



# **“PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN CENTRO CÍVICO, COMUNA DE PEÑALOLÉN”**

**Acogido al artículo 72 del DFL 458/75 LGUC**

## **e) INFORME AMBIENTAL**

Junio 2023



## ÍNDICE

1	RESUMEN EJECUTIVO.....	7
2	ANTECEDENTES.....	8
3	ACERCA DEL PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN CENTRO CÍVICO DE PEÑALOLÉN 10	
3.1	PROBLEMA DE DECISIÓN.....	10
3.2	OBJETO DE EVALUACIÓN .....	10
3.3	ÁMBITO DE APLICACIÓN TERRITORIAL Y TEMPORAL .....	11
3.3.1	Ámbito de aplicación territorial.....	11
3.3.2	Ámbito de aplicación temporal.....	15
3.4	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA DECISIÓN .....	16
3.5	OBJETIVOS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.....	16
3.6	SINCRONIZACIÓN Y PROGRAMACIÓN INICIAL DE PROCESOS DE DECISIÓN Y EAE .....	17
3.7	MARCO DEL PROBLEMA.....	18
3.7.1	Descripción analítica y prospectiva del sistema territorial .....	18
3.8	VALORES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD.....	33
3.9	PROBLEMAS Y PREOCUPACIONES AMBIENTALES Y DE SUSTENTABILIDAD .....	34
3.10	CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES .....	35
4	NECESIDADES DE PARTICIPACIÓN.....	35
4.1	ORGANISMOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO.....	35
4.2	OTROS ACTORES CLAVES.....	40
5	MARCO DE GOBERNABILIDAD.....	40
6	MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICA.....	41
7	OBJETIVOS AMBIENTALES.....	47
8	CRITERIOS DE DESARROLLO SUSTENTABLE.....	47
9	DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO .....	49
9.1	DEFINICIÓN DE FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN.....	49
9.2	MARCO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.....	51
9.2.1	Caracterización y tendencias FCD1.....	52
9.2.2	Caracterización y tendencias FCD2.....	58
9.2.3	Caracterización y tendencias FCD3.....	65
10	OPCIONES DE DESARROLLO .....	73
10.1	DECLARACIONES ESTRATÉGICAS.....	73
10.2	OPCIONES DE DESARROLLO PROPUESTAS .....	74
10.2.1	Opción de desarrollo 1 / alternativa 1 .....	75



10.2.2	Opción de desarrollo 2 / alternativa 2 .....	77
10.3	EVALUACIÓN DE EFECTOS AMBIENTALES Y DE SUSTENTABILIDAD DE LAS OPCIONES DE DESARROLLO.....	79
10.3.1	Metodología de evaluación.....	79
10.3.2	Resultado matriz de evaluación de efectos ambientales y de sustentabilidad .....	80
10.3.3	Riesgos y oportunidades de las opciones de desarrollo .....	84
10.3.4	Opción de desarrollo mejor evaluada / alternativa mejor evaluada .....	85
10.3.5	Opción de Desarrollo de Consenso / Alternativa de Consenso.....	85
10.3.6	Evaluación de efectos ambientales y de sustentabilidad de la Opción de Desarrollo de Consenso .....	88
10.3.7	Riesgos y oportunidades de la opción de desarrollo de consenso.....	93
10.4	CONCLUSIÓN OPCIONES DE DESARROLLO .....	93
10.5	DIRECTRICES DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y GOBERNABILIDAD.....	94
11	ANTEPROYECTO .....	97
11.1	DESCRIPCIÓN DEL ANTEPROYECTO.....	99
11.1.1	Zonificación .....	99
11.1.2	Vialidad .....	101
11.1.3	Restricciones.....	101
11.2	Evaluación ambiental Anteproyecto.....	102
11.2.1	RIESGOS Y OPORTUNIDADES DEL ANTEPROYECTO .....	106
12	PLAN DE SEGUIMIENTO Y RETROALIMENTACIÓN.....	108
12.1	Criterios indicadores de seguimiento .....	108
12.2	Criterios e indicadores de rediseño.....	115
13	RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN CON LOS ORGANISMOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO.....	117
13.1	PRIMER CONTACTO CON LOS OAE Y PRESENTACIÓN DEL PLAN SECCIONAL.....	117
13.2	PRIMERA REUNIÓN CON LOS OAE: ETAPA DE CONTEXTO Y ENFOQUE DE LA EAE.....	117
13.3	ENVÍO DE OBSERVACIONES, COMENTARIOS Y APORTES DE LOS OAE .....	121
13.4	SEGUNDA REUNIÓN CON LOS OAE: ETAPA DE ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN 127	
13.5	ENVÍO DE OBSERVACIONES, COMENTARIOS Y APORTES DE LOS OAE (2DA REUNIÓN) 130	
14	RESULTADOS DE LAS INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....	131
14.1	PARTICIPACIÓN CIUDADANA ETAPA DE DIAGNÓSTICO.....	132
14.1.1	PUBLICACIÓN INICIO DE PROCEDIMIENTO EAE.....	132
14.1.2	TALLER CON VECINOS/AS .....	133
14.1.3	TALLER FUNCIONARIOS/AS MUNICIPALES .....	135



