
		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	Se acoge. Se reduce el ancho de Lo Espinoza de 40 a 20 m. en el tramo desde Antártica hasta Carrascal como Par Vial con Jujuy que tiene 20 m. en el mismo tramo. Se reduce el ancho de Lo Espinoza T60C y Los Suspiros T61C de 40 a 34 m. en el tramo desde Antártica hasta Costanera Sur.
		Vía T58C, se solicita disminuir el ancho a 30 metros que es la afectación que actualmente tiene la vía nueva imperial	Se acoge Como la conexión del par vial Radal - Carlos Valdovinos con Av. Las Rejas. se hacer por Martínez de Rosas, Nueva Imperial se elimina del PRMS. Dicho par vial forma parte el Anillo Troncal Intermedio.
2	EL BOSQUE	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	

<p>3 PEÑALOLÉN</p>	<p>Observación: E9O Av. Pie Andino. 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.</p> <p>Comentario: 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!!</p>	<p>No se acoge. Av. Pie Andino forma parte del Anillo Orbital. Que sea de carácter expreso no significa que en su diseño sea un Autopista ni menos concesionada. No olvidar que Av. paseo Pie Andino tiene planificado un parque asociado a lo largo de su trazado, principalmente en la precordillera, según el art. 5.4.3.2 del PRMS , transformándolo en un corredor ecológico. Eso no se modifica.</p>
---------------------------	--	--

	<p>E80 Américo Vespucio: Se solicita actualizar perfil vial de acuerdo al Proyecto Américo Vespucio Oriente y aclarar los tramos subterráneos.</p>	<p>No se acoge. Hasta el momento no se tiene información del tramo subterráneo de Américo Vespucio entre Príncipe de Gales y Av. Los Presidentes. En todo caso la graficación de dicho tramo no tendría cambios en el KMZ y planos, porque se superpondría con el trazado de Américo Vespucio en Superficie.</p>
	<p>E22O Av. La Florida: 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.</p>	<p>Se acoge. Se agrega en la descripción de la vía E22O la comuna de Peñalolén en texto y KMZ.</p>
	<p>T30O Los Baqueanos: Se solicita eliminar trazado del PRMS debido a que solicitamos un ancho de 15 mts., el cual será incorporado como vialidad comunal. Lo anterior hace mención a que la consolidación del perfil actual significaría innumerables afectaciones a utilidad pública.</p>	<p>Se acoge. Las vías Los Baqueanos y Las Parcelas que formaban parte del mismo eje T44O se eliminan del PRMS en el tramo desde Tobalaba hasta Diagonal Las Torres, dejándolas para la planificación comunal.</p>
	<p>T35O Diputada Laura Rodríguez: Se solicita eliminar la comuna de Peñalolén en esta vialidad ya que se encuentra fuera de nuestros límites comunales.</p>	<p>Se acoge. Se elimina en la descripción de la vía T35O la comuna de Peñalolén en texto.</p>
	<p>T31O Diagonal Las Torres: Se solicita aclarar trazado en el tramo Av. Grecia - Av. Paseo Pie Andino, en referencia a la graficación del empalme de dicha vía con Av. Paseo Pie</p>	<p>Se acoge. Se prolonga desde Av. Grecia para conectar con Av. Paseo Pie Andino</p>

		Andino.	
		T27O Av. Quilín 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.	Se acoge. Se cambia descripción por deslinde oriente del club de campo Santander..
		T27O Av. Quilín Norte: Aclarar existencia de Parque adyacente.	El Parque no se modifica. Esta modificación no incluye parques.
		T28O Los Presidentes(incluye parque): Aclarar que medidas de ancho corresponde a vialidad y parque.	Se acoge. Se corrige descripción y se define como un par vial, quedando el Parque al medio. Pero esta modificación no incluye la DUP de Parques.
4	CERRILLOS	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.	Se acoge. Se elimina la comuna de Cerrillos en la descripción en el texto y KMZ
		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.	Se acoge. Se elimina la comuna de Cerrillos en la descripción en el texto y KMZ del tramo indicado.
		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	Se acoge. Se corrige descripción. Texto y KMZ

		Cerda".	
		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.	Se acoge. Av. Lo Errázuriz es código T3CS, no T61S ni tampoco T28CS. Se corrige código y descripción en texto y KMZ. El tramo desde FFCC San Antonio hasta Pedro Aguirre Cerda aumenta ancho de 30 a 40 m. El tramo desde Av. Pedro Aguirre Cerda hasta Lo Ovalle esta descrito conforme a la Modificación al PRMS: MPRMS 105 Cerrillos Res. GORE N° 118/2016 con anchos de 40 y 44 m.
5	A - LAS CONDES	<p>Observación: 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 conexión que produce Av. Kennedy, debería mantenerse el ancho de 75 m.</p> <p>Comentario: 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</p>	<p>No se acoge. E27C Av. Kennedy. La disminución es en el tramo desde Vitacura hasta Américo Vespucio de 36 m. a 29 m., la disminución del ancho normado en el tramo mencionado, fue solicitada por la comuna de Vitacura por Ord. Alc. N° 1/289 de fecha 20.08.2018, en el contexto de la consulta comunal de la MPRMS 104, efectuada por esta SEREM el año 2018, la cual fue acogida en esta alternativa. No se justifica el ancho de 75 en el tramo descrito, porque la vía expresa va a nivel subterráneo. El tramo desde</p>

		Américo Vespucio hasta Las Condes tiene normado 75 m. que se mantienen. .
	T42O; entre Paul Harris y Américo 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.	Se acoge parcialmente Cristóbal Colón., aumenta ancho de 28 a 35 m. en el tramo desde Cuarto Centenario hasta Paul Harris, según PRC
	T43O; entre Av. Kennedy y Los Militares mantener ancho actual de 37,6	Se acoge. T43O Alonso de Córdova, aumenta ancho de 37 m. a 37,60 m de acuerdo al PRC
	T46O; Mantendría el ancho que tiene actualmente, entre Santa Magdalena Sofía y Rotonda Atenas para privilegiar flujo peatonal y agregar ciclovía (sólo para aceras, sin ensanche de calzadas), y continuidad en el ancho del perfil	Se acoge. T46O Los Dominicos. Aumenta ancho desde Rotonda Atenas hasta Santa Magdalena Sofía de 25 a 35 m. de acuerdo al PRC.
	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.	No se acoge T47O Apoquindo, no dice a cuánto.
	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.	Se acoge. T60O Camino a Farellones, esta alternativa disminuía el ancho actualmente normado de 25 a 20 m.,

			pero por Solicitud Municipal y del MOP se deja en los 25 m. actuales y no se disminuye.
		T43C; Av. Cristóbal 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.	No se acoge. No dice a cuanto se aumentaría la faja normada.
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.		No se acoge. El trazado es una modificación a lo actualmente normado en el PRMS y en caso de aprobarse, cambiara el trazado en el PRC en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	Anillo de Circunvalación Orbital Primero debemos aclarar su propuesta.		La propuesta es clara en la Alternativa, 1 tanto en el KMZ como en el texto asociado.
	Anillo de Circunvalación Orbital Código propuesto no coincide con el código de nuestro PRC.		No se acoge. Tanto los códigos como también los trazados se modifican en esta propuesta. De aprobarse, dichos cambios modificaran los actualmente vigentes en el PRC, en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	Códigos no coincide. Nuevamente no se entiende la propuesta de su trazado en E27C. Perfil de E27O (E100 según nuestro PRC)		27C Av. Kennedy. Tanto los códigos como también los trazados se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse,

			<p>dichos cambios modificaran los actualmente vigentes en el PRC, en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.</p> <p>La disminución es en el tramo desde Vitacura hasta Américo Vespucio, de 36 m. a 29 m.</p> <p>La disminución del ancho normado en el tramo mencionado fue solicitada por la comuna de Vitacura por Ord. Alc. N° 1/289 de fecha 20.08.2018, en el contexto de la consulta comunal de la MPRMS 104, efectuada por esta SEREM el año 2018, la cual fue acogido en esta alternativa. No se justifica el ancho de 75 en el tramo descrito, porque la vía expresa va a nivel subterráneo. El tamo desde Américo Vespucio hasta Las Condes tiene normado 75 m. que se mantienen.</p>
		<p>¿Requiere incorporar nuevos trazados a los ya propuestos en el Cuadro N°4?, señale cuales, describa su propuesta y fundamente.</p> <p>Creemos que es posible que sí, pero primero debemos aclarar su propuesta.</p>	<p>La propuesta está en el texto y el archivo KMZ disponible.</p>
		<p>Solo si corresponde, señale respecto de las vías del Cuadro N°4 que están en su comuna, aquellos errores que usted detecte, referidos a la descripción de las vías tanto en el</p>	<p>Tanto los códigos como también los trazados se modifican en esta propuesta. Dichos cambios</p>

	texto que describe la alternativa (PDF), como en el KMZ. Códigos distinto al existente en nuestro PRC.	modificarán a los actualmente vigentes en el PRC, en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	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.	Se propone desde la planificación no desde el punto de vista de su solución como proyecto de ingeniería. La solución es factible de hacer. Por Ejemplo, en el proyecto Américo Vespucio Oriente en el paso subterráneo bajo Río Mapocho y en Pza. Egaña. Precisamente es liberar en superficie la DUP.
	T40O (T9O en nuestro PRC), código no coincide.	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	T41O (T8O en nuestro PRC), código no coincide.	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	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	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente

	<p>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.</p>	<p>están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC. Se acoge cambio de nombre de calle La Quebrada en el tramo desde Paul Harris hasta Vital Apoquindo. Se acoge aumento de ancho de 28 a 28,5 m. en el tramo desde Cuarto Centenario hasta Tobalaba, como esta en el PRC. El tramo de Av. Cristóbal Colón desde Américo Vespucio hasta Tobalaba si está considerado, con otro código, el T43C, porque cambia de zona.</p>
	<p>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.</p>	<p>Se acoge. T43O Alonso de Córdova, aumenta ancho de 37 m. a 37,60 m de acuerdo al PRC Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta ´propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.</p>
	<p>T43O Av. Cuarto Centenario, código no coincide.</p>	<p>Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo</p>

		dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	T44O (T40 en nuestro PRC) Código no coincide.	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	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.	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC. Se acoge cambio de nombre de General Blanche por el de Patagonia y se aumenta el ancho de 25 a 30 m. en el tramo desde Padre Hurtado Sur hasta Apoquindo según PRC.
	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 Sofia es de 25 mts. Entre Magdalena Sofia y Rotonda Atenas es de 35 Mts.	Se acoge. Aumenta ancho desde Rotonda Atenas hasta Santa Magdalena Sofia de 25 a 35 m. de acuerdo al PRC.
	T47O Av. Las Condes (T2O según nuestro PRC.) Código no coincide. Donde dice tramo Tabancura- Av. Kennedy, no quedan claro limites - Donde dice tramo Av. Kennedy - Av.	Se disminuye ancho de Av. Las Condes de 48 a 30 m. en el tramo desde Av. Kennedy hasta Estoril. Este ancho se

	Apoquindo, código no coincide.	suma a los 75 m. que tiene Av. Kennedy E27O quedando una faja de 105 m. en el mismo tramo
	T48O, Av. Chesterton, Códigos no coinciden. Límites no están claros. Dice "Av. Chesterton tramo Padre Hurtado-Vitacura - Av. Apoquindo. Los límites indicados no coinciden en la zona. ACLARAR.	Se acoge. Se corrige descripción
	T48O, Tomas Moro, aparentemente por el diagrama del cuadro utilizado se omitió código. Cuadro está 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.	Se acoge. Se corrige descripción. Se aumenta de ancho entre Colón (Rotonda Atenas) y Alonso de Camargo de 25 a 30 m. conforme al PRC de Las Condes
	T49O error de código. Según nuestro PRC es T68O.	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	T50O error de código (T69O en nuestro PRC)	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.

	T51O Error de código (T67O según nuestro PRC)	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	T56O error de código (T25O según nuestro PRC)	Todos los códigos de las vías PRMS se modifican en esta propuesta. En caso de aprobarse esta modificación cambiarán los códigos que actualmente están en el PRC , en conformidad a lo dispuesto en el art 38 de la LGUC.
	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.	Se acoge. Ancho queda en 25 m.
	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.	No se acoge. En este caso como el Canal San Carlos no va en superficie, se describe la calle que corresponde que es Tobalaba.
	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.	Se acoge. Se corrige descripción.

	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.	Se acoge. Se corrige descripción.
	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.	Se acoge. Vitacura aumenta de 25 a 30 m. en el tramo desde Av. Kennedy hasta Isidora Goyenechea
	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.	No se acoge. T37O (Código actual) AV. PDTE. RIESCO - LAS AZALEAS Se elimina del PRMS y se deja a la planificación comunal. Eje que en toda su extensión mantiene un ancho insuficiente para vía troncal (20 -22 m.) y está solo en la comuna de 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.	No se acoge. T39O (Código actual) LA CONCEPCIÓN - CARLOS ANTÚNEZ -MARTÍN DE ZAMORA. Se elimina del PRMS y se deja a la planificación comunal. Eje que en toda su extensión mantiene un ancho insuficiente para vía troncal (18 m.).
	Debe incluirse la siguiente vialidad cuyos perfiles no se encuentran consolidados y son parte la vialidad	Av. Cristóbal Colón entre Mariano Sánchez Fontecilla y Av. Américo

	metropolitana: Av. Cristóbal Colón entre Mariano Sánchez Fontecilla y Av. Américo Vespucio.	Vespucio. No se elimina, se mantiene con el código T43C
	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.	Isabel la Católica entre Av. Américo Vespucio y Av. Tomás Moro. No se elimina, se mantiene con el código T41O
	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.	Av. Manquehue entre Av. Kennedy y Av. Francisco Bilbao. No se elimina, se mantiene con el código T54O
	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.	No se acoge. T68O (Código actual) PAUL HARRIS - LA POSADA Se elimina del PRMS en el tramo desde Estoril hasta el Monte no tiene continuidad de flujo. (cortes en 90°) Queda desde Estoril hasta Valenzuela Puelma. Se deja a la planificación comunal.
	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.	Se acoge. Se incorpora San Francisco de Asís con los nuevos códigos T67O y T51O . En el eje T67O aumenta de 25 a 30 m. en el tramo desde Charles Hamilton hasta Francisco Bulnes Correa y En el eje T51O aumenta de 25 a 30 m. en el

			tramo desde Francisco Bulnes Correa hasta San Carlos de Apoquindo.
		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.	No se acoge. T23O (Código actual) SAN ANTONIO Se elimina del PRMS y se deja a la planificación comunal. Al eliminar Charles Hamilton no se justifica esta vía. Criterio de Red. Se deja a la planificación comunal.
		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.	No se acoge. T3O (Código actual) CHARLES HAMILTON - AV. DEL MONTE Se elimina del PRMS y se deja a la planificación comunal. Eje de extensión comunal, no tiene continuidad en su ancho.
		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.	T66O (Código actual) SAN JOSE DE LA SIERRA Tramo del eje con ancho consolidado e insuficiente para vialidad troncal. Al eliminar Charles Hamilton no se justifica, criterio de red.
6	QUILICURA	Observaciones: 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	Respuesta a Observación: No se acoge Avda., Aeropuerto está pensado como un acceso desde la Región de Valparaíso, está dentro de las vías expresas de accesibilidad regional, por

	<p>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 cómo dialogará la vía con las áreas de fragilidad ambiental que atraviesa.</p>	<p>eso tiene ese ancho de 100 m. (Criterios de Planificación). Atraviesa tangencialmente al Humedal urbano mencionado, que tiene una superficie aprox. de 479,7 há. La superficie con DUP de la mencionada vía son 7,7 há lo que representa sólo el 1,6 % de su superficie.</p>
	<p>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.</p>	<p>Se acoge. Eje se elimina del PRMS.</p>
	<p>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.</p>	<p>Se acoge. Eje se elimina del PRMS desde Manuel Antonio Matta hasta Costaneras FFCC al Norte. Queda San Ignacio, que es parte del eje, en el PRMS</p>
	<p>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</p>	<p>Se acoge. Eje se elimina del PRMS, en el tramo correspondiente a Quilicura, desde General San Martín hasta Av. Las</p>

	pasa por su diseño y condiciones de construcción (Art 60 inciso tercero LGUC). La preocupación para este municipio tiene que ver con cómo dialogará la vía propuesta con las áreas de fragilidad ambiental que atraviesa (Humedal urbano).	Industrias T26N.
	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).	Se acoge. Se prolonga Av. Las Industrias desde Ruta 5 Norte hasta la calle Caupolicán con 30 m. de ancho.
	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,	No se acoge. Ya fue aprobado en esta SEREMI el anteproyecto de nudo, conforme al art. 7.1.1.3 del PRMS, de las vías mencionadas, del proyecto Tren Santiago - Batuco , el cual fue remitida una copia a la DOM de Quilicura. En dicha solución el eje O Higgins-San Ignacio pasa a sobre nivel , las Costaneras del FFCC pasan a nivel, la Costanera del lado Poniente del FFCC

	<p>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.</p>	<p>hace un desvío al pasar por la Estación, que el ancho de faja planificado lo permite, manteniendo ambas su continuidad norte-sur. La Costanera Norte del Estero Las Cruces empalma con la misma Costanera Poniente del FFCC, pero más al norte del paso sobre nivel, de manera que no interfiere con el nudo.</p> <p>La alternativa propuesta mantiene dicha solución.</p>
	<p>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).</p>	<p>Se acoge.</p> <p>Se modifica el trazado de la Costanera Poniente del FFCC desde calle Iñaki hasta Américo Vespucio, pasando por la calle Senador Jame Guzmán. La Costanera Oriente continua por el costado dl FFCC desde la proyección al oriente de la misma calle hasta Américo Vespucio</p> <p>Quedando en dicho tramo ambas costaneras constituidas como un par troncal de 20 m. de ancho cada una.</p>
	<p>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</p>	<p>Se acoge.</p> <p>Se agrega tramo que conecta Pedro Riveros con Américo Vespucio con un ancho de 20 m.</p>

	posteriormente con Gral. San Martín (T37N). Por otra parte, se observa una salida informal, la cual es utilizada como baipás, para enlazarse con caletería 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 atraveso que permita la circulación norte-sur, evitando el efecto barrera que se genera por Américo Vespucio (E8N). Este atraveso 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).	Se acoge. Se corrige descripción en texto y KMZ.
	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 atraveso que permita la circulación norte-sur, evitando el efecto barrero 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).	No se acoge. La vía es de alcance comunal y el ancho propuesto corresponde a una vía colectora. Debe incluirse en la planificación comunal.

	<p>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).</p>	<p>No se acoge, vía propuesta es de alcance comunal, debe ser incorporada en la planificación comunal como vía colectora y puede tener un ancho mayor a 20 m. y menor a 30 m.</p>
	<p>Comentario: 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</p>	<p>Respuesta a Comentario: Análisis Humedal urbano en Quilicura y Vialidad proyectada: T34N Industrial: no toca El Humedal, pasa por su costado poniente T35N Colo-Colo: se ha modificado su trazado cruzando el Humedal en el sector más angosto al norte de éste. Afecta una superficie de aprox. 1,680 m² (0,16 há) T36N San Luis: este eje se ha eliminado del PRMS. T38N Las Torres: atraviesa un sector corto del Humedal. Afecta una superficie aprox. de 1,5 há. T37N Gral. San Martín: No toca el Humedal. T40N O'Higgins: Vía eliminada del</p>

		<p>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.</p> <p>*Las figuras indicadas en cada comentario serán enviadas vía correo como complemento a este formulario.</p>	<p>PRMS.</p> <p>T27N y T28N Costaneras Norte y Sur Estero Las Cruces: Estas vías no pueden ser modificadas porque alteraría la Zonificación vigente del PRMS para dicha área y esta modificación no aborda materias de Zonificación. Éstas afectan un total de aprox. 10,8 há., del Humedal.</p> <p>4 Santa Laura: Esta vía está en el PRMS por criterio de supletoriedad, debiendo ser planificada por la comuna. Afecta una superficie de 5.775 m² (0,57 há) del Humedal.</p> <p>E5N Avda. Aeropuerto: No se puede modificar por ser vía expresa de acceso Regional desde la Región de Valparaíso. Afecta un total de 7,7 há de sup. del Humedal.</p> <p>El total de la superficie destinada a vialidades que afectarían el Humedal es de 20,73 há., lo que representa sólo un 4,3 % de la superficie total del mismo (479,7 há).</p>
7	TALAGANTE	<p>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</p>	<p>Se acoge.</p> <p>Se corrige trazado.</p>

	<p>área urbana, desafectar proyectos de acuerdo con nuevo trazado. Considerar disminución de ancho al costado sur de la vía.</p>	
	<p>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 Río Mapocho T9P, antes de cruzar el río 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.</p>	<p>Se acoge. Se extiende el trazado actual de Camino a Melipilla hasta Santa Adriana con 40 m., se incorpora Santa Adriana como parte del eje T10P con una ancho de 40 m. hasta la Costanera Sur del Río Mapocho (G-78)</p> <p>Con respecto a los loteos: En general los trazados viales propuestos en el KMZ, pueden verse desfasados porque Google Earth va moviendo sus mosaicos, pero con respecto al eje T10P, en el KMZ : Barrio Modelo 4. El trazado es coincidente. Barrio Modelo 5: El trazado es coincidente. Carlos Droguett Etapas 1 a 4 El trazado es coincidente. Valle del Encanto etapas 1 a 5: El trazado es coincidente.</p>
	<p>En la vía T10P, el tramo Costanera Sur Río Mapocho- Las Palmas, esta última se debe referir a la Palma y no Las Palmas,</p>	<p>Se acoge. Se corrige descripción.</p>

		Comentario: Nos interesa sobremanera como Municipalidad y Comuna la actualización de la red vial intercomunal, buen avance.	
8 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.	Se acoge. Se corrige descripción. El PRMS fija anchos mínimos.	
	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.	Se acoge Eje Colombia-Froilán Roa Aumenta ancho de 25 a 30 m. en el tramo desde Bahía Inglesa hasta Américo Vespucio.	
	T16O:CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO Vía que actualmente se encuentra en etapa diseño de ingeniería (proyecto SERVIU RM).	Es correcto. Esta considerado la planificación vigente en este proyecto.	
	T18O MARÍA ELENA - DIEGO PORTALES: Aclarar disparidad en anchos de faja considerando continuidad de Avenida María 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.	Se acoge. Se corrige error de descripción de la comuna. Con respecto a La disparidad de anchos, se debe al grado de consolidación urbana (año 1994) que había al momento en que se planificó el eje con las vías consultadas. No hay que olvidar que también se dejó a la planificación comunal la posibilidad de aumentar dichos anchos porque el PRMS fijó anchos mínimos.	