14.1.4	CONSULTA DE OPINIÓN .....	136
14.2	PARTICIPACIÓN CIUDADANA ETAPA ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO .....	137
14.2.1	TALLER VECINOS/AS .....	137
14.2.2	TALLER FUNCIONARIOS/AS .....	138
14.3	PARTICIPACIÓN CIUDADANA ETAPA ANTEPROYECTO .....	140
14.3.1	TALLER FUNCIONARIOS/AS MUNICIPALES .....	140
14.3.2	TALLER VECINOS/AS .....	140
14.3.3	CONSULTA DE OPINIÓN .....	141
14.4	ANÁLISIS E INCORPORACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA AL PLAN SECCIONAL.....	142



## 1 RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento corresponde al Informe Ambiental del Plan Seccional Zona de Remodelación Centro Cívico de Peñalolén y fue elaborado por la Municipalidad de Peñalolén.

El Plan Seccional se acoge al procedimiento establecido en el Artículo 72º del DFL 458/75 Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), mediante el cual se modifica el Plan Regulador Comunal de Peñalolén en un polígono particular de aplicación. Dicho polígono, corresponde al terreno en donde se emplaza el Centro Cívico de la Municipalidad de Peñalolén, caracterizado por albergar el Gobierno Local y gran parte de los servicios municipales destinados a satisfacer necesidades de la comunidad.

El Plan Seccional busca potenciar el Centro Cívico a partir de normas urbanísticas que fomenten una mayor diversidad, cantidad y calidad de los servicios y equipamientos destinados para los vecinos y vecinas de Peñalolén, y lograr que las áreas no consolidadas o subutilizadas al interior del Centro Cívico tengan una reconversión urbana. Tales objetivos, pretenden a su vez resolver problemáticas derivadas de la limitada capacidad constructiva que existe actualmente en el predio y los bajos requerimientos exigidos, tales como: espacios subutilizados y en malas condiciones, utilización de infraestructura provisoria como oficinas y espacios de espera, atochamiento en los accesos del predio, entre otras.

Respecto a los resultados de la Evaluación Ambiental Estratégica, se identificó como Valor Ambiental a la Precordillera, ya que es parte de la identidad de los habitantes de la comuna, además de los servicios ecosistémicos que le presta. Asimismo, se identificaron dos Problemas Ambientales: (1) escasez de áreas verdes y espacios de encuentro en el ámbito territorial del Plan y (2) equipamientos municipales inadecuados para la atención de público y el bienestar de los funcionarios. Se identificó también un Conflicto Socio-ambiental: conflictos viales en el espacio público por falta de estacionamientos.

En lo relativo a la identificación de Factores Críticos de Decisión, se reconocieron 3 de ellos: (1) calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales, (2) áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera y (3) convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales. A través de estos factores, se realizó el Diagnóstico Ambiental Estratégico del área de estudio, el cual entregó insumos para la elaboración de Opciones de Desarrollo, al igual que las instancias de participación de Diagnóstico con los Organismos de la Administración del Estado, los vecinos del entorno del Centro Cívico, los usuarios de los servicios municipales y los funcionarios municipales.

Posteriormente, se elaboraron dos Opciones de Desarrollo o Alternativas de Estructuración Territorial, las cuales fueron evaluadas en términos ambientales y de sustentabilidad. Luego, se desarrolló una nueva Opción de Desarrollo -Opción de Desarrollo de Consenso- que recogió las inquietudes y sugerencias de la comunidad, funcionarios y OAE. Asimismo, incorporó los elementos de la evaluación ambiental realizada a las Opciones 1 y 2. La Opción de Desarrollo de Consenso y el Anteproyecto Preliminar, fueron sociabilizados y a partir de tal proceso, se presentaron ciertas inquietudes referidas a la aplicación de la normativa propuesta, concernientes de la propuesta de múltiples zonas en un único predio (aplicación art 2.1.21 OGUC), así como a la imposibilidad de acceso a equipamiento a través de pasajes (art 2.3.3 OGUC). Esto último, dio paso para que la propuesta de Anteproyecto fusionara algunas zonas, especialmente las destinadas a áreas verdes-espacios libres, con las zonas inmediatas destinadas a equipamientos, promediando los coeficientes de ocupación de suelo y constructibilidad, e incorporando una propuesta de incentivos normativos orientada a lograr la imagen de conjunto esperada. Es relevante mencionar, que la propuesta de Anteproyecto fue evaluada ambientalmente, obteniendo buenos resultados, al igual que las Opciones de Desarrollo previamente realizadas.

Finalmente, se desarrolló un Plan de Seguimiento del Plan Seccional, a través de criterios e indicadores,

el cual tiene finalidad verificar la eficiencia y la necesidad de reformulación de dicho Plan. Asimismo, se exponen los resultados de la coordinación y consulta a los Órganos de la Administración del Estado y las instancias de participación ciudadana efectuadas.

## 2 ANTECEDENTES

Durante el año 2010, la Ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, mediante la Ley 20.417 que crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente, incorporó como instrumento de gestión ambiental la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), la cual tiene por finalidad impulsar la planificación sustentable a través de la incorporación de consideraciones ambientales en Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), y en Políticas Públicas.

Actualmente el procedimiento de EAE está reglamentado por el Decreto Supremo N°32 del Ministerio de Medio Ambiente (MMA) promulgado el año 2015. Este reglamento establece el procedimiento que acompaña la elaboración y modificación de los IPT, mediante el desarrollo de productos, la evaluación de alternativas de estructuración del territorio y la realización de instancias de participación con Organismos de la Administración del Estado y habitantes del territorio.

Sumado al reglamento de la EAE, existen los siguientes instrumentos técnicos que describen las etapas del proceso, los productos y las buenas prácticas: “Guía de Orientación Para el Uso de la Evaluación Ambiental Estratégica en Chile”, elaborada el 2015 por el MMA; Circular de División de Desarrollo Urbano (DDU) N°430 “Manual de Contenidos para la Aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica en los Instrumentos de Planificación Territorial”, publicada el año 2020 por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU).

Según los instrumentos antes mencionados, la EAE se desarrolla en cuatro etapas: (1) Contexto y Enfoque, (2) Diagnóstico Ambiental Estratégico, (3) Evaluación y Directrices y (4) Seguimiento. De forma paralela, el proceso de elaboración o modificación de un IPT, requiere que se desarrollen tres procedimientos: Procedimiento técnico normativo; Procedimiento EAE y Procedimiento de Participación. Estos procedimientos están estrechamente relacionados durante las etapas de Preparación, Elaboración y Aprobación del IPT, generando productos que se retroalimentan entre sí (Figura N°1).

El IPT que se somete a EAE, tomando en consideración que es una modificación sustancial<sup>1</sup> del instrumento, corresponde al Plan Seccional Zona de Remodelación Centro Cívico, el cual se acoge al procedimiento establecido en el Art. 72° del DFL 458/75 Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), mediante el cual se modifica el Plan Regulador Comunal de Peñalolén en un polígono particular de aplicación. La presente modificación se considera sustancial según el artículo 29 del Decreto N°32, ya que se incrementa la altura o la densidad por sobre un 20% de lo contemplado en el plan vigente, en alguna de las zonas o subzonas que se modifican (ítem vi), e incrementa el coeficiente de constructibilidad o el coeficiente de ocupación de suelo por sobre un 30% de los estipulado en el plan vigente, en alguna de las zonas o subzonas que se modifican (ítem vii).