		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.	No se acoge. Se dejó Jardín Alto entre Enrique Olivares por criterio de Red.
		T4CS DEPARTAMENTAL: Aumentar ancho de faja en el territorio comunal coincidiendo con lo exigido por el PRCLF, ya que el perfil está prácticamente consolidado.	No se acoge. Ancho de Faja se comparte con Peñalolén. El PRMS fija ancho mínimo.
9	ÑUÑO A	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.	No se acoge. El PRMS sólo fija anchos de faja. No es competencia del PRMS definir la distribución de dicha faja con respecto al límite comunal cuando dicho límite es el eje de una vía. Eso lo debe definir de común acuerdo la planificación comunal.
		T33C Diagonal Oriente Se solicita aclarar dimensión con Comuna de Providencia, tramo Manuel Montt - Marchant Pereira, ya que por PRC de Ñuñoa se indican 12.5 metros a eje comunal.	No se acoge. El PRMS sólo fija anchos de faja. No es competencia del PRMS definir la distribución de dicha faja con respecto al límite comunal cuando dicho límite es el eje de una vía. Eso lo debe definir de común acuerdo la planificación comunal.
		Se solicita incorporar vialidad Troncal de Los Tres Antonios, tramo Av. Irrazaval - Rodrigo de Araya, de dimensión 15.00 metros, con el objetivo de otorgar carga de ocupación al uso de suelo de la Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación y par vial con Pedro de Valdivia.	No se acoge. El ancho propuesto de 15 m. corresponde a una vía de Servicio, debe ser planificada por la comuna., no por el PRMS.

		T55C Pedro de Valdivia Se solicita modificar dimensión de Pedro de Valdivia tramo Av. Grecia – Rodrigo de Araya en 35 metros, unificando dimensión de la vía en todo su eje.	Se acoge. Se aumenta ancho de 30 a 35 m. entre Grecia y Rodrigo de Araya. El ensanche debe ser al oriente en el tramo desde Grecia y Guillermo Mann porque el Estadio Nacional es Monumento Histórico declarado por el CMN.
10	CALERA DE TANGO	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	
11	LA GRANJA	<p>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 un 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.</p> <p>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</p>	<p>No se acoge. Ancho insuficiente para eje troncal, los anchos planificados varían desde 17, 5 m., 20 hasta 25 m. en tramos cortos. Es decir, corresponde a una vía de estándar colectora de planificación comunal. En todo caso, el hecho de eliminar esta vía del PRMS, significa en la práctica que se eliminan sus posibles ensanches, pero igual puede cumplir las funciones señaladas. Se deja este eje a la planificación comunal para que ésta decida los ensanches que pudiera tener.</p> <p>Se acoge. Se incorpora MANUEL RODRÍGUEZ con el nuevo código T61S , en el tramo desde Américo Vespucio hasta Av. La</p>

	la conectividad que otorga. Además, se debe modificar el cambio de nombre de la vía Av. La Serena por Av. Cardenal Raúl Silva Henríquez.	Serena, con un ancho de 30 m. Se acoge cambio de nombre de Av. La Serena.
	T19O VICUÑA MACKENNA, tramo Av. La Serena - Manuel Rodríguez, cambiar donde dice Manuel Rodríguez por Coronel en cuadro N°6, texto PDF.	Se acoge. Se corrige descripción
	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).	Se acoge. Se corrige descripción
	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 María Elena, desembocando en el acceso a la caletera de la vía 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.	Se acoge. Se agrega tramo de Av. La Serena desde María Elena hasta Américo Vespucio que va en superficie. Comparte la faja con Acceso Sur E6S que va en subterráneo, en el mismo tramo
	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	No se acoge. El ancho de 30 m. previsto en el PRMS es uso de suelo vialidad, el parque corresponde a otro uso de suelo que

		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.	no puede ser incluido en la faja via.
		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.	No se acoge. El ancho de 40 m. previsto en el PRMS es uso de suelo vialidad, el parque corresponde a otro uso de suelo que no puede ser incluido en la faja vía.
		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)	Se acoge. Se cambia la descripción en texto y KMZ.
		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.	Se acoge. Se extiende Av. Cardenal Raúl Silva Henríquez hasta Av. Lo Ovalle con 25 m.
12	ISLA DE MAIPO	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	No se acoge. Precisamente, una de las funciones de las Costaneras es dar accesibilidad al Bien Nacional de Uso Público que

		<p>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 río Maipo.</p> <p>T5S COSTANERA SUR RÍO 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 río Maipo.</p> <p>Comentario: Consideramos que la necesidad de conectividad vial metropolitana (traspaso comunal) se encuentra resuelta por las vías T8S, T9S, T7S.</p>	<p>constituye el Río. Las costaneras en los ríos constituyen corredores ecológicos al ir delimitando áreas en sus riberas, destinadas a Parques Metropolitanos.</p> <p>No se acoge. Precisamente, una de las funciones de las Costaneras es dar accesibilidad al Bien Nacional de Uso Público que constituye el Río. Las costaneras en los ríos constituyen corredores ecológicos al ir delimitando áreas en las riberas destinadas a Parques Metropolitanos.</p>
13	TIL TIL	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	
14	PAINE	<p>VÍA CÓDIGO: E24S RUTA DEL VALLE SUR.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Se acoge. Se incorpora trazado en el tramo propuesto</p>

	humano más consolidado que bordea la actual ruta G-505.	
	<p>VÍA CÓDIGO: T3S TRANSVERSAL SUR</p> <p>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</p>	<p>No se acoge.</p> <p>El trazado propuesto tiene un alto costo y dificultad de materialización por las fuertes pendientes y accidentes geográficos que debe salvar. Además no soluciona el problema de la intervención en área protegida cuestionado.</p>

	<p> mencionada.</p>	
	<p>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.</p>	<p>Se acoge parcialmente. Se ajusta el trazado en parte de acuerdo al camino existente, pero los cambios de dirección no pueden hacerse en ángulos de 90° porque se pierde la continuidad de flujo y la velocidad de diseño. (Criterios de Planificación)</p>
	<p>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</p>	<p>Se acoge. Se elimina del PRMS 18 de septiembre. Se agrega esta nueva vía T18S Transversal Paine, desde Ruta 5 hasta camino Alto Jahuel con 30 m. de ancho.</p>

		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.	Se acoge. Se corrigen todos los errores de descripción mencionados.
15	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.	No se acoge. El ancho de 60 m. está incluido en la descripción.
		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	Se acoge. E9O Tramo se reduce a 50 m. (no puede ser menos)

	E22S Av. La Florida en Puente Alto el nombre de la vía es Avenida Camilo Henríquez	No se acoge Esta incorporado el nombre en la descripción
	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.	No se acoge. La diagonal en la ubicación propuesta hace perder continuidad de flujo.
	T59S Av. Eyzaguirre se proyecta con 25 entre Av. Santa Rosa y Acceso Sur, el PRC contempla 20 mts.	No se acoge. Se aumentó ancho de 20 a 25 m. para acercarse al estándar troncal
	T100 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.	Se acoge parcialmente. Se rectifica en donde es posible el trazado.
	T170 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.	Se acoge. Se rectifica trazado según propuesta.
	T230 Nonato Co, 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.	Se acoge. Se rectifica trazado según interpretación.
	T230 Nonato Co se proyecta con 25 mts, el ancho existente en casi toda la comuna es de 20 mts. afectando gran sector urbanizado.	Se acoge. Se reduce el ancho de 25 a 20 m. desde Bahía Inglesa hasta Camino

			Internacional.
16	PROVIDENCIA	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Consideramos que estos rangos 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.</p> <p>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.</p>	<p>No se acoge.</p> <p>No aumenta ancho normado. Se puede clasificar como expresa con menos del estándar, conforme al art. 2.3.1 OGUC.</p>

	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.	No se acoge. Vía hace un par vial troncal con Simón Bolívar.
	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.	Se acoge. Vía se elimina del PRMS
	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	Se acoge. Vía se elimina del PRMS Si bien es un eje intercomunal que incluye Providencia, Ñuñoa y Macul, no tiene ancho para vía troncal. Criterio de homogeneidad de ancho de eje sub - troncal
	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.	Se acoge parcialmente. Se reduce de 35 m. al 26 m. en el tramo entre Miguel Claro y Caupolicán , para no afectar la ZT.

	<p>T51C AVENIDA TOBALABA/SÁNCHEZ FONTECILLA</p> <p>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 PRMS 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 al 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.</p> <p>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.</p>	<p>No se acoge.</p> <p>El PRMS sólo fija anchos de faja.</p> <p>No es competencia del PRMS definir la distribución de dicha faja con respecto al límite de comunas. Eso lo debe definir de común acuerdo la planificación comunal.</p>
	<p>T49C AVENIDA TOBALABA/SÁNCHEZ FONTECILLA</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Se acoge.</p> <p>Se disminuye el ancho del eje Tobalaba Sánchez Fontecilla desde Vitacura hasta Providencia de 80 m. a un ancho variable entre 48 y 70 m.</p> <p>El ancho desde Providencia hacia el sur, se mantiene en la actual propuesta con anchos variables desde Providencia</p>

	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.	hasta Pdte. Errázuriz., con el objetivo de desafectar dicho tramo.
	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.	Se acoge Se corrige descripción.
	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".	Se acoge Se agrega ancho en la descripción
	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.	Se acoge Se agrega ancho en la descripción
	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)	Se acoge. Se corrige y se agrega ancho en la descripción
	T36C RANCAGUA tramo entre Av. Vicuña Mackenna – Ramón Carnicer donde dice "Ancho existente" debiese decir	Se acoge. Se corrige y se agrega ancho en la

	"Ancho variable entre líneas oficiales existentes entre 18 y 25 m".	descripción
	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".	Se acoge. Se corrige y se agregan anchos en la descripción
	T31CN AVENIDA DEL CERRO se propone modificar el tramo troncal, entre Los Conquistadores y Río Mapocho.	No se acoge. Vialidad conecta el eje intercomunal Tobalaba/Sánchez Fontecilla con el Anillo Intermedio, P. de Valdivia.
	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 Montecarmelo). - Tramo Montecarmelo - El Cerro, se mantiene con 30 m.	Se acoge. Se corrige y se agregan anchos en la descripción
	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	Se acoge. Se agrega comuna.

	además falta mencionar a la comuna de Providencia.	
	<p>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.</p>	<p>No se acoge Se proponen dos túneles (T40CN) que conectan con el túnel existente y que habilitan la continuidad del Anillo Troncal Intermedio en su paso por el Cerro San Cristóbal. El eje Pedro de Valdivia permite proyectar el Anillo hasta Departamental, a diferencia de Avda. Los Leones. El anillo troncal intermedio permite descongestionar los flujos del eje Alameda Providencia Apoquindo (APA) que es el principal atractor de viajes de la RM.</p>
	<p>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</p>	<p>No se acoge. Vía forma parte del Anillo Troncal Intermedio. Que sirve para descongestionar flujos del eje APA.</p>

		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).	Se acoge. Se reduce a 20 en el tramo señalado y queda en 30 m. en el tramo señalado.
		Comentario: 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).	No es materia de esta modificación.
PROVIDENCIA ANEXO - ZONAS DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA (ZCH) - INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA (ICH) - MONUMENTO HISTÓRICO (MH) Y VÍAS PRMS PLANO L4/4EF - PLAN REGULADOR COMUNAL DE PROVIDENCIA - Decreto Alcaldicio N° 131/2007			
	VÍAS PRMS CON ENSANCHE	NOMBRE ZCH, ICH O MH AFECTADO - OBSERVACIONES	RESPUESTA PRELIMINAR SEREMI
	T7O Eliodoro Yáñez, ancho normado 25 m.	<u>ZCH 14 Conjunto Calle Triana</u> - Tramo ensanche entre JM Infante y Providencia.	Se disminuye el ancho normado de 25 a 20 m. en el tramo entre JM Infante y Providencia

		<u>ICH 21 Parroquia del Sagrado. Corazón de Jesús de Providencia</u> - Tramo desde El Bosque Sur y Juan de Dios Vial Correa	Se disminuye el ancho normado de 25 a 20 m. en el tramo entre El Bosque Sur y Juan de Dios Vial Correa
		<u>ICH 45 Vivienda Representativa</u> - Tramo entre R. Lyon y Pedro de Valdivia	Se disminuye el ancho normado de 25 a 20 m. en el tramo entre R. Lyon y Pedro de Valdivia
	T26O Santa María, ancho normado 25 m.	<u>ZCH 11 Conjunto de Edificios Santa María</u> - Tramo ensanche entre Carlos Walker y Ruíz de Gamboa	Se disminuye el ancho normado de 25 a 20 m. En el tramo entre Calle del Arzobispo y Pío Nono.
		<u>ICH 72 y MH 18 Faculta de Derecho UCH</u> - Tramo ensanche entre Alberto Reyes y Pío Nono	
		<u>ICH 65 Clínica Santa María</u> - Tramo ensanche entre Calle del Arzobispo y Capellán Abarzúa	
	T10C Rancagua, ancho normado 25 m.	<u>ZCH 10 Conjunto de Viviendas Pasaje José Arrieta</u> - Tramo ensanche entre Ramón Carnicer y Vicuña Mackenna.	En el tramo entre Ramón Carnicer y Vicuña Mackenna se disminuye el ancho normado de 25 a 20 m.
		<u>ICH 61 Iglesias Hnas. de San José.</u> - Tramo ensanche entre Italia y Condell	Se disminuye el ancho normado de 25 a 20 m. en el tramo entre Italia y Condell.
	T51O Manuel Montt, ancho normado 20 m.	<u>ZCH 07 Conjunto de Viviendas Lorena</u> - Tramo ensanche entre Alférez Real y Francisco Bilbao	Manuel Montt T51O, se elimina del PRMS desde Andrés Bello hasta Irrarrázaval, ancho insuficiente para vía troncal.
		<u>ICH 36 Vivienda</u> - Tramo ensanche entre Bilbao y Pedro Lira	
		<u>ICH 37 Vivienda</u> - Tramo ensanche entre Bilbao y Pedro Lira	
		<u>ICH 38 Vivienda</u> - Tramo ensanche entre Bilbao y Pedro Lira	
		<u>ICH 39 Vivienda</u> - Tramo ensanche entre Bilbao y Pedro Lira	
		<u>ICH 40 Vivienda</u> - Tramo ensanche entre Bilbao y Pedro Lira	
	T49O Av. Salvador, ancho normado 20 m.	<u>ICH 62 Parroquia San Crescente</u> - Tramo ensanche entre Santa Isabel y Lautaro	T49O Av. Salvador, se elimina del PRMS, ancho insuficiente para vía troncal.

	T12C Santa Isabel, ancho normado 50 m.	ZCH 16 <u>Conjunto de Viviendas Vicuña Mackenna</u> - tramo desde Vicuña Mackenna hasta Gral. Bustamante.	T12C Santa Isabel, se disminuye ancho de 50 a variable de 30 m. en el tramo desde Gral. Bustamante y Vicuña Mackenna
	T9O Francisco Bilbao, ancho normado 30 m.	ZCH12 <u>Conjunto de Viviendas Suecia</u> - Tramo desde Los Leones hasta Suecia. ICH 24 <u>Casa La Carreta</u> - Tramo desde Suecia hasta Ricardo Lyon.	T9O Francisco Bilbao, se disminuye al ancho de 30 a 23 en el tramo desde Los Leones hasta Ricardo Lyon.
	T26O Bellavista, ancho normado 30 m.	MH 08 <u>Iglesia Epifanía del Señor</u> - Tramo desde Melchor Concha hasta Arzobispo Casanova. ICH 10 <u>Capilla y parte del Convento</u> - Tramo desde Monte Carmelo Hasta calle Del Arzobispo	T26O Bellavista, disminuye su ancho desde calle Monte Carmelo hasta Carlos Walker Martínez de 30 a 20 m. con ensanche al sur, Por ZT y P del CMN León XIII.
	T31O Av. Pedro de Valdivia, ancho normado 30 m.	ICH 50 <u>Cine Oriente</u> - Tramo desde Andrés Bello hasta Providencia ICH 51 <u>Cafetería Villareal</u> - Tramo desde Andrés Bello hasta Providencia	T31O Av. Pedro de Valdivia, se disminuye el ancho normado de 30 a 25 m. en el tramo entre Andrés Bello hasta Providencia
	T17O José Manuel Infante, ancho normado 20 m	ICH 09 <u>Instituto Nacional de Geriátrica</u> . - Tramo desde Dr. Hernán Alessandri hasta Valenzuela Castillo.	T17O José Manuel Infante, esta vía se elimina del PRMS desde Providencia hasta Irrazábal ancho insuficiente para vía troncal.
N°	COMUNA	SOLICITUD / COMENTARIO	RESPUESTA PRELIMINAR SEREMI A SOLICITUD
17	PEDRO AGUIRRE CERDDA	E4C RUTA 5 SUR Incluir a la comuna Pedro Aguirre Cerda, y modificar el límite oriente indicando Ruta 5 Sur.	Se acoge parcialmente. E4C es Autopista del Sol. No Ruta 5. Se corrige descripción en texto y archivo KMZ, la Autopista comienza en Bascuñán Guerrero, no en Ruta 5.
		T6CS: Modificar nombre de Av. Salesianos por Av. Presidente Salvador Allende Donde dice La Feria debe decir Clotario Blest	Se acoge Se corrige descripción
		T13CS: Donde dice Ruta 5 Sur debe Av. Cerrillos (Caletera Autopista General Velázquez)	No se acoge. La caletera forma parte del mismo eje

			vial, en este caso General Velásquez.
18	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.	No se acoge, Es una vía expresa de conectividad intercomunal
		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.	No se acoge. Renca necesita conectarse con las comunas aledañas, función que cumple esta vía, también permite la accesibilidad al Parque Cerro Renca
		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.	Se acoge. Se extienden ambas vías hasta la Costanera Sur del Río Mapocho en 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.	Se acoge Se mejora descripción.
		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	Se acoge parcialmente. Esmeralda T32CN y Caupolicán T33CN se incorporan al PRMS, con anchos de

	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 conectar con Bravo de Saravia/Las Cañas en Independencia. (no es PRMS) 	<p>25 y 30 m.</p> <p>Las otras dos vías propuestas pasan por zonas muy consolidadas y por calles que son de estándar local o de servicio, por lo que lo que deben ser planificadas desde la comuna.</p>
	<p>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.</p>	<p>No hay un cambio, es el mismo trazado de la interpretación de la Costanera Sur del Cerro Renca hecho por esta SERMI en el plano RM PRMS 20-65 que reemplazó al plano RMS PRMS 20-05</p>
	<p>Comentario:</p> <p>Por favor considerar la necesidad de conectar la comuna de Renca con las comunas aledañas y de preservar los cerros de Renca como área verde metropolitana.</p> <p>Si bien es cierto que los Instrumentos de Planificación Territorial tienen un ámbito de acción acotado respecto de las definiciones que pueden hacer para las distintas vías,</p>	

		creemos importante indicar que, en la medida en que sea posible, en el PRMS se debieran establecer exigencias para disminuir la contaminación ambiental y acústica que generan las vías expresas en los barrios que atraviesan, además de cuidar la conexión de la trama urbana, ya que en Renca este es un problema relevante para la calidad de vida de sus habitantes.	
19	VITACURA	<p>Respecto a la vía E 26 O Costanera Norte, para el tramo especificado en su propuesta como Américo Vespucio-Puente La Dehesa, se solicita:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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</p>	<p>No se acoge.</p> <p>Lo solicitado puede hacerse desde la planificación comunal, porque el PRMS fija anchos mínimos.</p>

	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 vía 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 cierre existente hoy.	Lo solicitado se acoge en la alternativa. La disminución del ancho normado en el tramo desde Vitacura hasta Américo Vespucio, fue solicitado por el Alcalde de Vitacura por Ord. Alc. N° 1/289 de fecha 20.08.2018, en el contexto de la consulta comunal de la MPRMS 104, efectuada por esta SEREMI el año 2018. Dicha solicitud fue acogida en esta alternativa, disminuyendo el ancho normado de 36 a 29 m. lo que implica la desafectación de los terrenos actualmente declarados de utilidad pública.
	Respecto a la vía 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.	Se acoge Se corrige descripción.
	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.	Se acoge. Se agrega tramo.
	Respecto a la vía T 53O Luis Pasteur, en el tramo Av. Vitacura a Costanera Norte Río Mapocho en su propuesta de	Se acoge Se rectifica ancho, queda en 30 m.

	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 200), 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.	No se acoge. Esas vías deben consideradas desde la planificación comunal.
	Respecto a la vía T 620 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.	Se acoge Se corrige descripción.
	Respecto a la vía T 480 Av. Chesterton, tramo desde Av. Padre Hurtado a Vitacura Av. Apoquindo, corregir descripción, reemplazando Vitacura-Apoquindo por "Vital Apoquindo" .	Se acoge Se corrige descripción.
	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.	Se acoge Se corrige descripción.
	Comentario: Evaluar dar continuidad a la vía San Francisco de Asís hacia Las Condes hasta empalmar con la T510 San Francisco tramo Francisco Bulnes Correa-Av. Paseo Pie Andino.	San Francisco de Asís, se proyecta desde Raúl Labbé hasta Pie Andino. Sobre Los Terrenos, no es materia de esta Modificación.