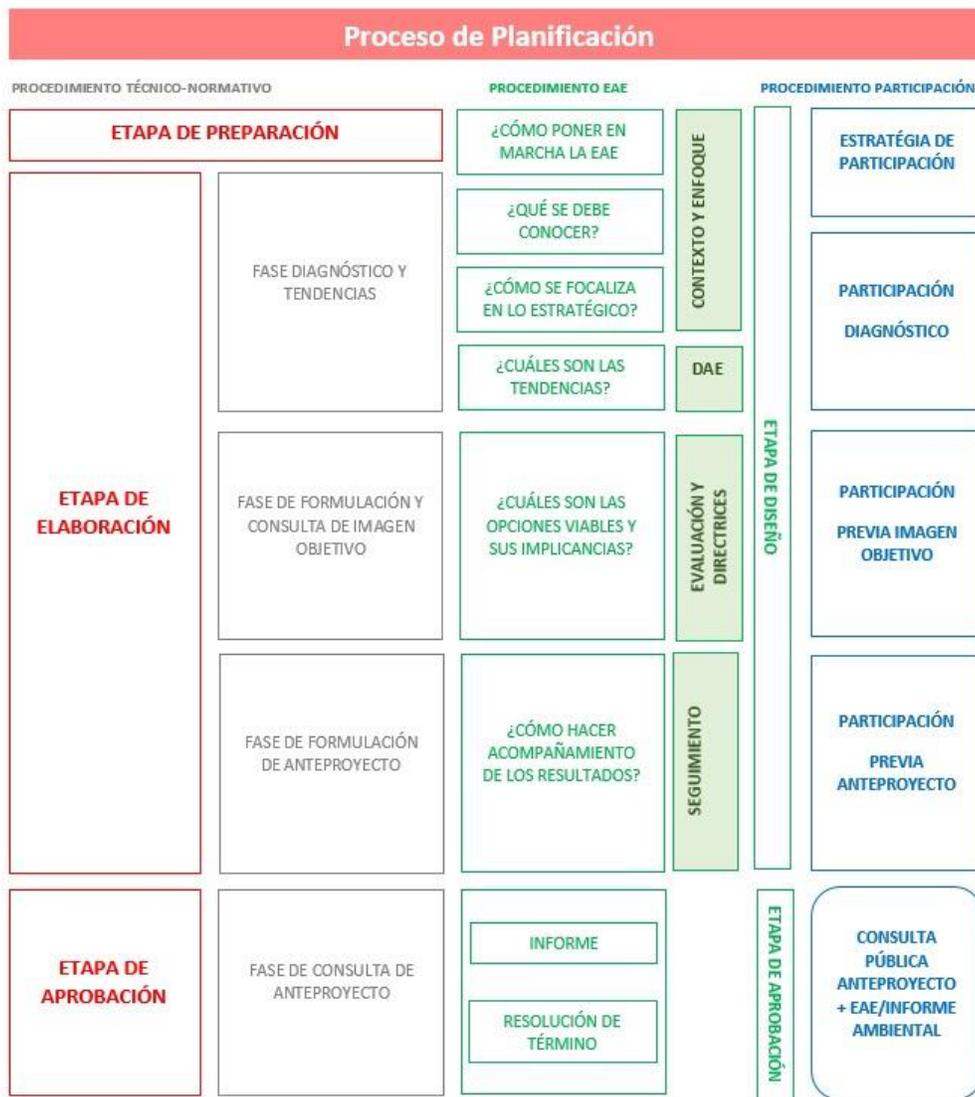
<sup>1</sup> El Decreto N°32, establece en su Art. 29 cuales podrían ser las modificaciones sustanciales para los Planes Reguladores Comunales o Seccionales. Para el caso del Plan Seccional, las siguientes modificaciones a la norma, implican que el Plan sea considerado una modificación sustancial del Plan Regulador Comunal: vi) Incremento de la altura o la densidad por sobre un 20% de lo contemplado en el plan vigente, en alguna de las zonas o subzonas que se modifican. vii) Incremento del coeficiente de constructibilidad o el coeficiente de ocupación de suelo por sobre un 30% de lo contemplado en el plan vigente, en alguna de las zonas o subzonas que se modifican.

El Art. 72° de la LGUC, establece que las municipalidades que cuenten con Plan Regulador, pueden fijar zonas de remodelación, en las cuales se disponga congelar la situación existente y establecer una política de renovación de las mismas. Previamente, deberá estudiarse y aprobarse un Plan Seccional de la zona acogida, en donde se determinen las nuevas características de la zona: uso del suelo, trazados viales, alturas, coeficientes de constructibilidad, entre otras.

El presente informe, corresponde al Informe Ambiental del Plan Seccional, documento que da cuenta de la aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica a este instrumento.

El Órgano Responsable de la elaboración del Informe Ambiental, corresponde a la Municipalidad de Peñalolén a través de su Departamento Asesoría Urbana, dependiente de la Secretaría Comunal del Planificación.