		<p>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.</p> <p>Se sugiere considerar la DDU 398 guía para la confección de ordenanzas de Planes Intercomunales o Metropolitanos.</p>	
20	CERRO NAVIA	Se solicita informar a la Municipalidad de Cerro Navia el motivo del cambio de trazado de la vía El Retiro E31P.	Para generar un cruce con Rio Viejo Norte y no un empalme como está definido en la actualidad en el PRMS
		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" .	No se acoge, El ancho previsto es para el futuro ensanche de la vía. La Costanera Sur es una vía no tarifada alternativa a la Costanera Norte que es concesionada (tarifada) disminuir el ancho significa disminuir el estándar de la vía.
		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.	No se acoge. Vía intercomunal expresa. Acoge futuro crecimiento PDUC en Pudahuel
		1. Generar una vía de clasificación Troncal que una el término de la vía Rio Palena con la actual vía Rodoviario.	No se acoge. La vialidad propuesta es de alcance

CERRO NAVIA (Observaciones ingresadas por Oficio Ord. N° 11285 del Alcalde de Cerro Navia, de fecha 01.12.2020)	2. Incorporar la actual vía Rodoviario C12 como vía troncal Desde la intersección con Mapocho T16C hasta el término de Rio Palena	comunal, debería planificarse en el PRC
	Tramo final de la vía Huelén 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 – José Joaquín Pérez, mientras que en archivo KMZ esta vía solo está proyectada entre Costanera Sur y Teniente Cruz, eliminando el tramo comprendido entre Teniente Cruz y José Joaquín Pérez.	Se acoge. Se corrige error de descripción en el texto, efectivamente se elimina de la vía Huelén el tramo desde Teniente Cruz hasta José Joaquín Pérez. Quedando este eje constituido por Huelén continuando por Teniente Cruz.
	Comentario: 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 ha considerado lo señalado.
	(Reitera solicitud Ord. N° 2908 de fecha 20.08.2018) Generar una vía troncal entre remate de Rio Palena en Vespucio con la actual Rodoviario (Mapocho Norte) C12 y que pase toda a ser troncal hasta Mapocho T3P	No se acoge. El trazado de la vía troncal T16C va por Mapocho Río Viejo Norte hasta Américo Vespucio.
	(Reitera solicitud Ord. N° 2008 de fecha 20.08.2018) Disminuir los 60 m de faja vial Costanera Sur E7P porque una vez ejecutada la nueva Costanera Sur dejará una faja afecta sin materializar de 25 m	Rio Palena y Mapocho Norte puede ser planificada desde el PRC, por tener conectividad comunal"
	(Reitera solicitud Ord. N° 2008 de fecha 20.08.2018) Cambiar estándar Américo Vespucio de Troncal a Expresa en el tramo en que hoy es troncal	No se acoge. El ancho e previsto es para el futuro ensanche de la vía. La Costanera Sur es una vía no tarifada alternativa a la

			Costanera Norte que es concesionada (pagada) disminuir el ancho a 35 m., significa disminuir el estándar de la vía, que en ese tramo es vía expresa.
		(Reitera solicitud Ord. N° 2008 de fecha 20.08.2018) Eliminar Río Viejo Norte T13P entre El Retiro E14P y Vespucio T20 P debido a que según el Manual de Carreteras es complejo generar el empalme.	Se acoge. Vía cambia de estándar a expresa y mantiene ancho.
		(Reitera solicitud Ord. N° 2008 de fecha 20.08.2018) Generar los cruces de El Retiro, Las Industrias y Ventisqueros con la Costanera Sur para conectar con Renca.	No se acoge. Tanto Río Viejo Norte y Río Viejo Sur son vialidades que permiten el acceso público a Área Verde planificada en el PRMS (Parque La Hondonada), El empalme de estas vías se puede hacer a las caletas que a su vez conectan con las vías expresas de Américo Vespucio .
21	SANTIAGO	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.	Se acoge. Se mantiene ancho de 90 m. Desde el Río Mapocho hasta Moneda.
		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 80 m que es lo existente. A continuación al sur se debiera mantener 70 m proyectado.	Se acoge se disminuye el ancho de 90 m. a 65/80 en el tramo desde Moneda hasta Sazié.

		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.	Se acoge Se corrige descripción.
		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.	Se corrige descripción. El tramo se describe desde el Río Mapocho hasta Diagonal Vicuña Mackenna
		T13C SAN PABLO: incorporar tramo Matucana - Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez, comuna de Santiago, con 20m.	No se acoge. El ancho corresponde a una vía colectora y no troncal. Por el grado de consolidación en el tramo solicitado, se deja a la comuna su planificación.
		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.	Se acoge parcialmente. Efectivamente Avda. Centenario, es una vía límite comunal, porque va en el trazado del antiguo FFCC. Con respecto a la solicitud de incorporarla como vía Parque no procede, porque no se puede incluir otros usos de suelo en las fajas destinadas a vialidad, tampoco se podría definir una faja de parque adyacente a la vía, porque la actual modificación no aborda el tema de los parques en la RM.

		<p>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.</p>	<p>No se acoge. Ñuble atraviesa la ZT Barrio Matta Sur, por lo que hace imposible materializar su ensanche. Por criterio de planificación de respetar el patrimonio, se eliminó dicho tramo del PRMS.</p>
		<p>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.</p>	<p>No se acoge. Aumento de ancho, por la calle Blanco significa afectar la ZT "Sector Club Hípico y Parque O'Higgins" y por Avda. Matta la ZT "Sector delimitado por Av. Viel, Av. Matta, Av. Rondizzoni y calle San Ignacio", queda en 40 m.</p>
		<p>T3C: solicitamos ampliar a 44m en el tramo Morandé - Teatinos, por el nivel de consolidación que posee, en el que resta sólo una propiedad ruिनosa que cumpla con el ancho actualmente vigente.</p>	<p>Se acoge El tramo de 44 m de ancho queda desde Carrascal hasta Morandé, y desde Morandé hasta Bandera ancho existente (por MH. y ZT) Ojo que en el tramo desde Amunátegui hasta Morandé, el ensanche de los 44 m. debe ser al sur, para no afectar la ZT "Parque Forestal" que está al norte.</p>
		<p>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.</p>	<p>Se acoge Se aumenta el ancho de 30 a 40 m. en el tramo desde Santa Elena hasta Vicuña Mackenna.</p>
		<p>T33C SANTA ISABEL: para el tramo San Ignacio – Serrano, se propone mantener 35m, dado que no existe claridad legal</p>	<p>No se acoge. Por criterio de planificación de respeto</p>

	sobre el tamaño de los predios y la ubicación del deslinde sobre la línea oficial. Se reitera observación de ocupar nombres oficiales.	al patrimonio, en el tramo desde San Ignacio hasta Serrano se ha disminuido el ancho actualmente normado de 35 m. al ancho existente, para no afectar la ZT " Barrio Cívico - Eje Bulnes - Parque Almagro".
	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.	No se acoge. Por criterio de planificación de respeto al patrimonio, en el tramo desde Copiapó hasta Marina de Gaete se ha disminuido el ancho actualmente normado de 40m. al ancho existente, para no afectar la ZT " Barrio Matta Sur".
	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.	Se acoge. Ancho queda definido variable entre 48/98 m. en el tramo desde Matucana hasta Av.,. Vicuña Mackenna.
	T29C ANTOFAGASTA Para el tramo Exposición – Bascuñán 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	Se acoge. Se elimina de este eje el tramo de Antofagasta desde Exposición hasta Bascuñán, por ancho insuficiente, la vía El Mirador por afectar ZT "Sector Club Hípico y Parque O'Higgins" y Avda. Pedro Montt, que al eliminar los anteriores no se justifica.

	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.	Se acoge, Se corrige texto.
	T34C. SANTA ROSA En el tramo Placer - Av. Centenario, se proponen 40 m para dar regularidad al perfil de esta vía.	Se acoge. Se disminuye el ancho de 60 a 40m. Entre Placer y Av. Centenario.
	<p>Se propone incorporar los trazados de las siguientes vías:</p> <p>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.</p> <p>Nataniel Cox: Alameda Libertador Bernardo O' Higgins - Av. Centenario: 20m</p> <p>San Diego: Alameda Libertador Bernardo O' Higgins - Franklin: 20m Franklin - Av. Centenario 30m</p> <p>Copiapó: se propone reponer todas las D.U.P, por la importancia de esta vía como par alternativo y su conexión oriente poniente.</p>	<p>No se acoge.</p> <p>Chacabuco: eje subtruncal de alcance comunal, se deja a la comuna su planificación.</p> <p>Nataniel: eje subtruncal de alcance comunal, se deja a la comuna su planificación. Esta afectado por ZT: "Barrio Cívico - Eje Bulnes - Parque Almagro" que impide su ensanche.</p> <p>San Diego: Eje afectado por ZT: "Sector calle Nueva York, La Bolsa y Club de la Unión" y ZT: "Barrio Matta Sur" que impiden su continuidad y ensanche. se deja a la comuna su planificación.</p> <p>Copiapó: Eje afectado por ZT: "Barrio Matta Sur" en dos tramos que impiden su continuidad y ensanche. se deja a la comuna su planificación.</p> <p>Esperanza: Eje subtruncal de alcance comunal, esta afectado por ZT: "Sector</p>

	<p>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 - Martínez 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</p> <p>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.</p> <p>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 comuna. Se debe reponer como vía PRMS entre Av. Almirante Blanco Encalada y Av. Centenario.</p> <p>Av. Beaucheff: Entre Av. Almirante Blanco Encalada hasta Av. Centenario se propone reincorporar esta vía como vía PRMS. En tramo Pedro Montt - Av. Centenario se propone con ancho 27m.</p>	<p>que indica los Barrios Yungay y Brasil de Santiago Poniente" que impiden su continuidad y ensanche. Se deja a la comuna su planificación.</p> <p>Libertad: Eje subtruncal de alcance comunal, está afectado por ZT: "Sector que indica los Barrios Yungay y Brasil de Santiago Poniente" que impiden su continuidad y ensanche. se deja a la comuna su planificación.</p> <p>Av, Club Hípico: Eje de alcance comunal, afectado por ZT: "Sector Club Hípico y Parque O'Higgins", que impiden su ensanche y continuidad.</p> <p>Av. Beaucheff: Eje de alcance comunal, afectado por ZT: "Sector Club Hípico y Parque O'Higgins", que impiden su ensanche y continuidad</p> <p>A todas las anteriores vías se le han aplicado criterios de protección de zonas patrimoniales, Criterio de alcance comunal, Criterio de homogeneidad de ancho de eje (sub troncal) y Criterio de conectividad en Red lo que ha determinado su eliminación del PRMS dejándolas a la planificación comunal.</p>
	T2C Conexión Subterránea Av. Almirante Blanco Encalada -	El trazado subterráneo no tiene DUP.

	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.	Se corrige denominación.
	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.	No se acoge El ensanche de la vía T3C, en el tramo desde H. Amunátegui y Teatinos no puede ser hacia el norte porque estaría afectando la ZT "Parque Forestal", debe ser hacia el sur. Se corrigen las denominaciones y el KMZ.
	T16C: la denominación oficial de Av. Norte Sur, es Av. presidente Jorge Alessandri Rodríguez.	Se acoge, Se corrige texto
	T27C. la 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.	Se acoge, Se corrige texto
	T28C EXPOSICIÓN: rectificar tramo Alameda Libertador Bernardo O'Higgins - Sepúlveda 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).	Se acoge, Se corrige texto

	<p>T31C: la denominación oficial es Ramón Subercaseaux, Av. Beaucheff 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.</p>	<p>Se acoge parcialmente. La disminución del ancho en este eje se debe a que está afectado por la ZT: "Sector Club Hípico y Parque O'Higgins", por lo tanto se disminuye de 40 m. al ancho existente en el tramo desde el Mirador hasta Av. Pdte. Jorge Alessandri R.</p>
	<p>T34C. SANTA ROSA Para el tramo Marina de Gaete – Pedro Lagos se propone 40 m pero ensanche ambos costados.</p>	<p>No se acoge. Por criterio de planificación de respeto al patrimonio, en el tramo desde Copiapó hasta Marina de Gaete se ha disminuido el ancho actualmente normado de 40m. al ancho existente, para no afectar la ZT " Barrio Matta Sur".</p>
	<p>T35C: CURICÓ En el tramo Santa Rosa – San Isidro, esta vía se denomina oficialmente Tarapacá. La denominación oficial de Portugal es Av. Portugal.</p>	<p>Se corrigen denominaciones cuando corresponden.</p>
	<p>T36C DIAGONAL PARAGUAY: concordamos con el ancho pero entre Av. Portugal y Av. Vicuña Mackenna, la denominación oficial es Diagonal Paraguay.</p>	<p>Se acoge, Se corrige texto y KMZ</p>
	<p>T3C: La denominación oficial es Av. Presidente Balmaceda. Vía límite se debe agregar que este tramo está en la comuna de Quinta Normal.</p>	<p>Se acoge, Se corrige texto</p>
	<p>T8CS CARLOS VALDOVINOS, en la columna comuna, se debe incorporar la Comuna de Santiago.</p>	<p>Se acoge, Se corrige texto</p>

		<p>Comentarios:</p> <p>Se debe dimensionar los anchos existentes y agregar una nota para prevenir que cuando se modifican los límites prediales, se altere la línea oficial.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p>	
22	ALHUÉ	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	
23	RECOLETA	<p>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.</p> <p>*Se solicita ampliar el ancho de faja en tramo Salitre – Av. El</p>	<p>Se acoge.</p> <p>Se corrige descripción.</p> <p>Se aumenta ancho de 20 a 32 m. en el tramo desde María Eugenia hasta Avda.</p>

	Salto en 32mt (por continuidad de todo el tramo).	El Salto.
	<p>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</p> <p>*Se solicita ajustar el ancho del tramo Américo Vespucio – Victor Cuccuini 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",</p>	<p>Se acoge.</p> <p>Se corrige descripción.</p> <p>Se aumenta ancho de 20 a 32 m. en el tramo desde Antonia López de Bello hasta Río Mapocho</p>
	T27CN LORETO -Domínica – Río Mapocho 35 *Revisar y analizar la definición del trazado considerando la línea recta para empalmar con Av. Perú directamente.	<p>Se acoge.</p> <p>Se modifica trazado.</p>
	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 Independencia y conectar de Oriente-Poniente con Recoleta	<p>Se acoge</p> <p>Se mantiene en el PRMS, aumentando el ancho de 20 a 30 m. en el tramo desde Av. Recoleta hasta Av. El Salto</p>
	<p>Nuevo VALDIVIESO *Se solicita considerar la vía Valdivieso entre Av. Recoleta – Av. Las Torres en 28 mt.</p> <p>Nuevo AV. LAS TORRES *Se solicita considerar la vía Av. Las Torres entre Zapadores – Av. Valdivieso en 28 mt.</p>	<p>No se acoge</p> <p>Valdivieso: vía de alcance comunal de estándar colector, tiene que ser planificada por la comuna.</p> <p>Av. Las Torres: vía de alcance comunal</p>

		<p>Nuevo AV. LA UNIÓN *Se solicita considerar la vía La Unión desde Av. La Paz – Av. Perú con 20 mts."</p> <p>Nuevo AV. LOS TURISTAS *Se solicita considerar la vía Los Turistas desde Av. El Salto– Héroes de la Concepción con 20 mts."</p>	<p>de estándar colectora, tiene que ser planificada por la comuna.</p> <p>La Unión: vía de alcance comunal de estándar colectora, tiene que ser planificada por la comuna, además ensanche afecta la ZT: "Cerro Blanco"</p> <p>AV. Av. Los Turistas: vía de alcance comunal de estándar colectora, tiene que ser planificada por la comuna.</p>
		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	<p>Se acoge.</p> <p>Se corrige descripción.</p>
		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).	<p>Se acoge.</p> <p>Se corrige descripción.</p>
24	CONCHALÍ	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.	<p>No se acoge. Ruta 5 es vía expresa y Ruta Nacional. Ancho es reserva de faja para el futuro ensanche de la vía. La vía existente al costado del Parque Conchalí, que se propone incorporar al PRMS con 20 m. entre LO, corresponde a una vía de estándar colectora, tampoco tiene conectividad intercomunal, por lo que debe ser normada por el PRC de Conchalí.</p>

	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	Se acoge. Aumenta ancho de 20 a 25 m. en el tramo de La Palmilla hasta Pedro Fontova
	T10CN AV. DIEGO SILVA HENRIQUEZ/ tramo Cardenal José María Caro- General Sandino; aumentar en 5 m. la faja, para otorgar continuidad a vialidad	Se acoge. Se aumenta ancho de 25 a 30 m. en el tramo entre Gral. Sandino y José María Caro
	T22CN AV INDEPENDENCIA Av. Américo Vespucio-Pérez 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"	Se acoge Se aumenta el ancho de 30 a 35 entre Américo Vespucio y Pérez Cotapos en Conchalí.
	T23CN AV. PEDRO FONTOVA/ Av. Américo Vespucio-José María 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	Se acoge Se aumenta ancho desde Av. Américo Vespucio hasta José María Caro de 20 a 30 m.
	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.	Alternativa ya considera aumento de ancho de 20 a 30 m. en el tramo descrito.
	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	Se acoge Se aumenta ancho de 25 a 30 m. en el tramo entre Zapadores y Dorsal

	cuellos de botella.	
	T9CN Zapadores en el tramo La palmilla- salitre disminuir 2m. de faja, 1 m por cada frente	Se acoge. Disminuye ancho de 32 a 30 m. en el tramo desde El salitre hasta La Palmilla.
	T10CN CARDENAL JOSE MARIA CARO tramo Ruta 5- Av. Independencia - Tanger; disminuir faja en 5m; mantener perfil vial en total de su desarrollo	Se acoge. Disminuye ancho de 40 m a 35 m. en el tramo desde Ruta 5 hasta Independencia
	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"	No se acoge Mantiene su ancho por ser un eje estructurante Intercomunal
	<p>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.</p> <p>GENERAL SANDINO - se propone clasificar como TRONCAL, en consideración a que cuenta con el perfil requerido y el emplazamiento de actividades existentes</p> <p>CALLE DIEGO SILVA se propone clasificar como TRONCAL, en consideración a que conectaría eficientemente Av. El Guanaco y Av. Independencia.</p> <p>AV. INDEPENDENCIA se propone perfil concordante a trazado Transantiago por corredor Independencia</p>	<p>No se acoge: LOS ZAPADORES, GENERAL SANDINO y DIEGO SILVA, son vías de alcance comunal que deben ser planificadas por la comuna.</p> <p>AV. INDEPENDENCIA , no se propone ancho.</p> <p>AV. PRINCIPAL GENERAL IGNACIO CARRERA PINTO, ya está incorporada en la Alternativa con el código T11CN.</p>

		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.	Ya está considerado en la alternativa
		<p>Comentarios:</p> <p>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 a través del SERVIU solicitó 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 100 m, afectando un tercio del ancho del parque en el que se ubican predios en comento)</p> <p>-En atención a apertura de conexión, T9CN YAZIGI, de acuerdo a los actuales ingresos en DOM CONCHALÍ se aprecia interés inmobiliario en el sector.</p>	
25	SAN BERNARDO	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	Se acoge. Se modifica trazado en KMZ.

	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).	No se acoge. El trazado en diagonal de la prolongación de Camino Lo Blanco y que conecta con Camino La Vara incluido en la Alternativa es idéntico al trazado incluido en la Resolución GORE N° 20 que incorporó al PRMS en el año 1994, ratificado y graficado por el PPRC de San Bernardo el año 2006 e incluido, sin alteraciones, en la Resolución GORE N° 12 del año 2010 que aprobó la modificación al PRMS N° 99. Es decir es una norma vigente en el PRMS y que esta modificación no la está cambiando.
	la vía T25S (anterior Camino Internacional) el cual debe ser concordante con la zonificación establecida en el PRC de San Bernardo.	No se acoge. El trazado vigente es el establecido en la Resolución GORE N° 12 el año 2010, no el del PRC que es anterior. Dicho trazado es el que se ha dibujado en la alternativa.
	T20S, ELIODORO YAÑEZ T29S BORDE CERRO CHENA y T30S CUATRO PONIENTE, se requieren disminuir su ancho de faja a 25 m. entre líneas oficiales, de tal forma de entregar continuidad y coherencia con los perfiles existentes establecidos en el PRC de San Bernardo. Además, los sobre	No se acoge T20S, ELIODORO YAÑEZ , está proyectada en área rural, no interviene en el área urbana de Lo Herrera.

		<p>anchos propuestos, establecerán afectación a utilidad pública 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</p>	<p>T29S BORDE CERRO CHENA, es una vía proyectada no existente, por lo tanto el ancho mínimo que debe tener para ser considerada como vía troncal son 30 m. de ancho normado.</p> <p>T30S CUATRO PONIENTE, está emplazada en la comuna de Maipú.</p>
		Se solicita aclarar los motivos de la eliminación de la vía 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.	Criterios de eliminación: vías de estándar colectoras y sin conectividad intercomunal
		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.	No se acoge Vía de alcance comunal. Puede aumentar ancho por art. 2.3.1 OGUC.
		<p>Comentario: 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.</p>	No hubo presentaciones personalizadas a los Municipios, sino varias instancias conjuntas de participación con todas las comunas de la RM.
26	PUDAHUEL	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	Se acoge, Se incorporan el PRMS, de acuerdo a los trazados propuestos en archivo KMZ, con algunas modificaciones, las

	<p>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 viales, 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.</p>	<p>siguientes nuevas vías: T31P LAGUNA SUR T32P CLAUDIO ARRAU T33P OCEÁNICA T34P SAN PABLO T35P EL CANAL T36P ACCESO LOMAS T37P CIUDAD DE LOS VALLES T38P EL PORTAL y T39P LUIS CRUZ MARTÍNEZ</p>
	<p>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).</p>	<p>Se acoge. Se corrige trazado para que coincidan ambas vías.</p>
	<p>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.</p>	<p>Se acoge parcialmente. Se incorpora nueva vía al PRMS código T38P "El Portal", ancho 30 m. conecta Camino Poniente y Troncal Lo Aguirre Norte.</p>
	<p>T9P COSTANERA ORIENTE RIO MAPOCHO: hacer coincidir con E26P, según lo ya observado en el capítulo anterior.</p>	<p>Se acoge. Se corrige trazado para que coincidan</p>

			ambas vías.
		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	Se acoge. Se extiende trazado
		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.	Los trazados y extensiones de las vías consideradas en el EISTI de las PDUC aprobadas por la Res. GORE N° 4/2018, cambian nombres y códigos principalmente, razón por la cual se han modificado los cuadros contenidos en el Art. 3.3.11 letras b y c y en el Art. 13 Transitorio letra a y b., pero las extensiones y anchos de fajas de expropiaciones se mantienen, por lo tanto, las mitigaciones no varían. Para más detalle, ver Memoria Explicativa.
		T28P CAMINO EL NOVICIADO: Se solicita conectar camino el noviciado hacia el lado sur de la Ruta 68.	Se acoge. Se proyecta un cruce en que confluyan Camino Noviciado T28P, y las Costaneras del Río Mapocho T9P y E26P. Por economía de cruces y puentes.
		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 está proyectado por Diagonal La Estrella al norte. El tramo señalado graba	No se acoge. Es importante la continuidad de flujo de este eje norte sur. No se entiende como se produciría dicha continuidad

	innecesariamente el Parque Lo Prado. Describir el tramo AVENIDA LA ESTRELLA, entre Claudio Arrau - Callejón de Los Perros.	con el cruce mencionado.
	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 está incluida en el PRC en trámite.	Se acoge. Se extiende trazado
	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.	Se acoge Se da continuidad al poniente con las vías : T32P Claudio Arrau, desde Américo Vespucio hasta Lo Aguirre Sur con 30 m. de ancho, que se incorpora al PRMS, continua con Lo Aguirre Sur T23P, que disminuye de 60 a 40 m de ancho y se conecta con T33P Oceánica, desde Lo Aguirre Sur hasta El Portal, con 36 m de ancho, que también se incorpora al PRMS, según los trazados propuestos en archivo KMZ con algunas modificaciones.
	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 está 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.	No se acoge El trazado propuesto fue aprobado por esta SEREMI de V. y U., en la solución al nudo del proyecto PID obras tramo 6 Concesión Américo Vespucio Oriente del MOP, por el artículo 7.1.1.3 del PRMS:

	<p>T13C (San Pablo): Para esta 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.</p>	<p>Se acoge. Se incorpora al PRMS San Pablo T34P desde Américo Vespucio hasta El Portal, con un ancho de 36 m. según trazado propuesto en archivo KMZ, con algunas modificaciones.</p>
	<p>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.</p>	<p>Aplica lo dispuesto en el art. 2.3.1 de la OGUC</p>
	<p>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.</p>	<p>Aplica lo dispuesto en el art. 2.3.1 de la OGUC</p>
	<p>Comentario: 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),</p>	

		<p>aprobada por Decreto 169 del 19.10.1984, que dio origen al sector.</p> <p>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.</p>	
27	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	<p>No se acoge</p> <p>El trazado propuesto está desarrollado aprox. por la cota 1000 y las soluciones a los problemas topográficos deberán abordarse cuando se desarrolle el proyecto de ingeniería respectivo. Con respecto a la conexión subterránea, es pertinente comentar que ya está materializado el cruce subterráneo por debajo del Río Mapocho en el proyecto Américo Vespucio Oriente (AVO) desde El Salto hasta la Costanera Sur del Río Mapocho, por lo tanto dichas conexiones son factibles de hacer.</p>
		Costanera Norte (E26 O), eliminar trazado en el tramo comprendido entre calle Bajada al Río (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	<p>No se acoge.</p> <p>Vía expresa intercomunal.</p>
		Costanera Sur (T55 O), eliminar trazado en el tramo comprendido entre San Francisco de Asís (T67 O) y Av. San	<p>No se acoge.</p> <p>Vía expresa intercomunal.</p>

		Josemaría Escrivá de Balaguer (L24). El tramo de vía señalado tiene una extensión aproximada de 2000 metros y un ancho proyectado de 45 metros.	
LO BARNECHEA Observaciones ingresadas por Oficio Ord. N° 0665/2020 del Alcalde de Lo Barnechea, de fecha 14.12.2020 (Reitera Solicitud de ORD ALC. N°367 del Alcalde de Lo Barnechea, de fecha 21.08.2018 y del Informe AU N°14/2018 de fecha 22.10.2018 complementario.)		Eliminar del PRMS Av. El Rodeo (T22 O), tramo comprendido entre calle El Rodeo (T22 O) y Av. Paseo Pie Andino (T29 O)	Se acoge. Se elimina el tramo indicado.
		Eliminar del PRMS Av. Paseo Pie Andino (T29 O), tramo comprendido entre Av. Paseo Pie y Camino a Farellones (T28 O) Andino (T29 O)	Se acoge. Se propone conexión subterránea. Se elimina DUP en superficie
		Eliminar del PRMS Costanera Norte (E6 O), tramo comprendido entre calle Bajada al Río (La Pasarela) y Av. Paseo Pie Andino (T29 O)	No se acoge. Vía permite acceso a bien nacional de uso público. Conecta el sistema de Costaneras del Río. Mantiene 35 m. de ancho planificado.
		Eliminar del PRMS Costanera Sur (T27 O), tramo comprendido entre Av. San Francisco de Asís (T67 O) y Av. San José María Escrivá de Balaguer (L24)	No se acoge. Vía permite acceso a bien nacional de uso público. Conecta el sistema de Costaneras del Río, en este caso hasta Av. Las Condes. Se ha ido dejando el espacio para su materialización.
		Eliminar del PRMS Vía Morada (T34 O), tramo comprendido entre Av. Manquehue Oriente (L19) y Límite Comunal con Vitacura.	No se acoge. Este eje tiene que tener conexión intercomunal.
		Eliminación del PRMS de los tramos de conexión proyectados de Av. Paseo Pie Andino (T29 O), a la altura de Av. Teresa Vial, entre Vía Panorámica (T74 O) y Av. La Dehesa (T23 O).	No se acoge. Tramo permite continuidad de Av. Paseo Pie Andino que tiene conexión Intercomunal
		Eliminar del PRMS Av. La Dehesa (T23 O), tramo comprendido entre el Límite Urbano norte y Av. Paseo Pie	No se acoge. Se propone como conexión con nueva vía Arco Orbital

	Andino (T29 O).	Norte E9O.
	Eliminar del PRMS El Rodeo (T23 O), tramo comprendido entre Av. José Alcalde Délano - Av. El Rodeo (T22O) y Av. El Tranque (T23 O).	Se acoge. Vía se elimina del PRMS
	Eliminar del PRMS Av. El Tranque (T23 O), tramo comprendido entre El Rodeo (T23 O) y Av. La Dehesa (T23 O).	Se acoge. Vía se elimina del PRMS
	Eliminar del PRMS Camino Los Militares - Camino Las Hualtatas- (T65O), tramo comprendido entre el Límite Urbano norte y Camino Los Trapenses Oriente – Av. Camino Los Trapenses (T30O).	Se acoge parcialmente. Se elimina del PRMS tramo desde Camino Los Trapenses hasta Av. Paseo Pie Andino.
	Eliminar del PRMS Camino El Huinganal (T66O), tramo comprendido entre el Límite Urbano norte y Av. Paseo Pie Andino (T29O).	Queda desde Av. Pie Andino hasta nueva vía Arco Orbital Norte E9O con un ancho de 30 m."
	Eliminar del PRMS Camino Los Refugios - Refugios del Arrayán- (T70O), tramo comprendido entre Av. Paseo Pie Andino (T29O) y el Límite Urbano Nor-Oriente	No se acoge. Se propone como conexión con nueva vía Arco Orbital Norte E9O.
	Eliminar del PRMS Camino El Cajón (T71O), tramo comprendido entre Pastor Fernández (T73O) y el Límite Urbano Nor-Oriente.	Se acoge. Vía se elimina del PRMS
	Eliminar del PRMS Pastor Fernández (T73 O), tramo comprendido entre Av. Las Condes (E10 O) y Plazuela Pastor Fernández	Se acoge. Vía se elimina del PRMS
	Eliminar del PRMS Vía Panorámica (T74O), tramo comprendido entre Camino Los Militares -Camino Las Hualtatas- (T65O) y Av. Paseo Pie Andino (T29 O).	Se acoge. Vía se elimina del PRMS

28	ESTACIÓN CENTRAL	T26C COSTANERA NORTE FF.CC. SAN ANTONIO dice: Ruta 78 - Obispo Umaña, debe decir: Ruta 78 - Antofagasta	Se acoge. Se corrige descripción.
		Disminuir perfil de Av. P. Aguirre Cerda E35C de 45 a 40 m. en el tramo desde Padre Hurtado y Gral. Velásquez	No se acoge. Vía expresa intercomunal. Ancho de reserva para futuro ensanche. Con el ancho normado de 45 m. no cumple el ancho mínimo de vía expresa, por lo tanto, no puede disminuirse. Se clasifica como expresa en dicho tramo por lo dispuesto en el artículo 2.3.1 de la OGUC
		Disminuir el perfil de la Avda. Las Rejas de 40 a 36 m. en el territorio comunal	No se acoge Vía forma parte del Anillo Troncal Intermedio
29	SAN MIGUEL	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	
30	COLINA	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 Martín – Américo Vespucio'. Además este tramo está emplazado en área rural, por lo cual no se necesita en ancho propuesta.	No se acoge. Por criterio de planificación todas las vías expresas de Accesibilidad Regional tienen un ancho de 100 m. excepto en las zonas más consolidadas desde el punto de vista urbano, como es el caso de la Ruta 57, que baja a 80 en el tramo indicado
		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.'	El trazado se ajusta a la MPRMS 109

	según lo proyectado en el MPRMS 109.	
	<p>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.</p> <p>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).</p>	<p>No se acoge.</p> <p>Tramo corresponde a la Orbital.</p>
	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.	<p>Se acoge</p> <p>Se corrige descripción.</p>
	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.	<p>Se acoge parcialmente.</p> <p>El cambio se debe a que a partir de ese tramo Pie Andino Norte forma parte del anillo orbital, por eso cambia de código. Se corrige trazado.</p>
	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Se acoge parcialmente.</p> <p>Se elimina el tramo desde Ruta 57 hasta Circunvalación Chacabuco Sur E13N, comuna de Colina.</p> <p>Se disminuye de 100 a 50 m. en el tramo desde Av. El Valle hasta Ruta 57, comuna de Colina.</p> <p>Se disminuye de 100 a 60 m. en el tramo desde Circunvalación Chacabuco Sur E13N hasta Camino La Dormida, comunas de Colina y Lampa.</p>

		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.	No se acoge. Se deja alternativa de conectividad en zona urbana.
		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.	No se acoge Esta ruta es necesaria porque genera conectividad en sentido oriente - poniente entre tres rutas de accesibilidad Regional, tales como: Camino La Dormida, Ruta 5 y Ruta 67. El trazado va por zona no consolidada.
		E13N CIRCUNVALACION CHACABUCO SUR: Se solicita generar un cruce con la vía T13N Avda. Lo Arcaya.	Se acoge Se grafica la conexión entre las dos vías.
		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.	Se acoge parcialmente. Las soluciones a los problemas topográficos del trazado deberán abordarse cuando se desarrolle el proyecto de ingeniería respectivo. Se disminuye ancho de 80 a 60 m, en el tramo desde la Ruta 57 hasta Camino Chicureo en Colina.

	E32N DIAGONAL HUERTOS FAMILIARES: Se solicita disminuir el ancho de faja de 80m a 60m, ya que 60m es suficiente.	Se Acoge. Se disminuye el ancho de 80 a 60 m. en todo el eje.
	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).	No se acoge Esta modificación no incluye parques.
	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.	Se acoge Se elimina del PRMS tramo solicitado
	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.	Modifica el trazado anterior. Se ajusta al terreno y sitios
	T8N TRANSVERSAL COLINA: Se recomienda revisar el trazado (tramo oriente), porque la propuesta difiere del trazado anterior.	Modifica el trazado anterior. Se ajusta al terreno y sitios
	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.	Modifica el trazado anterior. Se ajusta al terreno y sitios
	T13N AVDA. LO ARCAYA: Se solicita generar una conexión directa con E13N CIRCUNVALACION CHACABUCO SUR, modificando el tramo poniente.	Se acoge. Se modifica trazado

	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.	Se acoge parcialmente Se ajustan los trazados con la MPRMS 109. La calle “Los ingleses” , se extiende hacia el norte hasta Santa Filomena. Por necesidad de conectividad en el área.
	T17N COSTANERA PONIENTE ESTERO COLINA: Requiere revisión trazado sur, y conexión hacia el norte con la Carretera General San Martín Antigua.	Se acoge, Se corrige descripción y trazado en KMZ
	T22N COLINA: Se requiere revisión del trazado.	No se acoge No hay propuesta.
	Se sugiere incorporar Avenida Chamisero como vía troncal, con su trazado existente y un ancho de 40m.	Se acoge. Vía se incorpora al PRMS con código T49N en el tramo desde la Radial Nor Oriente y Avda. El Valle con un ancho de 40 m.
	Se solicita incorporar toda la vialidad proyectada del MPRMS N° 109.	Se acoge Se ajustan trazados.
	T21N ACONCAGUA: Se solicita cambiar la descripción del tramo a lo siguiente ‘Esmeralda – Avda. Concepción’ .	Se acoge Se ajusta descripción
	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.	Se acoge Se ajusta descripción
	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.	Se acoge Se ajusta descripción
	Comentario: Incorporar toda la vialidad propuesta en la Modificación	Se ha considerado toda la vialidad

		PRMS 109.	propuesta en la MPRMS 109.
31	MAIPÚ	<p>E4P Y E4C, RUTA 78 Se debe ajustar el KMZ, en el entendido que la línea dibujada corresponde a eje de la vía propuesta.</p> <p>Comentario: 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.</p>	<p>Va a eje. Los trazados dibujados en KMZ pueden desajustarse porque cambian constantemente los mosaicos que usa Google Earth.</p> <p>Respuesta a Comentario: Se acoge sugerencia, se revisará redacción. Con respecto a la MPRMS 100, Se Acoge lo observado. Se genera un nuevo plano de Sectores, con las nuevas superficies totales de Vialidad que sirven de base para la fórmula de cálculo de las mitigaciones a materializar o garantizar como requisito para optar a las normas urbanísticas establecidas en letra b.3 y en letra d) del artículo 11° transitorio del PRMS a proyectos que se emplacen en ZUC o ZURC 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. También se han modificado los 4 planos de zonificación y usos de suelo de los Sectores 1 al 4, que incorporan la</p>

		nueva vialidad propuesta de la MPRMS 104, que tendría ahora Declaratoria de Utilidad Pública. Por último, se ha modificado el artículo 4.9, para más detalle ver Memoria Explicativa.
	<p>E9P ARCO ORBITAL PONIENTE - CAMINO PONIENTE debe ajustar la propuesta al objetivo que está desarrollando, Modificación 123 en sector rural comunal.</p> <p>Comentario: 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.</p>	No cambia el espíritu de la MPRMS 100, sigue existiendo la posibilidad de proyectos que pueden acogerse a la norma condicionada, lo que varía es la superficie de cálculo en vialidad. para más detalle ver Memoria Explicativa.
	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.	Va a eje camino existente Los trazados dibujados en KMZ pueden desajustarse porque cambian constantemente los mosaicos que usa Google Earth
	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	Están considerados. Incluye atravesos sólo de vías del PRMS

	Aguada.	
	E30P CAMINO RINCONADA; En descripción de tramo KMZ dice Ruta 79, debe corregir.	Se acoge Se corrige descripción
	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.	Si, lo incluye. No hay modificación respecto de lo vigente Se corrige descripción
	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	Se acoge Se corrige descripción la vía llega hasta la Ruta 78
	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.	Se acoge parcialmente. Se extiende el eje hasta la Costanera Norte del Zanjón de La Aguada. Esta modificación no aborda el tema de los parques, razón por la cual no cambia actual descripción, pero en la gráfica se sugiere como debiera ser.
	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	Se acoge. Se corrige descripción. En todo caso el PRMS define ejes y códigos, no modifica los nombres oficiales de las calles definidos por los Municipios respectivos.

	indicado en PRMS anterior.	
	<p>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.</p> <p>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?</p>	<p>Se acoge</p> <p>Esta vía queda desde la Ruta 78 hasta Tres Poniente con 30 m. de ancho.</p> <p>El tramo desde Tres Poniente hasta De La Victoria (eje Padre Hurtado) se elimina del PRMS.</p> <p>Las áreas desafectadas no son materia de esta modificación.</p>
	T35S CAMINO SANTA MARTA, tramo debe ser desde COSTANERA FFCC	<p>Se acoge</p> <p>Se corrige descripción</p>
	T42S AV. LAS INDUSTRIAS: Debe extender tramo hasta calle ESDRAS con el mismo perfil del tramo. y CORREGIR texto y planimetría.	<p>Se acoge.</p> <p>Se reintegra</p>
	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.	<p>No se acoge.</p> <p>El Eje T42S va desde Camino Lonquén, vía expresa 50 m.) hasta Cuatro Poniente, vía troncal, (60 m) cumpliendo el criterio de conectividad en red de la vialidad metropolitana. El tramo que se agrega no tiene conexión en red, lo que quiere decir que los flujos que puede conducir no llegan a ninguna vía de la misma categoría que les pueda dar continuidad, por lo tanto no se cumple el criterio de red.</p>

			Debe ser considerada por la planificación comunal
	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.		No se acoge. No dice el ancho. Es una vía que no estaba en el PRMS y es de alcance comunal. Debe ser considerada desde la planificación comunal
	Incluir calle LAS PARCELAS, desde LOS PAJARITOS hasta SANTA CORINA, cuyo perfil es de 40 metros.		No se acoge. Es una vía que no estaba en el PRMS y es de alcance comunal. Debe ser considerada desde la planificación comunal, art. 2.3.1 OGUC (anchos mayores)
	Incluir calle ARQUITECTO HUGO BRAVO desde AMERICO VESPUCIO hasta LOS PAJARITOS		No se acoge. Es una vía que no estaba en el PRMS y es de alcance comunal. Debe ser considerada desde la planificación comunal.
	Incluir calle EL PARQUE en sector sur poniente CIUDAD SATÉLITE desde calle LAUTARO hasta LONQUÉN. tiene parte de perfil consolidado con 25 metros.		No se acoge. Es una vía que no estaba en el PRMS y es de alcance comunal y con ancho menor a una vía troncal Debe ser considerada desde la planificación comunal.
	Incluir calle ARMANDO CONCHA, quedaría paralelo a Av. LAS INDUSTRIAS y CAMINO LONQUÉN, desde MICHIMALONGO hasta SANTA MARTA (evitando las construcciones).		No se acoge. Es una vía que no estaba en el PRMS y es de alcance comunal y con ancho menor a una vía troncal Debe ser

			considerada desde la planificación comunal.
	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.		No se acoge. Es una vía que no estaba en el PRMS y es de alcance comunal y con ancho menor a una vía troncal Debe ser considerada desde la planificación comunal.
	T32S EL BOSQUE; Se solicita dejar el tramo en un sólo código.(T14P).		La Ruta 78 divide dos zonas: la Sur (S) y la Poniente (P) la misma vía tiene distinto código y orden... en la zona Sur es la Troncal N° 32 Sur es decir T32S y al atravesar la Ruta 78 pasa a ser la Troncal N° 14 Poniente, es decir T14P. Comparte códigos, porque comparte Zonas.
	T36S CERRO SOMBRERO, La vía actualmente está consolidada con perfil de 30 metros, por ende, se solicita indicar hacia dónde va el ensanche.		Ancho consolidado, no tiene ensanche
	T9P COSTANERA SUR RÍO MAPOCHO: En KMZ afinar trazado y mejorar enlace con las otras vías, ya que queda sin conexión.		Se conecta. Los trazados dibujados en KMZ pueden desajustarse porque cambian constantemente los mosaicos que usa Google Earth
	T31P duplica T16P vale éste último. En KMZ cambiar descripción código T31P por T16P		Se acoge Se corrige descripción.
	T22P CALLEJÓN DE LOS PERROS cambia nombre a Marta Ossa Ruíz en Maipú		Se acoge. Se cambia nombre

	T20P el nombre es CAMINO EL DESCANSO no El Descanso	Así está descrito en KMZ y Texto
	T17P COSTANERA NORTE ZANJÓN DE LA AGUADA (PONIENTE) no existe	Se acoge. Se corrige descripción.
	Porqué EL BOSQUE tiene dos códigos: T14P y T32S revisar	La Ruta 78 divide dos zonas: la Sur (S) y la Poniente (P) la misma vía tiene distinto código y orden... en la zona Sur es la Troncal N° 32 Sur es decir T32S y al atravesar la Ruta 78 pasa a ser la Troncal N° 14 Poniente, es decir T14P. Comparte códigos, porque comparte Zonas.
	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.	No es tema de esta modificación
	T4C COSTANERA NORTE ZANJÓN DE LA AGUADA, en texto debe incluir comuna de Maipú	Se acoge. Se corrige descripción.
	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.	Todas las troncales se incorporan a la red vial metropolitana y las colectoras quedan en el artículo 4° transitorio supletoriamente. Con esta nueva propuesta no hay perjuicio fiscal, por el contrario, al momento de aprobarse esta modificación, cualquier proyecto tendrá la obligación de urbanizar las vialidades planificadas, si corresponde,

			porque tendrán DUP y se registrarán por la LGUC y su Ordenanza. A diferencia de ahora con las vialidades condicionadas, que solo las urbanizan los desarrolladores con proyectos de más de 60 há. y que además pueden modificar sus trazados porque no tienen DUP.
		Comentario: 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.	
32	LA CISTERNA	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones a la alternativa.	
33	PADRE HURTADO	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.	No se acoge No corresponde El Cerro El Roble, éste está en Cordillera de la Costa, cerca de la localidad de Caleu. Ruta G-120 en la comuna de Til Til. Se acoge Se elimina del PRMS Ojo que vía fue solicitada por la comuna, consulta 2018 Se acoge Se elimina del PRMS