**Figura N°1: Etapas del proceso de planificación de un IPT.**



Fuente: Elaboración propia a partir de la DDU 430, MINVU, 2020.

## 3 ACERCA DEL PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN CENTRO CÍVICO DE PEÑALOLÉN

### 3.1 PROBLEMA DE DECISIÓN

El Plan de Seccional Zona de Remodelación Centro Cívico de Peñalolén se desarrolla en un terreno donde se emplaza el Centro Cívico de la Municipalidad de Peñalolén, caracterizado por albergar el Gobierno Local y gran parte de los servicios municipales destinados a satisfacer necesidades de la comunidad.

A lo largo del tiempo, la Municipalidad de Peñalolén ha llevado a cabo una serie de mejoras en infraestructura del Centro Cívico con la finalidad de otorgar un servicio más integral y de mayor cobertura. A pesar de esto, actualmente siguen existiendo espacios subutilizados y en malas condiciones. Mayoritariamente se concuerda en la importancia de potenciar y relevar este espacio para beneficio de toda la comunidad, consolidándolo como una centralidad de escala comunal con amplia cantidad y diversidad de servicios, y que al mismo tiempo se haga cargo de las externalidades generadas por el funcionamiento del mismo.

Para avanzar en ello, el municipio se ha visto dificultado por la normativa urbana vigente, que lo limita en su capacidad constructiva, lo que restringe la generación de nuevos proyectos que permitan satisfacer las necesidades de los vecinos de la comuna.

Considerando los equipamientos ya existentes y la función que prestan, es posible de evidenciar las consecuencias de la problemática mencionada, como por ejemplo la falta de estacionamientos para funcionarios y usuarios del Centro Cívico, inadecuados espacios de espera y atención, e insuficientes espacios de reunión y encuentro, entre otras carencias. La falta de estacionamientos, se traduce en un problema de mayor envergadura durante la realización de eventos masivos, ya que los vehículos de los asistentes se estacionan en las calles y pasajes colindantes, obstaculizando el flujo peatonal y vehicular de esta zona residencial y generando congestión vehicular.

Por lo anterior, este Plan busca poder establecer una centralidad comunal y consolidar un espacio cívico con acceso a todos los vecinos/as de la comuna, en donde se satisfaga las demandas ciudadanas y sea un referente de encuentro para Peñalolén, controlando las externalidades negativas hacia el entorno próximo.

### 3.2 OBJETO DE EVALUACIÓN

El objeto de evaluación, se entiende como los aspectos en los cuales el instrumento de planificación territorial tiene competencia para actuar, dentro de límites normativos, espaciales y temporales<sup>2</sup>.

En el desarrollo del Plan Seccional; Zona de Remodelación Centro Cívico Peñalolén, se modifica el PRC a través del Art. 72º del DFL 458/75 LGUC. Los alcances normativos del instrumento se establecen en los artículos 2.1.10 bis de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), según se presenta a continuación:

<sup>2</sup> Circular Ord. N° 180, DDU 430: Manual de contenidos y procedimientos para la aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica en los Instrumento de planificación territorial. Minvu, 2020; pág. 40-42.



- La definición del límite urbano de los centros poblados.
- La red vial del área urbana de la comuna.
- Los terrenos destinados a circulaciones, plazas y parques, incluidos sus ensanches, conforme lo dispuesto en el artículo 59° de la LGUC.
- Las Zonas o inmuebles de conservación histórica, Zonas Típicas y Monumentos Nacionales.
- Las Exigencias de plantaciones y obras de ornato en las áreas afectas a declaración de utilidad pública.
- Zonificación y normas urbanísticas (usos de suelo, sistemas de agrupamiento, coeficiente de constructibilidad, coeficiente de ocupación de suelo o de los pisos superiores, alturas máximas, adosamientos, distanciamientos mínimos, antejardines, ochavos, rasantes, superficie de subdivisión predial mínima, densidades máximas, alturas de cierros, exigencias de estacionamientos, áreas de riesgo).
- Reconocimiento de áreas de protección
- Disposición de incentivos normativos

El Objeto de Evaluación también se orienta a las temáticas ambientales que se abordan posteriormente en las Opciones de Desarrollo del Plan, estableciendo de manera preliminar sus implicancias sobre el medio ambiente y la sustentabilidad. Las implicancias en el caso de los PRC o Plan Seccional, están vinculadas a los elementos del territorio antes mencionados. Algunas de estas pueden ser: fragmentación del área urbana por los trazados viales y sus fajas no edificables; conflictos de movilidad como congestión vehicular, ruido y/o contaminación en los centros; entre otras<sup>2</sup>.