			Ojo que vía fue solicitada por la comuna, consulta 2018
		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.	Se acoge. Se corrige trazado.
		T13P CAMINO LOS BAJOS DE SANTA CRUZ, Trazado no considera preexistencia vial. Disminuir faja a 25 MT. requiere revisar trazado.	Se acoge disminuye ancho de 30 a 25 m. y corrige trazado
		Vía 19 art 4° T. SAN FRANCISCO DE BORJA Disminuir ancho de faja a 15 mt.	Se elimina del PRMS se deja a la planificación comunal.
		Vía N° 20 art. 4° T. CAMINO EL SOTILLO Aumentar ancho de faja a 30 mt.	Se acoge, Vía se incorpora como vía Troncal código T26S
		Comentario: Requiere revisar la incorporación de loteos aprobados por SEREMI MINVU y proyectos MOP.	No es materia de la modificación
34	PEÑAFLO	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 desplazamiento de los vehículos particulares y de emergencia en caso de accidente.	Np se acoge. La Ruta 78 tiene hoy en la comuna de Peñaflor una faja entre 50 y 70 m. de ancho. Los 100 m. planificados son suficientes.
		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 georreferencia.	Los trazados dibujados en KMZ pueden desajustarse porque cambian constantemente los mosaicos que usa Google Earth
		Se aprecia gran pérdida de terrenos agrícolas en la comuna, así como en las comunas colindantes del trazado. Se pide	En los trazados propuestos se busca la continuidad de flujo, mantener la

	generar trazados interprediales. E9S y E9P ARCO ORBITAL SUR y PONIENTE	velocidad de diseño (sin ángulos en 90°) no afectar zonas consolidadas, zonas urbanas, localidades, villorrios y/o edificaciones existentes y en los casos en que es posible, el trazado va por los límites interprediales.
	T28S CAMINO A MELIPILLA Se pide aumento de faja vía con objeto de permitir la cabida de elementos como bermas de seguridad, factibilidad del paso de senda multipropósito y/o ciclorutas proyectadas.	No se acoge. El ancho de 40 m. es suficiente para una vía troncal y permite la cabida de los elementos señalados.
	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.	No se acoge. No hay propuesta.
	T10P SAN JAVIER - T11P LAS PALMERAS y - se pide modificar en función de evitar el sacrificio de predios agrícolas	Se acoge. T10P SAN JAVIER, sigue trazado vía existente. T11P LAS PALMERAS, el trazado va en la vía existente y por los límites interprediales, la diagonal propuesta busca la continuidad de flujo, mantener la velocidad de diseño (sin ángulos en 90°), se ha suavizado la diagonal para disminuir la afectación. T12P LOS PAJARITOS, Se corrige trazado para que vaya por la vía existente y límites interprediales

		<p>T1P- CAMINO BOLLENAR PEÑAFLORES</p> <p>T2P LAS VIOLETAS-</p> <p>T3P CAMINO LOLENCO CHOROMBO-</p> <p>T9P COSTANERA SUR RÍO MAPOCHO-</p> <p>T10P CAMINO MELIPILLA-</p> <p>T11P LAS PALMERAS-</p> <p>T12P LOS PAJARITOS</p> <p>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.</p>	<p>No se acoge.</p> <p>Ancho planificado es suficiente.</p>
35	BUIN	Eliminar T9S CAMINO TALAGANTE PAINE en el By Pass Viluco	Se acoge. Esta vía cambia de descripción. Llega hasta Viluco Sur en Buin.
		Eliminar T16S AVDA. PERCHERÓN	Se acoge Esta vía se elimina de la Alternativa.
		Cambiar trazado T11S Viluco Sur cumple función By Pass de Viluco según propuesta	Se acoge Queda como By-Pass de Viluco, desde Camino Talagante - Paine hasta la Ruta 5 Sur, con un ancho de 40 m.
		Cambiar trazado T13S Manuel Rodríguez según propuesta	Se acoge Esta vía agrega el tramo desde San Martín hasta la Ruta 5, incorporando parque existente y la calle Alberto Krumm hasta la Ruta 5. Aumenta ancho de 30 a 45 en dos tramos, desde San Martín hasta O'Higgins y desde canal

			Viluco hasta la Costanera Sur del Río Maipo.
		Cambiar trazado T14S Troncal San Martín -Camino Buin El Principal según propuesta	Se acoge parcialmente Se modifica trazado de camino Buin El Principal de acuerdo a propuesta desde Ruta 5 hasta Límite comunal. Se elimina el trazado de Troncal San Martín por la propuesta de bajar el ancho de 30 a 20 m. dicha disminución hace que dicha vía baje de estándar troncal a vía colectora, por lo que debe planificarse desde la comuna.
		Cambiar trazado T17S Av. Canal Painino según propuesta	Se acoge parcialmente. Se elimina el trazado desde Ruta5 hasta Avda. Teniente Merino. Queda desde dicha Avda. extendiendo su trazado hasta la Costanera Angostura. El trazado propuesto por la Municipalidad no tiene continuidad, no se acoge.
		Cambiar trazado T19S Camino Alto Jahuel según propuesta	Se acoge Se cambia trazado.
		Solicita 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	Se acoge parcialmente. Se incorpora al PRMS solamente San Eugenio con el código T16P desde la Ruta 5 hasta Camino Alto Jahuel con 30 m. de ancho. El resto de las vías propuestas no se

			acogen, porque no tienen continuidad de flujo, no cumplen con la velocidad de diseño para vías troncales, tienen corto alcance y finalmente no cumplen con el criterio de red. Todas ellas deben ser planificadas desde la comuna, como vialidades colectoras y como parte de una red vial estructurante a nivel comunal.
36	CURACAVÍ	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones ala alternativa.	
37	HUECHURABA	De acuerdo con la alternativa planteada para la comuna. No se requiere realizar modificaciones ala alternativa.	
38	MELIPILLA	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>En la Alternativa propuesta el trazado ya esta modificado</p> <p>Se acoge parcialmente. Disminuye el ancho de 100 a 50 m., pero mantiene su clasificación porque la Ruta E25P forma parte de la red de conectividad expresa para el futuro desarrollo urbano de la Región.</p>

	<p>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.</p>	<p>De acuerdo a la LGUC y la OGUC, los planos reguladores Intercomunales, como es el caso del PRMS, no hacen Estudios de Capacidad Vial, sólo EAE.</p>
	<p>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.</p>	<p>se busca continuidad de flujo, mantener velocidad de diseño (sin ángulos en 90°) y no afectar zonas consolidadas, zonas urbanas, localidades, villorrios y/o edificaciones existentes.</p>
	<p>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.</p>	<p>La propuesta de trazado es el mismo de la ruta G-60 existente. Los trazados dibujados en KMZ pueden desajustarse porque cambian constantemente los mosaicos que usa Google Earth</p>
	<p>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.</p>	<p>se busca continuidad de flujo, mantener velocidad de diseño (sin ángulos en 90°) y no afectar zonas consolidadas, zonas urbanas, localidades, villorrios y/o edificaciones existentes.</p>
	<p>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.</p>	<p>se busca continuidad de flujo, mantener velocidad de diseño (sin ángulos en 90°) y no afectar zonas consolidadas, zonas urbanas, localidades, villorrios y/o edificaciones</p>

			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.	En esta alternativa, se propone un nuevo trazado para esta vía que incluye un túnel proyectado.
		Ruta T1P CAMINO BOLLENAR PEÑAFLORES : 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.	Se acoge. Se corrige trazado
39	SAN JOAQUÍN	E 23 C Av. Vicuña Mackenna En cuadro se refiere a tramo entre Circunvalación FFCC, que ya no existe,	Se acoge se corrige descripción
		T30C Av. Centenario; se propone eliminar trazado, entre Av. Santa Rosa y Av. Vicuña Mackenna. No aparece en tabla comuna de San Joaquín, aunque está en el límite comunal entre ambas comunas, como se ha señalado en diversos oficios de seremi MINVU. Se sugiere eliminar para construir vivienda social en terrenos abandonados de FFEE.	No se acoge. Esta conectividad esta propuesta desde el año 1994, modificada el 2010 y se ha ido consolidando.
		T3CS, Av. Lo Ovalle, se solicita disminuir ancho de faja a 20 metros, debido a situaciones de consolidación, por costado norte, entre Av. Santa Rosa y Vecinal.	No se acoge. Esta vía ha estado en estudio para su materialización por parte del SERVIU. Disminuir el ancho sería dejar este eje como un eje subtruncal, o sea candidato a su eliminación del PRMS.
		T10CS, Av. Pintor Cicarelli entre Av. Santa Rosa y Av. Vicuña Mackenna, se solicita disminuir ancho de faja de 40 a 30 m. por situación de consolidación. En algunos casos afecta en 100% todos los predios que tienen 10m. de profundidad,	Se acoge. Se disminuye el ancho de 40 a 30 m. desde Av. Santa Rosa hasta Av. Vicuña Mackenna

		entre Carmen y Lira, como también hasta Carlos Fernández.	
		T17CS Av. Las Industrias, además de corregir los errores en cuadro, se solicita disminuir a 30 m. entre pasaje Horacio y lo Ovalle, debido a situaciones consolidadas al costado poniente	Se acoge, Se disminuye ancho de 40 a 30 m. desde Pasaje Horacio y Lo Ovalle y se corrige descripción , llegando hasta Isabel Riquelme, no hasta Alcalde Carlos Valdovinos
		T16CS Av. Santa Rosa; Disminuir ancho de faja a situación actual de Ordenanza PRMS: entre Av. Centenario y Av. Isabel Riquelme 70/75 m. y 40 m. entre Av. Isabel Riquelme y Av. Carlos Valdovinos.	Se acoge. Se corrige descripción.
		El Proyecto de Costanera Central puede asumir los flujos de la vialidad que se propone disminuir al bajar de ancho de Pintor Cicarelli y eliminación de Av. Centenario.	No se acoge. El proyecto Costanera Central es de una Autopista concesionada, por lo tanto segregada. No solucionara los flujos a escala comunal sino intercomunal.
		T17CS; Av. Las Industrias, cuadro no coincide con trazado KMZ.	Se acoge. Se corrige KMZ y descripción en Texto Resolutivo
		Comentario: Se reitera preocupación respecto a incorporar Costanera Central, vía concesionada por MOP.	Respuesta a Comentario: La DGC del MOP , no menciona entre las vías proyectadas o en Concesión, la Costanera Central
40	MACUL	Av. LA Aguada E22CS es necesario modificar su nombre, ya que tiene para en el sector nororiente el nombre de Sergio Vieira de Mello ex La Aguada y en el sector sur poniente	Se acoge parcialmente. Disminuye de ancho de 60 a 40 m. en el tramo desde Fabriciano González

	Padre Luis Querbes ex La Aguada. Además es necesario que se realice un estudio territorial en el tramo entre Froilán Roa y Av. Américo Vespucio de esta vía, con el objeto de definir una posible faja "VARIABLE", ya que en ese tramo existen predios afectados en su totalidad por más de 30 años y ello hace inviable un proceso de apertura con los anchos definidos por el PRMS, estando los vecinos realmente afectados en su calidad de vida y sin poder efectuarse estas aperturas, lo cual además imposibilita la ejecución de este importante vía de la comuna.	Urzúa hasta Missouri
	Vía E23CS Av. Vicuña Mackenna tramo Departamental - Americo Vespucio pertenece a la comuna de La Florida- revisar si corresponde)	Se acoge Se corrige descripción, comienza en V. Mackenna, por lo tanto incluye a Macul.
	Av. Quilín T23CS, en el tramo Av. Pedro de Valdivia y Av. Macul (incluye parque), se produce una situación particular, ya que en el área correspondiente a parque (bandejon central), está ocupado por sus propietarios con sus viviendas originales y áreas de comercio, situación que impide su ejecución como tal, toda vez que se deben ejecutar estas expropiaciones por parte del Estado, estando desde hace más de 30 años en la misma situación, por lo cual se solicita revisar este ordenamiento territorial considerando una ocupación mixta de ese bandejon central, y que sea parte de esta modificación.	No se acoge. Se Trata del Parque Quilín, descrito en el Artículo 5.2.3.4 (2): Parques Adyacentes a Sistemas Viales, por lo que no es posible su desafectación en la MPRMS 104 porque esta modificación no aborda cambios en los usos de suelo y menos de parques, sólo DUP por vialidades.
	Av. El Líbano T26CS, tramo Los Olmos y Jorge González Bastias por el sur, es necesario estudiar disminuir dicha faja a un ancho variable de 17.5 a 18 .5 mts. con el fin de no mantener afectaciones en un sector correspondiente a la	Se acoge. La disminución al ancho propuesto corresponde a una vía de servicio que debería ser planificada por la comuna,

	Villa Macul y que poseen una data de 30 años en este sector esencialmente habitacional de baja altura (2 pisos más mansarda) ...revisar	no por el PRMS. Se elimina este eje del PRMS por ser un eje subtruncal (25 m.)
	T22CS Av. Macul se indica el tramo entre Av. Rodrigo de Araya y Av. Departamental, debiendo ser Av. Américo Vespucio (revisar)	Se acoge. Se corrige descripción.
	No está incorporada la Av. Amador Neghme ex Las Torres entre Av. Macul y Av. Americio Vespucio	No se acoge. Vía de alcance comunal.

Fuente: Elaboración propia en base a pronunciamientos

5.7 OFICIO PARA CONSULTAR A LOS MUNICIPIOS SOBRE ALTERNATIVA 2 MPRMS 104

Figura 21: Oficio de consulta a los Municipios sobre Alternativa 2



DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 1527 - 2020
Sin Ingreso

ORD. N° **2632 25.08.2021**

ANT.:

1. ORD N° 3599 de fecha 09.12.2020 de esta SEREMI que invita a reunión de trabajo Grupo 1 de Comunas de la RM, en el marco de la EAE de la modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
2. ORD N° 3617 de fecha 10.12.2020 de esta SEREMI que invita a reunión de trabajo Grupo 2 de Comunas de la RM, en el marco de la EAE de la modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
3. ORD N° 3619 de fecha 10.12.2020 de esta SEREMI que invita a reunión de trabajo Grupo 3 de Comunas de la RM, en el marco de la EAE de la modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
4. ORD N° 3616 de fecha 10.12.2020 de esta SEREMI que invita a reunión de trabajo Grupo 4 de Comunas de la RM, en el marco de la EAE de la modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.
5. ORD N° 3120 de fecha 28.10.2020 de esta SEREMI que Informa reinicio de la EAE de la modificación al PRMS: MPRMS 104, Vialidad Metropolitana y solicita designación de profesional.
6. Resolución Exenta N° 1283 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 09.05.2019 que reanuda la EAE de la MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.
7. Ord. N° 5642 de esta Seremi MINVU RM, de fecha 21.12.2012 que dio inicio a EAE de la MPRMS 104, Vialidad Metropolitana.

MAT.: REGIÓN METROPOLITANA: Solicita informe sectorial sobre alternativa de estructuración territorial 2 en el marco del desarrollo de la EAE de la modificación al PRMS: MPRMS 104 Vialidad Metropolitana.

SANTIAGO,

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

A: SEGÚN DISTRIBUCIÓN

1. Como es de su conocimiento, esta Secretaría Regional Ministerial, junto al Gobierno Regional, están llevando a cabo la modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS): MPRMS 104, Vialidad Metropolitana y su correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).
2. Al respecto, quisiera informarle que dentro del proceso de diseño de la modificación y su respectiva evaluación ambiental, nos encontramos en la fase de evaluación de las opciones de desarrollo o alternativas de estructuración territorial, proceso que fue consultado a fines de diciembre del 2020, y cuyo resultado concluyó en la elaboración de una segunda alternativa de estructuración territorial, la cual acoge los planteamientos de los distintos actores o bien ratifica determinadas decisiones de planificación.
3. Ante ello y según lo establece el Reglamento para la EAE en su artículo 11, en esta ocasión le solicitamos a vuestro Municipio en su calidad de actor clave del proceso, se pronuncie respecto de la Alternativa de Estructuración N°2, a través de un informe sectorial, en un plazo



de 15 días hábiles, sin posibilidad de prórroga, contados a partir de la recepción del presente oficio por vuestra institución.

4. La mencionada alternativa está contenida en los documentos elaborados por esta SEREMI que se pueden descargar en el enlace: www.geoaccion.cl/mprms104ac/ y cuyo detalle es el siguiente:
- Avance Memoria Explicativa – MPRMS 104 Vialidad Metropolitana
 - Avance Texto Resolutivo – MPRMS 104 Vialidad Metropolitana
 - Informe de Avance de la EAE
 - Consolidado Ejes viales MPRMS 104 Vialidad Metropolitana
 - Respuesta al Consolidado de Observaciones Municipios Alternativa 1
 - Alternativa 2 MPRMS 104 Vialidad Metropolitana (KMZ)
5. Ante cualquier duda, comunicarse con el Sr. Flavio Onetto Andía, profesional de esta Secretaría a cargo de la presente modificación, al correo electrónico: fonetto@minvu.cl, con copia a participacion104@geoaccion.cl.
6. 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 Andía, profesional a cargo de la modificación MPRMS 104 y con copia a al correo electrónico participacion104@geoaccion.cl.

Saluda atentamente a usted,

Manuel José
Errázuriz Tagle

Firmado digitalmente
por Manuel José
Errázuriz Tagle
Fecha: 2021.08.25
10:23:29 -04'00'

MANUEL JOSÉ ERRÁZURIZ TAGLE
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO

FKS/AVO/FOA/fpm
DISTRIBUCIÓN:

Destinatarios:

- Municipalidad de Alhue
Correo Electrónico: alcaldia@comunaalhue.cl
- Municipalidad de Buin
Correo Electrónico: jzurita@buin.cl / maraya@buin.cl
- Municipalidad de Calera de Tango
Correo Electrónico: alcaldia@caleradetango.net / rrpp@caleradetango.net
- Municipalidad de Cerrillos
Correo Electrónico: oficinadepartes@mcerrillos.cl
- Municipalidad de Cerro Navia
Correo Electrónico: oficina.partes@cerronavia.cl
- Municipalidad de Colina
Correo Electrónico: oficina.partes@colina.cl / sandra.arias@colina.cl
- Municipalidad de Conchalí
Correo Electrónico: opir@conchali.cl
- Municipalidad de Curacaví
Correo Electrónico: oficinadepartes@municipalidadcuracavi.cl / alcalde@municipalidadcuracavi.cl
- Municipalidad de El Bosque
Correo Electrónico: oficinadepartes@municipalidaddelbosque.cl
- Municipalidad de El Monte
Correo Electrónico: partes@munidelmonte.cl
- Municipalidad de Estación Central
Correo Electrónico: oficinapartesmunicipal@estacioncentral.cl

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



- Municipalidad de Huechuraba
Correo Electrónico: oficinadepartes@huechuraba.cl
- Municipalidad de Independencia
Correo Electrónico: oficinadepartes@independencia.cl
- Municipalidad de Isla de Maipo
Correo Electrónico: ralvarez@islademaipo.cl / cadasme@islademaipo.cl
- Municipalidad de La Cisterna
Correo Electrónico: ofparte@cisterna.cl
- Municipalidad de La Florida
Correo Electrónico: oficinadepartes@laflorida.cl
- Municipalidad de La Granja
Correo Electrónico: atencionalvecino@mlagranja.cl
- Municipalidad de La Pintana
Correo Electrónico: oficinadepartes@pintana.cl
- Municipalidad de La Reina
Correo Electrónico: mmoreno@mlareina.cl
- Municipalidad de Lampa
Correo Electrónico: oficinadepartes@lampa.cl / alcaldia@lampa.cl
- Municipalidad de Las Condes
Correo Electrónico: ofpa@lascondes.cl
- Municipalidad de Lo Barnechea
Correo Electrónico: oficinadepartes@lobarnechea.cl
- Municipalidad de Lo Espejo
Correo Electrónico: partes.archivos@loespejo.cl
- Municipalidad de Lo Prado
Correo Electrónico: alcaldia@loprado.cl / PALONSO@LOPRADO.CL
- Municipalidad de Macul
Correo Electrónico: ofparte@munimacul.cl
- Municipalidad de Maipo
Correo Electrónico: oficinadepartes@maipo.cl
- Municipalidad de María Pinto
Correo Electrónico: partes@mpinto.cl
- Municipalidad de Melipilla
Correo Electrónico: oficinapartes@munimelipilla.cl
- Municipalidad de Ñuñoa
Correo Electrónico: bolave@nunoa.cl / alcalde@nunoa.cl
- Municipalidad de Paine
Correo Electrónico: oficinadepartes@paine.cl
- Municipalidad de Padre Hurtado
Correo Electrónico: partes@mph.cl
- Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda
Correo Electrónico: infopac@pedroaguirrecerda.cl
- Municipalidad de Peñaflores
Correo Electrónico: oficinadepartes@penaflores.cl
- Municipalidad de Peñalolen
Correo Electrónico: oirs@penalolen.cl / atenciónvivienda@penalolen.cl
- Municipalidad de Pirque
Correo Electrónico: oficinadepartes@mpirque.cl
- Municipalidad de Pudahuel
Correo Electrónico: oficinadepartes@mpudahuel.cl
- Municipalidad de Puente Alto
Correo Electrónico: manueljose.undurraga@mpuentealto.cl
- Municipalidad de Providencia
Correo Electrónico: oficinadepartes@providencia.cl
- Municipalidad de Quilicura



Correo Electrónico: Oficinadepartes@quilicura.cl

- Municipalidad de Quinta Normal
Correo Electrónico: oficinadepartes@quintanormal.cl
- Municipalidad de Recoleta
Correo Electrónico: oficinadepartes@recoleta.cl
- Municipalidad de Renca
Correo Electrónico: oficinadepartes@renca.cl
- Municipalidad de Santiago
Correo Electrónico: gcastillo@munistgo.cl / Seretariadomunistgo.cl
- Municipalidad de San Bernardo
Correo Electrónico: oficinadepartes@sanbernardo.cl
- Municipalidad de San Joaquín
Correo Electrónico: rosafigueroa@sanjoaquin.cl
- Municipalidad de San José de Maipo
Correo Electrónico: oficinaparte@sanjosedemaipo.cl
- Municipalidad de San Miguel
Correo Electrónico: ofpartes@sanmiguel.cl
- Municipalidad de San Pedro
Correo Electrónico: oficinapartes@munisanpedro.cl
- Municipalidad de San Ramón
Correo Electrónico: oirs@msramon.cl
- Municipalidad de Talagante
Correo Electrónico: alcaldia@talagante.cl
- Municipalidad de Til Til
Correo Electrónico: alara@tiltil.cl
- Municipalidad de Vitacura
Correo Electrónico: ofpa@vitacura.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Archivo.



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) ofparteseremim@minvu.cl

4

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

5.8 DETALLE DE RESPUESTAS MUNICIPIOS ALTERNATIVA 2 MPRMS 104

Tabla 57: Respuesta de Municipios Alternativa 2 MPRMS 104

	COMUNA	SOLICITUD	RESPUESTA SEREMI
1	PAINE	Eliminar T3S Transversal Sur por alto impacto ambiental y social en la zona de Altos de Cantillana	Se acoge parcialmente. Se elimina el tramo desde Ruta del Valle Poniente, en Melipilla, hasta LEU oriente de Pintué en Paine. Queda reducida al tramo desde el LEU de Pintué hasta Costanera Angostura con 30 m de ancho
		Eliminar T16S Camino San Eugenio, conexión ya se cumple con la T15S El Cerrillo y T18S Transversal Paine.	Se acoge. Se elimina esta vía. Esta vía fue propuesta por la comuna de Buin, y para su conectividad intercomunal necesita pasar por la comuna de Paine, pero como dicha comuna no está de acuerdo, pierde dicha conectividad, por lo tanto se elimina de la propuesta.
2	LAMPA	Eliminar E20N Camino Lampa, en el sector Larapinta por afectar Proyectos ZDUC aprobados por el MINVU y la propuesta del PRC comunal. Además segrega dicha zona de extensión urbana, impidiendo la conexión norte-sur de la misma.	Se acoge. Se elimina tramo en curva desde E12N Interprovincial Poniente hasta E21N Camino Poniente.
		E9N Av. La Montaña Ajustar trazado a proyecto ZODUC Santo Tomás aprobado por el MINVU.	Se acoge. Se ajusta trazado según Modificación N° 3, ZODUC Santo Tomás, según plano EIU-ST-Macrolotes aprobado por Ord. N° 6071 de esta SEREMI de fecha 22.12.2016.
		1 Santa Laura, justificar esta vía como salida intercomunal del sector de Valle Grande hacia Quilicura	No se acoge. Esta vía está incluida supletoriamente en el PRMS hasta que sea incorporada en el PRC de Quilicura y además esta integra en la misma comuna.

		Solicita eliminar de la propuesta la vía 18 El Aviario del art. 4° Transitorio, hasta que se determine la conexión norte de esta vía en la MPRMS 107 y por afectar sistema de abastecimiento de agua potable	Se acoge parcialmente. Esta vía pasa al art. 4° T. desde Av. España hasta Radial Nor Oriente, en Batuco, en concordancia con la MPRMS 107.
3 RECOLETA		Incluir Av. Las Torres como par vial de Av. el Salto desde Américo Vespucio hasta Av. Valdivieso	No se acoge Vía de alcance comunal Incorporar en la planificación Comunal
		Incluir Av. Valdivieso desde Av. Las Torres hasta Recoleta para conectar el par vial a Av. Recoleta.	No se acoge Vía de alcance comunal Incorporar en la planificación Comunal
		Dejar trazado histórico en la apertura de Av. Loreto T27CN como continuidad hacia el sur de Av. Perú.	Se acoge Se modifica trazado de acuerdo a propuesta.
4 SAN JOAQUÍN		Desafectar la vía proyectada Avda. Centenario T30C, para destinar terrenos a proyectos de vivienda social. No se menciona la comuna de San Joaquín en la descripción de la vía, en el archivo KMZ.	No se acoge. Se reitera que esta vía fue planificada en el año 1994, y se ha ido consolidando hasta el día de hoy. Esta es una vía que es límite comunal entre Santiago y San Joaquín. La comuna de Santiago no ha solicitado su eliminación.
		Disminuir ancho de Av. Lo Ovalle T3CS	No se acoge. Se reitera que esta vía está en estudio por el SERVIU para su materialización. Disminuir su ancho significa su eliminación del PRMS.
		Corregir descripción en Texto Resolutivo del ancho de Pintor Cicarelli T10CS desde Santa Elena a Vicuña Mackenna que son 30 m. no 40 m. (no coincide con archivo KMZ)	Se acoge. Se corrige descripción, quedando Pintor Cicarelli T10CS, desde Santa Elena hasta Vicuña Mackenna con 30 m. y Rodrigo de Araya, que es el mismo eje, queda de 40 m. desde Vicuña Mackenna hasta Américo Vespucio.
		Corregir descripción en Texto Resolutivo del ancho de Avda. Santa Rosa T16CS que es desde Centenario a Isabel Riquelme 70/75 y desde Isabel Riquelme hasta Américo Vespucio 40 m. (no coincide con archivo KMZ)	Se acoge. Se corrige descripción, quedando en Texto Resolutivo: Avda. Santa Rosa T16CS desde Centenario a Isabel Riquelme con 70/75 m. de ancho y desde Isabel Riquelme hasta Américo Vespucio con 40 m.

		Corregir descripción en Texto Resolutivo de Avda. Las Industrias T17CS, que no coincide con archivo KMZ.	Se acoge. Se corrige descripción, quedando en el Teto Resolutivo, AVENIDA LAS INDUSTRIAS T17CS: desde Conexión Av. la Serena- Las Industrias hasta Lo Ovalle, con 40 m. Desde Lo Ovalle hasta Pasaje Horacio con 30 m. desde Pasaje Horacio hasta Av. Pdte. Salvador Allende con 40 m. y desde Av. Pdte. Salvador Allende hasta Isabel Riquelme con 35 m.
5	INDEPENDENCIA	Desafectar Domingo Santa María T2CN en el tramo desde Vivaceta hasta Independencia por próxima declaratoria de ZT	Se acoge. Se desafecta tramo.
6	CONCHALI	Disminuir ancho de la Ruta 5 Norte E1CN de 100 a 30 m. por el costado oriente a eje de la calzada, en el tramo desde Américo Vespucio y Zapadores, al igual que se disminuye a 60 m. en el tramo desde Av. Zapadores hasta el Río Mapocho en la propuesta. Ancho actual deja viviendas sociales SERVIU con DUP	No se acoge. Es una vía expresa de acceso Regional, q por su importancia necesita mantener el ancho propuesto.
		Extender trazado de la vía T9CN Dr. Yazig (eje Zapadores) hasta Vivaceta.	No se acoge. La conectividad con Vivaceta ya existe por la diagonal de Independencia que está al frente a la calle Dr. Yazig.
		Mantener vía T7N sistema troncal, se solicita mantener vigente y afectación de la vía	Esta vía se mantiene vigente.
7	QUILICURA	E5N Av. Aeropuerto se insiste en disminuir ancho de 100 m. Cruza Humedal.	
		E3N Ruta 57, disminuir ancho de 80 m. en sector de San Ignacio de Quilicura declaradas MH	No se acoge. Si que hay ensanchar la vía, es materia de proyecto no afectar el MH.

T34N Industrial, T35N Colo- Colo, T38N Las Torres, T37N Gral. San Martín (Santa Luisa), T40N Costaneras FFCC (Oriente y Poniente), T26N Av. Las Industrias y 1 Santa Laura (Art. 4° T.), todas afectan el Humedal Urbano (ley 21.202) provocando su inevitable intervención.	No se acoge. La observación corresponde al tipo de vía que se materialice para resguardar el humedal. Es materia de proyecto de ingeniería, no de planificación.
T38N Las Torres y T37N Gral. San Martín, Se proyectan sobre los rellenos catastrados en el estudio de riesgo y protección ambiental del proceso “Diagnóstico e Imagen Objetivo Actualización Estudio Plan Regulador Comunal de Quilicura” .	No se acoge. La observación corresponde al tipo de vía que se materialice sobre los rellenos. Es materia de proyecto de ingeniería, no de planificación.
T42N Caupolicán, Esta vía no presenta continuidad hasta Américo Vespucio, aunque la vía se encuentra ejecutada en este tramo.	No se acoge. La conexión de esta vía es con la Ruta 57, no con Américo Vespucio
T33N Camino Lo Echevers, se produce un encuentro con vías con distintos anchos de faja. Av. Aeropuerto 100 m, Lo Boza 50 m., y Marcoleta 40 m. Dificultad de encuentro con vías de distinto ancho	No se acoge.. La solución del nudo mencionado, es materia de proyecto, no de planificación.
T18CN Portezuelo Renca, Tener en cuenta flora y fauna por donde se proyecta (Cerro de Renca)	Es materia de proyecto de ingeniería, no de planificación.
T23N Pudahuel Poniente Tener en cuenta flora y fauna por donde se proyecta (próxima a Cerro Isla Cerrillo Lo Castro)	Es materia de proyecto de ingeniería, no de planificación.
T27N Costanera Norte Estero Las Cruces, cruza Humedal urbano (ley 21.202) Eliminar	No se acoge. Trazado es límite de Zonas PRMS.. El tipo de vía que se materialice para resguardar el humedal, es materia de proyecto de ingeniería, no de planificación.
T14CN Camino Poniente al Cerro, corregir trazado según propuesta	Se acoge. Se corrige trazado, según propuesta.
T16CN Camino del Indio, trazado debe considerar flora y fauna Cerro Isla Cerro Renca	Es materia de proyecto de ingeniería, no de planificación

		T18CN Portezuelo Renca, Tener en cuenta flora y fauna por donde se proyecta (Cerros de Renca)	Es materia de proyecto de ingeniería, no de planificación
8	RENCA	T18CN Portezuelo Renca, eliminar del PRMS. No se justifica por: Baja demanda de viajes. Protección del cerro isla Cerros de Renca. Se encuentra planificada desde el año 1994 y aún no se ha materializado. Se ha solicitado su eliminación por el Ord N° 5084/2017 del Alcalde de Renca y por el Of. Alc. N°232/2018 del Alcalde de Quilicura. El proyecto del Túnel Lo Ruíz y el enlace con Américo Vespucio, ofrecen una alternativa de conexión de la comuna, sin necesidad de trazar esta vía de conexión por el Cerro, que es Parque M. Potenciar conectividad con Quinta Normal, no con Quilicura.	No se acoge. Actual Alcadesa de Quilicura no ha solicitado su eliminación. La vía cumple con la accesibilidad necesaria al Parque. El tipo de vía que se materialice para resguardar el parque es materia del proyecto de ingeniería, no de planificación.
		T6CN José Miguel Infante. Extender al oriente, para conectar sobre el Río Mapocho con Brisas del Río en Quinta Normal, o su continuación hacia Domingo Santa María, comuna de Independencia, o posibilidad de par vial con la vía JM Balmaceda T2CN	No se acoge. La faja disponible en el tramo solicitado, da para proyectar una vía de servicio o colectora (20 m. de ancho), no para extender una vía troncal de 30 m., por lo que dicho tramo debe ser materia de planificación comunal.
		E26CN Costanera Norte Río Mapocho. Tramo desde El Retiro E31P y Ventisqueros T12CN, ajustar trazado para que vaya paralela al borde norte de la Autopista CN, incluyendo tramos existentes.	Se acoge. Se ajusta trazado.
		T32CN Esmeralda. Disminuir ancho de 30 a 20 m. en el tramo desde Camino Lo Boza y JM Infante por afectar sector consolidado (Viv. Social y Eq. Educacional)	Vía pasa como colectora al art 4° T. Al estar en un sector muy consolidado, la disminución de ancho significa que todo la vía quedaría como eje subtroncal, por lo tanto la propuesta es que quede como colectora en el 4° Transitorio, hasta q la comuna la incluya en el PRC
		T33CN Caupolicán. Disminuir ancho en el tramo desde Costanera y Dgo. Santa María de 25 m al mínimo	Vía se elimina de la propuesta. La propuesta de disminución de ancho de esta vía,

		posible por afectar sector consolidado. En el tramo desde Domingo Santa María al norte reducir ancho de 30 a 20 m. por afectar sector consolidado.	hace muy difícil su inclusión como vía troncal y como se trata de un sector muy consolidado, se deja a la comuna su planificación y se elimina de la propuesta.
9 PROVIDENCIA		T40CN Túnel San Cristóbal. Eliminar segundo túnel por P. de Valdivia. Impacto negativo en barrio P. de Valdivia Norte y Parquemet, se propone anillo por Los Leones.	No se acoge. Túnel forma parte del Anillo Troncal Intermedio, que sirve para descongestionar flujos del eje Alameda-Providencia- Apoquindo.
		T51C Avda. Tobalaba/Sánchez Fontecilla. Definirla como un par vial y describir la afectación de cada par por separado en referencia al eje hidráulico del Canal San Carlos.	No se acoge. El PRMS sólo fija anchos de faja. No es competencia del PRMS definir la distribución de dicha faja con respecto al límite de comunas. Eso lo debe definir de común acuerdo la planificación comunal.
		T33C Santa Isabel. Disminuir ancho de 35 a 30 m. desde Condell a Manuel Montt (dejar mismo ancho desde Gral. Bustamante hasta Condell) haciendo la excepción en la ZT Dalmacia, manteniendo ancho existente de 26 m. Corregir descripción donde dice: Ancho existente, debería decir: Ancho Variable entre líneas oficiales existentes entre 30 y 46 m.	Se acoge. Se disminuye el ancho de Santa Isabel de 35 a 30 m. desde Gral. Bustamante hasta Miguel Claro, queda con 26 m. desde Miguel Claro hasta Caupolicán y disminuye de 35 a 30 m. desde Caupolicán hasta Manuel Montt.
		E23C Vicuña Mackenna. Cambiar de Expresa a Troncal.	No se acoge. No aumenta ancho normado. Se puede clasificar como expresa con menos del estándar, conforme al art. 2.3.1 OGUC.
		T38CN Pedro de Valdivia. Cambiar de Troncal a Colectora	No se acoge. Vía forma parte del Anillo Troncal Intermedio, que sirve para descongestionar flujos del eje Alameda-Providencia- Apoquindo.
		T43C Eliodoro Yáñez. Falta incluir tramo desde El Bosque Juan de Dios Vial con 20 m. ancho existente ICH21 Parroquia del S. C. de J. de Providencia.	

		T42C El Aguilucho/Avda. Echeñique. Cambiar de Troncal a Colectora.	No se acoge. Vía está considerada como par con Simón Bolívar.
		Propone modificación de la OGUC	No se acoge. No es materia de esta modificación.
10	LA REINA	Incorporar Av. Príncipe de Gales como vía troncal del PRMS en el tramo desde Americo Vespucio hasta V. P. Rosales	No se acoge. Esta vía fue eliminada del PRMS el año 2010 por Res. GORE N° 12, a solicitud del Municipio de La Reina.
		Incorporar Fco. Villagra como vía troncal al PRMS más un puente sobre el canal San Carlos	No se acoge. Esta vía es de alcance comunal. Debe ser planificada desde el PRC.
11	BUIN	T17S Av. Canal Painino, cambiar de nombre por el de Av. Canal Vilucano. Extender desde Av. Teniente Merino hasta la Ruta 5 Sur, además extender un ramal de esta vía a través de Av. Flor de Maipo desde la Costanera Sur hasta Manuel Rodríguez.	Se acoge parcialmente Se cambia nombre de la vía. Las vías propuestas, extensión Canal Vilucano y Av. Flor de Maipo deben ser planificadas desde la comuna, como vialidades colectoras y como parte de una red vial estructurante a nivel comunal.
		T16S Av. El Percherón, 30 m. se solicita reincorporar según trazado propuesto en archivo KMZ.	No se acoge. Esta Vía fue propuesta en la Alternativa 1 y fue eliminada a solicitud del Municipio
		T60S Santa Filomena. Agregar extensión de esta vía al Norte desde Viluco Sur hasta Villaseca, con 30 m. de ancho, según trazado en KMZ	No se acoge. Vía que fue propuesta en la consulta del año 2018 por el Municipio y fue descartada para la alternativa 1.
		Solicita agregar las vías El Recurso - El Cerrillo y Villaseca Poniente al PRMS, que serán consideradas como vías colectoras en el próximo PRC de Buin.	No se acoge. Las vías propuestas deben ser planificadas desde la comuna, como vialidades colectoras y como parte de una red vial estructurante a nivel comunal.
12	QUINTA NORMAL	E28C Costanera Sur Río Mapocho disminuir ancho de faja al ancho del proyecto de Ingeniería del SERVIU	No se acoge. Ancho queda como reserva para futuro ensanche de la vía.
		T59C Radal (Par Vial). Cambiar el inicio del par Vial a calle Imperial (como estaba en la Alternativa 1), Eliminar la vía T58C Martínez de Rosas (Conexión Par Vial) .	Se acoge. Queda T58C Nueva Imperial como conexión del Par Vial Radal - Sergio Valdovinos

13	LASCONDES	E9O Avda. Pie Andino. Impacto ambiental negativo de Av. Pie Andino como parte de la Orbital. Se propone que sea subterránea.	No se acoge. Es subterránea en el paso a la comuna de Lo Barnechea
		T48C Tobalaba/Sánchez Fontecilla. Disminuir ancho de 80 a 60 m. en el tramo desde Pdte. Errázuriz hasta Avda. Fco. Bilbao. Ojo corregir código en archivo KMZ, que aparece con el T48C y en TR T49C	No se acoge. La conectividad de este eje es desde el túnel San Cristóbal en Huechuraba hasta Puente Alto, conectando 9 comunas del área oriente de Santiago, por eso la disminución del ancho va a impedir su materialización futura.
		T50O Avda. Padre Hurtado. Reitera eliminar el tramo subterráneo, impacto negativo en ZT Parque Los Domínicos.	No se acoge. Hay muchos ejemplos de pasadas bajo nivel,, por la profundidad tendrá más desarrollo pero no va a afectar la ZT Parque Los Domínicos.
		T48O. Tomás Moro. Tramo desde Florencio Barrios hasta Alonso de Camargo tiene 30 m.	No se acoge. El PRMS fija anchos mínimos.
		T44C Vitacura. Disminuir ancho de 30 a 25 m., en el tramo desde Kennedy hasta Isidora Goyenechea.	No se acoge. El ancho existente tiene más de 30 m.
		T51O San Francisco de Asís. Disminuir ancho de 30 a 25 m. dejar los 25 m. en toda su extensión. Perfil consolidado.	No se acoge.
		T3C Av. Andrés Bello. Corregir descripción, llega hasta Costanera Sur, no Puente Lo Saldes.	Se corrige descripción.
		T3C Costanera Sur. Corregir descripción, llega hasta Andrés Bello, no hasta Puente Lo Saldes.	Se corrige descripción.
14	LA GRANJA	No eliminar del PRMS Avda. San José de La Estrella T46S entre Santa Rosa y Coronel.	No se acoge. Ancho de la vía corresponde a un eje subtruncal, que debe ser planificado desde la regulación Comunal.
		T1CS Combarbalá. Lo anchos debieran ser así: Tramo Av. Santo 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	Se acoge. Se agrega en la descripción tramo desde Elqui hasta Temuco como Par vial, donde cada par tiene 15 m. de ancho, el Resto sería Parque.

		existentes y por la existencia en el tramo Elqui - Av. Cardenal Raúl Silva Henríquez (Ex La Serena) el parque lineal Combarbalá, ubicado en el centro de la vía.	
15	LO PRADO	T10C Neptuno. Definición Geométrica tramo desde Reina Maud a San Pablo. Ajustar ancho al paso sobre nivel Ruta 68 proyectado.	Se acoge. Se corrige descripción
		T12C Avda. General Bonilla. Aumentar ancho de 25 a 31,5 para incluir ciclovías.	Se acoge. Aumenta ancho de 25 a 32 m. entre TTe. Cruz Av. Ecuador, en la comuna de Lo Prado.
16	PUDAHUEL	T38P El Portal. Conectar con E9P Camino Poniente al Norte	No se acoge. La zona PDUC Ciudad de Lo Aguirre ya tiene su vialidad aprobada en el PRMS. La propuesta es que la vialidad de la alternativa 2 no interfiera con ella.
		T34P San Pablo. Conectar con E9P Camino Poniente.	No se acoge. La zona PDUC Ciudad de Lo Aguirre ya tiene su vialidad aprobada en el PRMS. La propuesta es que la vialidad de la alternativa 2 no interfiera con ella.
		T33P Oceánica. Conectar con E9P Camino Poniente	No se acoge. La zona PDUC Ciudad de Lo Aguirre ya tiene su vialidad aprobada en el PRMS. La propuesta es que la vialidad de la alternativa 2 no interfiera con ella.
		T35P El Canal. Conectar con E9P Camino Poniente	No se acoge. La zona PDUC Ciudad de Lo Aguirre ya tiene suficiente vialidad aprobada en el PRMS. La propuesta es que la vialidad de la alternativa 2 no interfiera con ella.
		T28P Camino Noviciado. Corregir trazado en enlace con T9P Costanera Oriente Río Mapocho continuo sin ángulos rectos	Se acoge. Se corrige trazado.
		E36P Costanera Interior. Aumentar ancho de 70 a 85 m.	Se acoge Se aumenta el ancho.

		T22P Callejón de Los Perros. Cambiar nombre por Av. Los Mares en Pudahuel y Marta Ossa Ruíz en Maipú.	Se acoge. Se cambian nombres.
		T12C Av. General Bonilla. Corregir trazado según PRC vigente de Pudahuel, empalmado con Av. San Pablo al poniente de Américo Vespucio.	No se acoge. El Trazado vigente se modifica conectando con San Pablo, por el lado oriente de Américo Vespucio. Tal como está planificado hoy en el PRMS y en el PRC de Pudahuel, es imposible que se materialice, porque está pasando por encima del enlace existente de la Ruta 68 con Américo Vespucio.
17	PEDRO AGUIRRE CERDA	E1CS General Velásquez , incluir comuna PAC	Ya está incluido.
18	PEÑALOLÉN	T22CS Avda. Macul. Corregir descripción del tramo, es desde Av. Rodrigo de Araya hasta Américo Vespucio no Departamental. (Se superpone a E22O Av. La Florida, que empieza en Américo Vespucio)	Se acoge.Se corrige descripción.
		E15S Avda. Departamental. Disminuir ancho de 80 a 40 m. en el tramo desde Av. Paseo Pie Andino y Av. Las Perdices.	No se acoge. Ancho responde a la protección de los aludes por la quebrada de Macul.
19	COLINA	E16N Radial Nororiente. Desafectar en el tramo desde Av. El Valle y Ruta 5. Rol de conexión lo cumple Av. El Alfalfal. Disminuir ancho de 100 a 60 m. en el tramo desde Américo Vespucio - Av. El Valle	No se acoge.La función de esta vía cuando fue planificada era la conexión de Américo Vespucio en la comuna de Vitacura, hasta Camino La Dormida y a Camino Poniente, por intermedio de Av. Interprovincial, en la comuna de Lampa, pasando de un modo radial por la comuna de Colina, no conecta con la Ruta 5 únicamente, de ahí su denominación. En esta propuesta se ha disminuido el ancho de 100 a 50 m. de esta vía y se ha eliminado el tramo originalmente proyectado entre la Ruta 57 y Ruta 5 por ser un sector consolidado. Se ha dejado el tramo desde Av. El Valle hasta la Ruta 57 que es un sector menos consolidado y porque permite mantener el rol

			de conexión hacia el nor poniente, pero a través de la Ruta 57 E3N y la vía Circunvalación Chacabuco Sur E13N. No se disminuye el ancho en el tramo desde Américo Vespucio - Av. El Valle, queda como reserva para un futuro ensanche que no afecta por ser un sector no consolidado.
		E10N Circunvalación Chacabuco Norte. Corregir trazado. No se justifica un by pass con las afectaciones que conlleva en sector poblado de Quilapilún.	No se acoge. Justamente el by pass es para evitar afectaciones al poblado. Es un criterio de Planificación
		E17N Avda. Pie Andino Norte. Disminuir ancho de 80 a 60 m. tramo Chicureo con límite comunal	No se acoge. Tramo corresponde a la Orbital.
		T16N Los Ingleses. Corregir trazado en sector las Brisas de Chicureo. Propuesta incorpora vialidad privada	No se acoge. Precisamente se deja afecto para que esa vialidad pasa a ser BNUP y permita la conectividad en toda esa área.
		T21N Aconcagua. Disminuir ancho de 30 a 20 m. en el tramo Esmeralda hasta Concepción (actualmente tiene 20 m.)	Se acoge. Se disminuye ancho de 30 a 20 m. Pero pasa al art. 4° T. como vía colectora, para que sea incluida en el PRC posteriormente, junto con la vía Concepción que también tiene 20 m. de ancho.
		T9N Ignacio Carrera Pinto. Modificar trazado según EIU proyecto Ayres de Colina/2009 tramo La Catana - Avda. Reina Norte.	No se acoge. Trazado es inviable, pasa por un cerro de frente. Esta modificación cambia el trazado del EIU mencionado.
		T17N Costanera Poniente Estero Colina. Corregir trazado según proyecto AUDP "Estancia Liray". Plano EIU /2021 y tramos materializados.	Se acoge. Se corrige trazado según proyecto.
		T22N Colina. Corregir trazado, tramo Lo Seco - Reina Norte y T6N Avda. Reina Norte, según EIU aprobado "Reina Norte" año 2017.	Se acoge. Se corrige trazado según proyecto.
20	MELIPILLA	E25P Ruta del Valle Poniente. Modificar trazado, según propuesta sector San José, archivo KMZ	Se Acoge. Se modifica trazado según propuesta.

21	SAN BERNARDO	E1S Avda. General Velásquez, tramo Américo Vespucio Sur Ruta 5 Sur. Corregir descripción. General Velásquez llega hasta Ruta 5.	Se acoge. Se corrige descripción
		E9S Arco Orbital Sur. Disminuir ancho de 100 m. a 30 m. y bajar estándar de expresa a troncal corregir trazado por que afecta proyectos habitacionales cerca del Cerro Los Morros y terreno Fantasilandia.	No se acoge. Ancho corresponde a una vía expresa, no troncal.
		T12S Avda. Teniente Merino. Corresponde sólo a la comuna de Buin.	No se acoge.
		T22S San Sergio y Camino Catemito. Corregir código en TR es T22S no T22N	Se acoge. Se corrige descripción
		T25S Ex Internacional. En descripción TR agregar tramo desde Acceso Sur a Padre Hurtado con 40 m.	Se acoge. Se corrige descripción
		T25S Camino Calera de Tango. Agregar San Bernardo en KMZ	Se acoge. Se corrige descripción en KMZ
		T28S Borde Cerro Chena. Corregir trazado, pasa por MH según plano adjunto y por Parque Metropolitano Sur Cerro Chena,	
		T35S Santa Marta. Revisar descripción, corresponde a San Esteban, no Las Torres.	No se acoge. Descripción está correcta
		T35S Las Torres. Corregir descripción, corresponde a San Esteban, no Las Torres.	No se acoge. Descripción está correcta
		T38S Avda. Lo Espejo. Mantener tramos del PRC de San Bernardo. Desde Camino Lonquén hasta General Velásquez 40 m. Y desde Gral. Velásquez hasta Av. Pdte. Jorge Alessandri (Ruta 5 Sur) 30 m.	Se acoge. Se corrige trazado para no afectar MH.
		T47S Avda. Chena. Revisar trazado, parte pasa por MH.	Se acoge. Se corrige trazado para no afectar MH.
		T47S Paicavi. Cambiar nombre por Balmaceda.	Se acoge. Se cambia nombre.

		T48S América. En el PRC el tramo desde Eyzaguirre hasta Ruta 5 son 30 m. no 25	No se acoge. El PRMS fija anchos mínimos.
		T49S Gran Avda. Corregir descripción del tramo. Es desde Américo Vespucio hasta Colón, no Portales. Freire esta eliminada del PRMS	Se acoge. Se corrige descripción
		T50S Avda. Portales. Cruce línea férrea, debe contar con pronunciamiento de EFE.	No se acoge.No corresponde.
		09 Las Acacias (4° T.) Aparece con dos códigos en el KMZ (9 y 12)	Se acoge. Se corrige descripción
		10 Santa Filomena (4°T) Aparece con dos códigos en el KMZ (10 y 14)	Se acoge. Se corrige descripción
		12 San León Oriente (4°T) Aparece con dos códigos en el KMZ (12 y 16)	Se acoge. Se corrige descripción
		13 Camino El Cerrillo (4°T) Aparece con dos códigos en el KMZ (13 y 17)	Se acoge. Se corrige descripción
22	TALAGANTE	T10P Camino Melipilla. Ajustar trazados a Loteos aprobados. Villa Carlos Droguett, etapa 1 a la 4 y Valle del Encanto etapa 1 a la 4.	Se acoge.
23	SANTIAGO	T2C Av. M. A. Matta. Aumentar ancho de 40 a 50 m. entre Autopista Central y San Ignacio.	No se acoge. Salida Conexión Subterránea.
		T2C Av. M. A. Matta. Corregir descripción en el tramo Santa Elena - San Eugenio (Ñuñoa) agregar comuna de Santiago	Se acoge. Se corrige descripción.
		T3C Av. Pdte. Balmaceda. Tramo Morandé - Teatinos, no dejar afectación al sur, a ambos costados o al norte.	No se acoge
		T29C Antofagasta. Se eliminó el tramo desde Exposición hasta Bascuñán de esta vía en el KMZ, pero sigue estando en el TR., al igual que Av. El Mirador y Av. Pedro Montt que eran parte del mismo eje T29C.	Se acoge. Se corrige descripción.

		T30C Av. Centenario. Agregar la comuna de San Joaquín en el tramo Santa Rosa - Santa Elena, porque es una vía límite comunal.	Se acoge. Se corrige descripción.
		T31C Ñuble. En el tramo entre A. Central y Santa Rosa, habría 18 predios como ICH. Dado que el criterio de protección no se respeta en este tramo, se solicita reintegrar calle Ñuble como vía PRMS,, desde Santa Rosa hasta V. Mackenna.	No se acoge. El tramo eliminado se debió a que afectaba ZT.
		T34C Santa Rosa. En el tramo desde Alameda hasta Copiapó, existen 6 ICH. Se solicita aumentar de ancho existente a 40 m. desde 10 de Julio a Marina de Gaete	No se acoge. Las diferencias de ancho se deben a las afectaciones de ZT.
		T35C Curicó. Corregir nombre, en el tramo desde Santa Rosa a San Isidro se llama Tarapacá, no Curicó, éste nombre comienza en San Isidro hasta V. Mackenna.	Se acoge. Se corrige descripción.
		Copiapó. Se solicita reincorporar esta vía en el PRMS.	No se acoge.
24	CURACAVÍ	T40P Bypass Oriente Curacaví. Eliminar esta vía de la propuesta. Corta área urbanizable de la comuna, en su inicio afecta áreas destinadas a Parque y actual Parque San Mateo y la geografía por donde pasa dificulta su materialización. Se propone un alternativa según propuesta en archivo KMZ.	Se acoge. Se elimina de la propuesta Bypass Curacaví y se reemplaza por Acceso Puange, según trazado propuesto en KMZ remitido, con el mismo códigoT40P.
25	LA FLORIDA	T39S México. Disminuir ancho de 30 a 25 m. en el tramo desde Dgo. Toconal - Diego Portales	No se acoge. Es el ancho normado actualmente vigente.
		T23O Colombia y Froilán Roa. disminuir ancho de 30 a 25 m. Disminuir ancho a 20 m en el tramo de Bahía Inglesa hasta Gerónimo de Alderete y desde Gerónimo Alderete hasta Américo Vespucio dejar en 25 m.	Se acoge. Se disminuye ancho de 30 a 25 m. en el tramo desde Américo Vespucio hasta Gerónimo de Alderete y de 30 a 20 m en el tramo desde Gerónimo de Alderete hasta Bahía Inglesa.

		T16O Canal Troncal San Fco. redefinir trazado de la vía. para no afectar Condominios Sociales. Desplazar LO hacia el Sur, entre Miguel Mujica y Santa Raquel.	No se acoge. No necesita modificar el trazado. La SEREMI hizo un plano interpretativo de las LO. De esta vía en el sector indicado
		T21O Rojas Magallanes. Dejar ancho de 20 m. desde Américo Vespucio hasta Sánchez Fontecilla, no hasta Santa Julia Sur.	Se acoge. Se corrige descripción. Se deja ancho de 20 m. desde Américo Vespucio hasta Sánchez Fontecilla, no hasta Santa Julia Sur (Jardín Alto)
		T68O Departamental. Desafectar el lado sur, dejando el lado norte afecto con el ancho de los 40 m. en el tramo Tobalaba y Las Perdices.	No se acoge. No es función del PRMS definir la ubicación de las líneas Oficiales con respecto a los límites comunales, lo deben hacer los Municipios involucrados y de común acuerdo.
		T3CS Avda. Lo Ovalle. Aclarar si el tramo desde Punta Arenas hasta Vicuña Mackenna Poniente se elimina del PRMS:	El tramo se elimina del PRMS
26	HUECHURABA	T29N: EL SAUCE: Dejar como COLECTORA en Art Transitorio, por cuanto corresponde a un sector residencial consolidado y una vía Troncal incentivaría la circulación de transporte pesado, el que puede realizar su recorrido por Guanaco Norte.	No se acoge. Forma parte del eje Lo Marcoleta de Quilicura. Importante conectividad intercomunal oriente poniente y que cruza la Ruta 5 y la Ruta 57
		T31N: LAS TORRES: Dejar como COLECTORA, de acuerdo al PRC, ya que corresponde a una conexión comunal, y al ser además una franja de restricción, los tramos se deben evaluar de acuerdo a las distintas realidades y necesidades de los sectores donde se emplaza.	No se acoge. La inclusión de Av. Las Torres como troncal, es la continuidad del Eje Lo Marcoleta.
		T45N: PEDRO FONTOVA: No eliminar el tramo de El Guanaco Norte hasta Límite Urbano, por cuanto se encuentra en consolidación. Cabe señalar que el tramo	No se acoge. Los anchos señalados ya están consolidados. Por criterio de red se dejó hasta Guanaco Norte.

	de El Guanaco Norte a Altos del Valle es de 44 mts y desde Altos del Valle a Límite Urbano es de 20 mts. (de acuerdo a PRC y PRMS).	
	T47N: AVENIDA EL SALTO: modificar el límite norte de la vía, que llegue solo hasta Camino Bosque de Santiago, y no hasta Las Petunias, ya que en este tramo existe una imagen completamente distinta a la que se encuentra entre Camino el Bosque de Santiago y Avda. Américo Vespucio.	No se acoge. Tramo hasta Las Petunias es de 30 m. desde ahí continúa Camino La Pirámide con 25 m.
	T29N: EL SAUCE: el tramo El Guanaco - Camino de Cintura, dejarlo como vía COLECTORA de un ancho de 30 mts. igual que el tramo que va desde Gral. San Martín hasta El Guanaco, ya que al eliminar este tramo, un área importante de la comuna que se encuentra sin ningún tipo de consolidación, se queda sin apertura de nuevas vías.	No se acoge. Debido a que se elimina del PRMS Camino de Cintura, la extensión de El Sauce desde el Guanaco al oriente no se justifica. Por criterio de red se elimina dicho tramo.
	T32N: RINCONADA EL SALTO: dejar todo el tramo, desde Camino La Pirámide hasta Avda. El Salto, de 25 mts. por cuanto existe la faja disponible y proyectos en estudio con dicha dimensión.	No se acoge. Ya tiene ese ancho propuesto.
	NO eliminar como vía TRONCAL la Vía T37N CAMINO LA PIRÁMIDE, ya que corresponde a un Camino Público decretado por el MOP mediante Decreto 19 de fecha 03.02.2014 DO 10.02.2014 y al bajar de categoría, no se puede exigir Estudios de Impacto Ambiental a los Proyectos que ahí se están emplazando.	No se acoge. Esta vía no puede ser vía troncal, debido a su ancho de 20 m. se clasifica como colectora y pasa al art. 4° Transitorio, hasta que sea planificada e incorporada en el PRC.
	No eliminar las vías T36N CAMINO PUNTA MOCHA y T36N GUILLERMO SUBIABRE como vías COLECTORAS en un Art. Transitorio, por cuanto corresponden a vías importantes para la conexión interna de la comuna. Por	No se acoge. Por las características de las vías mencionadas de: alcance comunal, ancho subtronal, velocidad de flujo etc. deben ser planificadas por la comuna y no ser incluidas en un Instrumento de Planificación Intercomunal como es el PRMS.

		último, la vía C15N, CAMINO DE CINTURA, dejar como colector por cuanto se encuentra en consolidación.	
		T46N: AVENIDA RECOLETA, señala como límite, el "LEU norte Huechuraba", cuando debería ser LU, Límite Urbano, ya que no tenemos Áreas de Extensión Urbana.	No se acoge. Cuando se habla de LEU, se refiere al límite fijado por el PRMS.
27	PEÑAFLO	T8P Costanera Norte Río Mapocho. Modificar trazado según propuesta, por afectar Humedal El Trapiche	Se acoge parcialmente. Se modifica trazado de la Costanera Norte, para no afectar el Humedal.
		T11P Las Palmeras. Aumentar ancho de 30 a 40 m.	Se acoge. Se aumenta ancho de 30 a 40 m.
		T12P Los Pajaritos. Modificar trazado según propuesta. Por afectar Humedal El Trapiche y ampliar ancho de 30 a 40 m.	Se acoge. Se modifica el trazado para no afectar el Humedal y se aumenta ancho de 30 a 40 m.
28	SAN MIGUEL	T16CS Santa Rosa, corregir descripción y ancho en el tramo desde Av. Centenario a Isabel Riquelme.	Se acoge. Se corrige descripción.
29	MAIPÚ	T4C Costanera Norte Zanjón de la Aguada disminuir de 30 a 22 m. en el tramo desde Segunda transversal y límite comunal, a objeto de desarrollar el Parque Intercomunal.	No se acoge. La reducción del ancho significa que baja de estándar troncal a vía colector, por lo tanto no planificable por el PRMS. No es necesaria la reducción de la faja vial para materializar el perfil de 14 m. de calzada y aceras de 4 m. c/u. se puede hacer perfectamente y el espacio que quede puede desarrollarse el parque. En la faja de reserva vial se puede hacer un Parque con elementos que permitan el ensanche futuro de la vía.
		T7C El Descanso. Disminuir ancho de 30 a 25 m. por ser una zona consolidada en el tramo desde Américo Vespucio y Pajaritos	Se acoge. Se disminuye ancho de 30 a 25 m. en el tramo señalado.
		T41S Avda. Las Industrias. Extender trazado desde 3 Poniente hasta Esdras.	No se acoge. Por criterio de red esta vía conecta con otra troncal que es 3 Poniente. Si se prolonga hasta Esdras, todos los flujos no tendrán salida a vías de la misma categoría y capacidad. La comuna debe

	planificar una red de vías que de respuesta a las necesidades de conexión en esa área..
E9P Arco Orbital Poniente. Como se justifica el ancho de 100 m.	Porque es una vía expresa de circunvalación
E36P Costanera Interior y T17P Costanera Norte Zanjón de La Aguada, porque aparecen tan juntas	la Costanera Interior es el trazado de una futura Autopista Concesionada del MOP que va a conectar la Ruta 68 con la Ruta 78. La vía troncal T17P, tiene un punto de cruce desnivelado con la autopista, dicho cruce es el que genera el trazado que va al costado de la Autopista.
Enlaces entre vías. Como se puede conocer las soluciones de los enlaces entre las vías planificadas.	No es materia de la actual modificación. En todo caso, todos los enlaces que se construyan y que involucren vías del PRMS necesitan de una aprobación previa de los anteproyectos en esta SEREMI, conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1.1.3 del PRMS. Dichos planos aprobados se informan a los Municipios.
Códigos de Vías. Una misma vía queda con dos códigos.	Existe un ordenamiento por zonas y de acuerdo a eso son los códigos, cuando una vía va pasando de una zona a otra cambia de código. Para más detalles ver memoria explicativa.
Vialidad en ZUC. Como se calculará la superficie que permitirá dar cumplimiento al condicionamiento para la factibilidad territorial	Se han generado nuevos planos con nuevas superficies totales, para dichos cálculos. Esos planos formarán parte de la MPRMS 104.
indicar cómo será la asignación de normas a terrenos previamente afectados por aperturas o ensanches de vías que en esta modificación se eliminan	El Municipio deberá asignar normas a los terrenos desahectados.
Trazados de Vías. Archivo KMZ presenta errores y descalces	Es por el continuo cambio de los mosaicos que hace Google Earth, se producen esos descalces.
T17P Costanera Norte Zanjón de La Aguada, error de código en el archivo KMZ es T17P, no T16P	Se acoge. Se corrige error

		Denominación de la Ruta 78 es Autopista del Sol	Se acoge. Se ponen los dos nombres
		T19P Camino La Farfana, llega a la Ruta 78	se Acoge. Corrige descripción. Conecta con la Ruta 78, no con la Costanera Norte del Zanjón de La Aguada
		T22P Callejón de Los Perros, Marta Ossa Ruíz límite comunal poner en la descripción las dos comunas	Se acoge. Se agregan las dos comunas.
		T30S Tres Poniente. Corregir descripción. Es desde Costanera Norte del Zanjón de La Aguada, no de la Costanera Sur del Z. de La A.	Se acoge. Se corrige descripción.
		T21C Longitudinal. Cambiar descripción del tramo es desde Los Mares, no Callejón de Los Perros.	Se acoge. Se corrige descripción.
30	VITACURA	T53O Luis Pasteur. Corregir ancho en TR, es 30 no 50 m, de acuerdo al KMZ.	Se acoge. Se corrige error de descripción.
		T62O San Fco. de Asís. Incorporar la comuna de Vitacura en la descripción.	Se acoge. Se corrige error de descripción.
		E26O Costanera Norte. Solicita aumentar ancho de 45 a 60/75 en el tramo desde Américo Vespucio y calle proyectada Luis Carrera.	Se acoge. Se agrega tramo y se aumenta ancho.
		E27C Av. Pdte. Kennedy. Como se trata de una vía que es límite comunal, aclarar si el ancho de 29 m. en el tramo desde Américo Vespucio hasta Vitacura, corresponde a la comuna de Vitacura o a ambas comunas	Corresponde a ambas comunas. Es el ancho de faja total de Av. Kennedy en dicho tramo.
31	CERRILLOS	Incorporar las vías estructurantes de la Ciudad Parque Bicentenario	Ya está incorporado en el artículo 12 Transitorio, capítulo Vialidad Estructurante del PRMS. Se incorporó por la modificación aprobada por Res. GORE N° 118/2016.
		Se propone un paso sobre nivel en la intersección de Av. Pedro Aguirre Cerda y Avda. Departamental. Deterioro En sus calzadas.	No es materia de esta modificación.

		Incorporar al PRMS como troncal al eje Av. El Mirador-Fernández Albano.El Mirador , en el tramo desde Salvador Allende hasta Camino a Lonquén con 25 m y mantener Fernández Albano con 25 m.	No se acoge. El Mirador es de alcance comunal y si bien le da continuidad a Fernández Albano, ésta fue incorporada al PRMS como vía colectora en carácter supletorio. Por lo que el Mirador debe ser planificada desde el PRC.
		T26CS COSTANERA NORTE FFCC A SAN ANTONIO Que continúe por Avda. Suiza y Departamental. Con 30 m.	Las conexiones de estas vías con las vialidades indicadas ya están previstas en la propuesta.
		T8CS Avda. Alcalde Carlos Valdovinos. Incorporar a este eje Av. Salvador Allende, desde Pedro Aguirre Cerda hasta 5 de Abril, en Maipú con 30 m. de ancho.	No se acoge. Por el alto nivel de consolidación de la calle propuesta y que tampoco se puede afectar la franja de FFCC, es muy difícil materializar el ancho de 30 m. Podría ser de un ancho menor, en tal caso debería ser materia de planificación comunal.
32	EL BOSQUE	No tiene Observaciones. Que la extensión de calle Ochagavía en línea recta a través de terrenos de la FACH y EFE propuesta se apruebe y que se materialice a la brevedad posible	

Fuente: Elaboración propia en base a pronunciamientos

5.9 OFICIO PARA CONSULTAR A LOS REPRESENTANTES DE ÁREAS DE INTERÉS Y VALOR NATURAL SOBRE ALTERNATIVA 2 MPRMS 104

Figura 22: Oficio de consulta a los representantes de áreas de interés y valor natural sobre Alternativa 2



**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO URBANO
E INFRAESTRUCTURA**
Equipo de Planificación (EPL)
Interno N° 1985 - 2021
Sin ingreso.

ORD. N° **3394 10.11.2021**

ANT.: No Hay

MAT.: **REGIÓN METROPOLITANA:** Invita a reunión de trabajo sobre la modificación al Plan Regulador Metropolitano de Santiago denominada: MPRMS 104, en el contexto del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica de la misma.

SANTIAGO,

DE: SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO DE VIVIENDA Y URBANISMO

A: SEGÚN DISTRIBUCION

1. Junto con saludar, le informo que ésta Secretaría, se encuentra trabajando en la Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) que normará la Vialidad Metropolitana en los próximos 20 años, denominada: "MPRMS 104: Vialidad Metropolitana". El objetivo principal de esta iniciativa es modificar y actualizar la Infraestructura de Transporte planificada en el PRMS, reformulando el listado de ejes de vías expresas y troncales actualmente normadas (además de otras incluidas en sus artículos transitorios).
2. Según el marco legislativo ambiental vigente, la MPRMS 104 se trata de una modificación sustancial, por lo tanto, en conformidad con el artículo 7 Bis de la Ley 19.300 y el artículo 14 del Reglamento de Evaluación Ambiental Estratégica, dicha modificación se encuentra sometida a un procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), ya que generará nuevas declaratorias de utilidad pública.
3. 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 Ministerial Metropolitano de Vivienda y Urbanismo dirigido al Subsecretario de Medio Ambiente. Posteriormente, en el año 2014, ese proceso fue suspendido por los efectos de la ley 20.791, siendo reanudado nuevamente el 09 de mayo de 2019, por intermedio de la Resolución Exenta N° 1283, del Secretario Ministerial Metropolitano de Vivienda y Urbanismo dirigida al Secretario Regional Ministerial de Medio Ambiente.
4. El proceso de evaluación en el cual nos encontramos, contempla la participación tanto de los Órganos de la Administración del Estado como de otros actores del ámbito privado que se consideren importantes dentro del proceso de planificación y de evaluación.
5. En función de lo antes señalado y en el marco del desarrollo de dicha evaluación, es que **le invitamos a participar de una reunión de trabajo donde se expondrá la modificación MPRMS 104 y podremos escuchar vuestra opinión al respecto. Dicha reunión se hará por vía remota el día martes 23 de noviembre del 2021, a las 10:00 am.**
6. Para poder participar en ella deberá registrarse previamente en el siguiente enlace: <https://geoaccion.cl/reunion104-comunidad>, y podrá acceder al link de la reunión.



7. En caso de consultas, diríjirlas 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,

Fabian Kuskinen
Sanhueza

Firmado digitalmente
por Fabian Kuskinen
Sanhueza

FABIÁN KÜSKINEN SANHUEZA
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO
DE VIVIENDA Y URBANISMO
SUBROGANTE

BAS/AVO/FOA/mmi

DISTRIBUCIÓN:

Destinatario:

- Corporación Reserva Natural Alto de Cantillana: fernanda.romero.g@gmail.com
- Fundación Roblería de Cantillana: aoteroc@gmail.com; andres.otero@roblesdecantillana.cl
- Santuario de la Naturaleza el Ajial: andres@perezacruz.com; andres@vinalamontana.cl
- Santuario de la Naturaleza San Francisco de Lagunillas: slarrain@chilesustentable.net; constanzabaquedano@gmail.com
- Santuario de la Naturaleza Quebrada de la Plata (U. Chile): rperalta@uchile.cl; solange.lobos@uchile.cl
- Santuario Laguna Batuco: lagunabatuco@fsancarlos.cl
- Asociación de comunero de la capilla de Caleu: comunidadcaleu@gmail.com
- Red Parque Cordillera: deborahr@asociacionparquecordillera.cl
- Parque Mahuida: tvergara@mlareina.cl
- Parque Quebrada de Macul: rcofre@penalolen.cl; pfurlan@penalolen.cl
- Santuario Fundo Yerba Loca: dandrades@imdelobamechea.onmicrosoft.com
- Santuario Predio Los Nogales: santcord@gmail.com
- Santuario Las Torcaza de Pirque: jaimеоgaete@vtr.net
- Santuario Cascadas de las Ánimas: fran.astorga.vet@gmail.com
- Parque Nacional Río Clarillo: jorge.naranjo@conaf.cl; carlos.pena@conaf.cl

Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura
Ley de Transparencia art. 7/g.
Archivo.
FOA097/42

Fuente: Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana

5.10 DETALLE DE RESULTADOS DEL TRABAJO CON REPRESENTANTES DE ÁREAS DE INTERÉS Y VALOR NATURAL ALTERNATIVA 2 MPRMS 104

Tabla 58: Resultado Trabajo con representantes de áreas de interés y valor natural Alternativa 2 MPRMS 104

ORGANIZACIÓN O MUNICIPIO	REPRESENTANTE	OBSERVACIÓN	RESPUESTA / ALCANCE
Santuario San Francisco de Lagunillas	Sara Larraín Observaciones en reunión del 23 de noviembre 2021	La planificación en sus criterios matrices debiera respetar la estructura territorial respecto de áreas urbanas, áreas rurales y áreas de valor natural. La prioridad debiese tenerla los usos del territorio y la red vial no debiera pensarse como medidas de mitigación o ajustes, sino desde una perspectiva estructural con enfoque eco sistémico.	La modificación se refiere principalmente a la definición de Declaratorias de Utilidad Pública para los terrenos destinados a circulaciones. A través de la modificación se estudia la desafectación de declaratorias existentes y la definición de nuevas declaratorias, y no aborda la modificación de usos de suelo.
		Se cuestiona la vía proyectada que atraviesa el Santuario Yerba Loca hacia el Cajón del Maipo, porque su efecto negativo puede ser inmenso sobre una enorme área de valor natural. El Santuario San Francisco de Lagunillas está colindante al cajón donde llegaría esta vía. Son lugares que no cuentan con protecciones en relación a las vías que se construyen, por lo cual son altamente riesgosos. Restaurar las áreas incendiadas en carreteras de montaña es	Se acoge observación. Se suprime de la propuesta la vía T370 Camino La Hermita -El Alfalfal, que atraviesa el SN Yerba Loca.

		extremadamente difícil: el turismo irregular en verano con fogatas, que es muy complejo de controlar, el acceso de cazadores furtivos de fauna nativa, la corta de leña y extracción de tierra de hoja. El primer parque nacional de mayor importancia en la RM, a crearse prontamente, en los cajones del río Colorado y del río Olivares, podría verse cruzado por esta vía.	
Santuario de la Naturaleza (SN) Quebrada de La Plata (U. de Chile)	Solange Lobos Observación en reunión del 23 de noviembre 2021	La vía Camino Poniente E9P pasa muy cerca del SN se solicita revisar esa distancia porque los caminos afectan muy negativamente. Existen estudios en que se recomienda una distancia mínima de 5 km. Este Santuario está en un proceso de restauración ecológica y se encuentra en un estado muy vulnerable y de mucho deterioro por los usos que se han dado, incendios, usos ilegales etc.	Se acoge parcialmente. Esta vía fue incorporada al PRMS en el año 1994 y se encuentra vigente, con el mismo ancho y el trazado actual pasa por el borde del SN. En la MPRMS 104 se ha modificado su trazado alejándolo lo más posible del SN. Por lo tanto, la vía no toca el SN.
	Rosa Peralta Observación en reunión del 23 de noviembre 2021	En la propuesta se plantean dos vías expresas: Camino Poniente E9N y Camino Rinconada E30P, que se han proyectado sobre un área natural y que se empalman en un vértice de la estación experimental, no se entiende cuál es su función y por qué son dos vías. Qué sucederá en el terreno que quedará entremedio. Fragmenta el	Las dos vías cumplen una conectividad Intercomunal importante. Camino Poniente forma parte del Anillo Orbital y Camino Rinconada es un acceso alternativo desde la Ruta 68 a las comunas del sector sur-poniente de la RM,

		terreno de la Universidad de Chile en donde se desarrollan actividades de investigación, docencia y experimentación, que se va a tener que circular por vías expresas para desplazarse desde una parte del terreno a otra.	especialmente Maipú, Pudahuel, Cerrillos etc.
Santuario El Plomo, Reserva Yerba Loca	Alfonso Campos Director Observación en reunión del 23 de noviembre 2021	Se cuestiona la vía proyectada que atraviesa el Santuario Yerba Loca hacia el Cajón del Maipo. La principal amenaza de Yerba Loca es el turismo no regulado. Existe una gran oportunidad de desarrollar los equipamientos y sistemas de control y educación ambiental que requiere una zona como esa, pero es una tremenda amenaza porque la cantidad de personas que llegan a acampar y hacer fuego es incontrolable, lo cual genera un gran riesgo para el santuario. Un camino estructurante de más de 20 km que va a cruzar el parque es preocupante si no se constituye bien.	Se acoge observación. Se suprime de la propuesta la vía T370 Camino La Hermita -El Alfalfal, que atraviesa el SN Yerba Loca.

Hijuela C Predio Los Nogales	Felipe Undurraga Observación en reunión del 23 de noviembre 2021	Se observa la formulación de un camino ya existente que va a la minera Los Bronces que es Camino La Disputada T78O, sin embargo, Los Nogales posee una ruta privada, que va por el fondo del valle San Enrique, cuenca de El Arrayán y que podría haberse considerado en la red vial proyectada, debido a la saturación existente en el camino a Farellones. El camino que se está proyectando es un acceso que facilita la actividad industrial y no se condice con generar nuevas rutas que permitan abordar los accesos a los sitios de valor natural y el desarrollo de un turismo sustentable, a la vez de ser vías alternativas a la ruta a Farellones.	No hay propuesta de trazado de la mencionada ruta. La vía T78O no tiene objetivos turísticos si no que conecta una actividad productiva con la zona urbana.
Municipalidad de Peñalolén	Natalia Rebolledo Jefa Departamento de Parques Observación. en reunión del 23 de noviembre 2021	Es importante poder precisar los límites del Parque Quebrada de Macul y por dónde se ha trazado la vialidad, que correspondería a una vía expresa que atravesaría los recorridos peatonales.	El Parque Quebrada de Macul, no tiene vialidades proyectadas que le afecten.

Entorno del Santuario Laguna de Batuco Fundación San Carlos.	Hernán Lorca Coordinador Observación en reunión del 23 de noviembre 2021	Preocupa que las alternativas y en el anteproyecto se proponga Av. La Laguna E11N, generando un atraveso de una pradera húmeda que pertenece a privados, pero que está habitado por uno de los sujetos de conservación del Santuario, que es el piuquén. Es un ave en constante amenaza y la proyección de una vía de alto tráfico afectaría en gran medida el hábitat de esta especie. Además, es una vía proyectada que va muy cerca de la laguna de Batuco. Su cambio de estándar es muy complejo desde la perspectiva de la conservación.	Se acoge observación. Se suprime de la propuesta la vía E11N Av. La Laguna. Que atraviesa el entorno del HU Batuco
Municipalidad de La Reina	Tomás Vergara Director Parque Mahuida Observación en reunión del 23 de noviembre 2021	El Parque Mahuida se ve partido en dos por Av. Pie Andino E9O, se quisiera tener los antecedentes para poder analizarlo con mayor profundidad.	Esta vía fue incorporada al PRMS en el año 1994 y se encuentra vigente, el trazado actualmente proyectado de Av. Pie Andino pasa por el extremo poniente del Parque Mahuida, en zona de extensión urbana. La Propuesta de la MPRMS 104, reduce el ancho de 80 a 60 m. de esta vía, disminuyendo la sup. de afectación y modificando levemente el trazado actual. La sup. de parque afectada por el trazado modificado, es aprox. de

			2,06 há , lo que representa el 1,3% de la superficie total del Parque que son aprox. 156 há. Esta vía es un importante eje intercomunal porque forma parte del anillo orbital.
Municipalidad de Lo Barnechea	Juan Cristóbal Lira Ibáñez Alcalde Observaciones enviadas x Oficio. Ord. Alc. N° 1151/2021 de fecha 03.12.2021	Información fragmentada del Anteproyecto MPRMS 104	Se debe recordar que en el proceso de participación ciudadana de la EAE de la MPRMS 104, fueron invitados a participar todos los Municipios de la RM como actores claves del proceso, incluida la Municipalidad de Lo Barnechea. Se hizo una primera consulta con la Alternativa 1 de la MPRMS 104 en dic. del año 2020 y otra en agosto del año 2021. Por lo tanto, la propuesta de vialidad completa de la MPRMS 104 deben estar en conocimiento de los Municipios. Las áreas de Valor Natural es un tema específico que se quiso trabajar aparte por la importancia que tiene.

	<p>El Anteproyecto no evalúa toda la superficie del Área de Preservación Ecológica (APE) del PRMS, sólo se enfoca en los Santuarios de la Naturaleza (SN) y Humedales Urbanos. (HU) Corregir este alcance</p>	<p>Esta modificación es sobre la red vial planificada en la RM, que implican Afectaciones a Utilidad pública ya sea por ensanches de vías existentes o aperturas de vías proyectadas y no involucra modificaciones a los usos de suelo. Se enfoca en los SN y HU para revisar las posibles afectaciones de la red vial planificada.</p>
	<p>EL anteproyecto de la MPRMS 104 puede causar una afectación negativa en Áreas de Valor Ecológico reconocidas por el PRMS que define la estrategia regional de la Biodiversidad.</p>	<p>Esta modificación es sobre la red vial planificada en la RM, que implican Afectaciones a Utilidad pública ya sea por ensanches de vías existentes o aperturas de vías proyectadas y no involucra modificaciones a los usos de suelo.</p>
	<p>Incluir en el análisis del HU Estero Las Gualtatatas.</p>	<p>Este HU está todavía en estudio. No está afectado por la vialidad propuesta por la MPRMS 104.</p>
	<p>Considerar que la generación de aperturas o ensanches de vías en áreas de Protección Ecológica generaría un impacto en la Bio Diversidad mediante la intensificación de la fragmentación de los ecosistemas. El anteproyecto de la MPRMS 104 pareciera no contribuir a los objetivos a la conservación de las áreas de valor ecológico de la comuna de Lo Barnechea y actúa como</p>	<p>No especifica cuáles son las vías que generan el efecto mencionado. En todo caso no hay propuestas de vialidades en las Áreas de Protección Ecológica del PRMS.</p>

	un factor de amenaza y degradación de éstas.	
	De acuerdo a la CGR los proyectos ubicados en APE Tienen que ser evaluados en el SEIA	Las modificaciones al PRMS deben ser sometidas al proceso de EAE que es lo que se está haciendo. El SEIA es para proyectos específicos.
	Cualquier intervención en un SN deberá ser aprobado por el CMN	Las modificaciones al PRMS deben ser sometidas al proceso de EAE que es lo que se está haciendo. Sólo cuando se trata de proyectos específicos deben ser vistos por el CMN. De todos modos, la red vial planificada No interviene los SN. De la RM.
	El SN Predio Los Nogales, se emplaza una nueva vía denominada Anillo Orbital, al parecer fuera del límite urbano y que causaría un grave daño al ecosistema.	El SN Los Nogales no está afectado por la Red Vial Planificada en la MPRMS 104.
	Conflictos socioambientales: -consolidación urbana que dificulta la materialización de las vías proyectadas. -dificultades topográficas, genera cortes de cerro que implica impacto ambiental. -El impacto negativo en el patrimonio cultural de la comuna que genera la categoría de la vía , (expresa o troncal), por	Todos estos conflictos, deben ser abordados al momento en que se materialicen los proyectos viales por el SEIA. Esta modificación trata de la planificación de vialidad.

		los usos asociados derivados por la escala de equipamiento y el alto flujo.	
		Cuando está prevista la participación ciudadana.	La Participación ciudadana esta prevista después de aprobado el Informe Ambiental.
		No se entiende la planificación de la vía La Disputada T780, ubicada al este del SN Los Nogales, ya que no conecta con zonas urbanas, sino con actividad minera, además actualmente es una vía privada, por lo que no es apta para objetivos turísticos.	La vía propuesta si conecta con la zona urbana a través de Camino a Farellones, la G-21. La vía no tiene objetivos turísticos si no que conecta una actividad productiva con la zona urbana.
		Cambio en la Ruta G-21 de metropolitana a vía troncal. Aumento de ancho que genera impacto ambiental. Proyecto de Concesión del MOP que actualmente está en el SEIA.	La ruta G-21 que en el PRMS se le llama Camino a Farellones, fue incorporada al PRMS el año 1994, desafectada el año 2004 y restablecida el año 2014, encontrándose hoy vigente con un ancho planificado de 25 m. En la MPRMS 104 esta vía mantiene el ancho de 25 m. desde hasta Corral Quemado y desde allí aumenta a 40 m. hasta la curva 40. Este aumento de ancho fue solicitado por el MOP.
		Alto impacto de la ruta troncal proyectada por el SN Yerba Loca que la atraviesa (Ruta del Cóndor) Que áreas urbanas conecta?	Se suprime de la propuesta la vía T370 Camino La Hermita -El Alfalfal, que atraviesa el SN Yerba Loca.
		Ver afectación del HU Vegas de la Montaña.	Fue analizado en la reunión del 23 de noviembre 2021 y no está

			afectado por la propuesta de vialidad.
		Reitera observaciones remitidas por el Ord. Alc. N° 665 del Alcalde de Lo Barnechea, de fecha 12.12.2020.	Ya respondido. Ver respuesta al Consolidado de Observaciones Municipales - Alternativa 1, Lo Barnechea.
		Reitera reclasificación de vialidades Metropolitanas como vialidades comunales estructurantes en el marco de la actualización del PRC de LB actualmente en estudio.	Ya respondido. Ver respuesta al Consolidado de Observaciones Municipales - Alternativa 1, Lo Barnechea.
		se enfatiza en la realización de la mayor participación posible dentro del proceso de la EAE e invitación formal a los talleres de la misma.	La Participación de los actores claves como son los 52 Municipios de la RM se ha dado en todo el proceso de la EAE el año 2020 y este año 2021.

Asociación de Municipalidades Parque Cordillera	Carlos Rivas Área de Medio Ambiente. Asociación de Municipalidades Parque Cordillera. Observaciones enviadas x carta, remitida por Correo Electrónico con fecha 01.12.2021.	Ven con preocupación la concreción y desarrollo de soluciones como la vía expresa denominada Pie Andino, ya que en su recorrido de Norte a Sur incide directamente en las áreas de los parques naturales como San Carlos de Apoquindo, La Plaza Sur, Aguas de Ramón, Cantalao e incluso en las zonas donde se tiene previsto consolidar dos nuevos parques en la comuna de Las Condes, los cuales se encuentran al Norte del Club Deportivo de la Universidad Católica y en el Sector de Bulnes Correa. No les parece el desarrollo de un proyecto como la Avenida Pie Andino el cual divide las áreas del piedemonte.	Este tema fue expuesto en la reunión del 23 de nov. 2021. Esta vía fue incorporada al PRMS en el año 1994 y se encuentra vigente. La Propuesta de la MPRMS 104, reduce el ancho de 80 a 60 m. de esta vía, disminuyendo la sup. de afectación y modificando el trazado actual evitando pasar por zonas urbanas consolidadas y pasando muy tangencialmente por el parque Cantalao, Mahuida y Aguas de Ramón, afectando un sup. muy menor en relación a la totalidad de sup. de los parques mencionados. Hay que hacer notar que esta vía pasa por zona de extensión urbana fijada por el PRMS, siendo parte del anillo orbital, cumpliendo una función de conectividad para el desarrollo futuro del área urbana de la RM, y no afecta las áreas de piedemonte que son mucho más extensas, en el área rural.
---	--	---	---

Fuente: Elaboración propia en base a pronunciamiento y resultado de Taller