### 3.3 ÁMBITO DE APLICACIÓN TERRITORIAL Y TEMPORAL

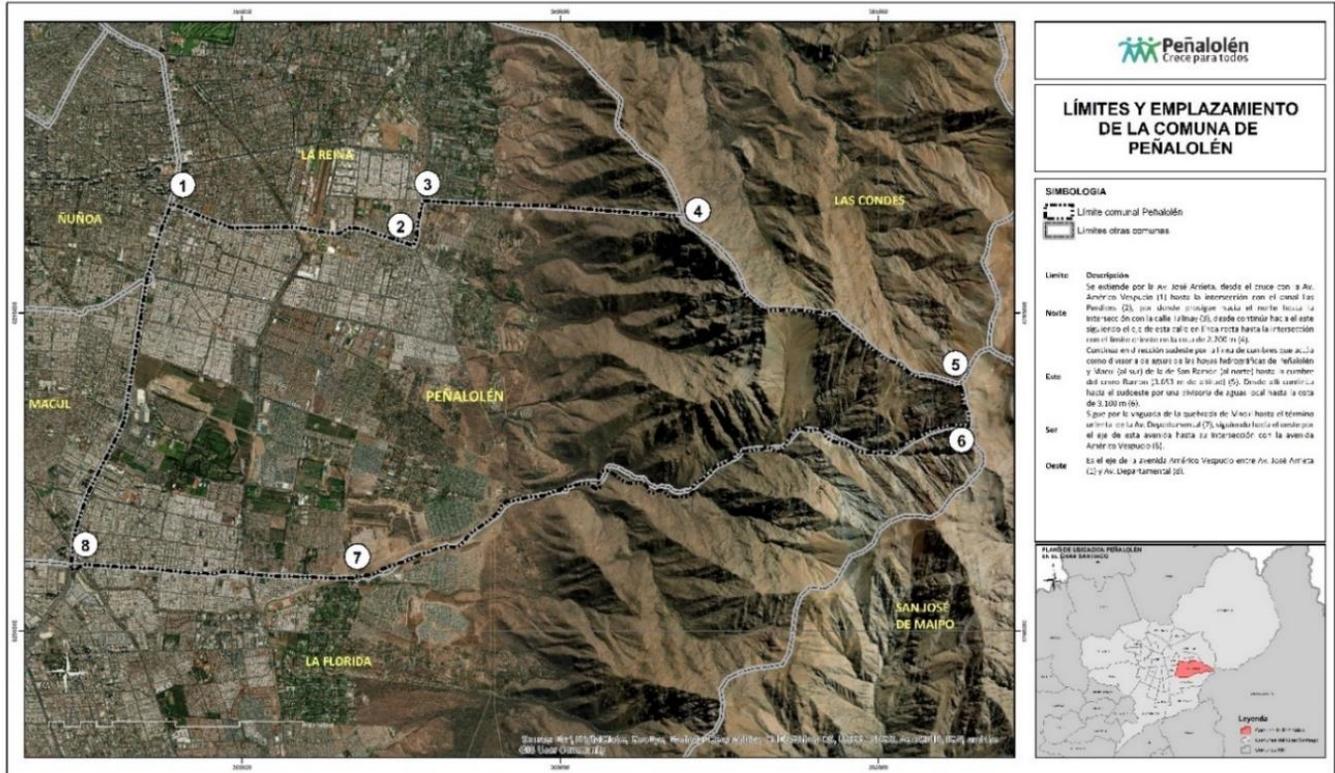
#### 3.3.1 Ámbito de aplicación territorial

Según la Circular Ord. N°180, DDU 430: Manual de contenidos y procedimientos para la aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica en los Instrumento de planificación territorial, del Minvu (2020), el **Ámbito de Aplicación Territorial** es el área sujeta a estudio, establecida por el Órgano Responsable a partir de la identificación de las necesidades que motivan la realización del Plan Seccional. Generalmente abarca un contexto territorial amplio en el que se analizan todos los componentes que afectan el sistema territorial, como por ejemplo, las relaciones funcionales entre los sistemas poblados y la interacción con los sistemas naturales. Por otro lado, el **Área de Planificación** corresponde al territorio sujeto a regulación del Plan y se define a partir de la información y decisiones que se precisan en la Etapa de Elaboración del Plan.

Peñalolén se localiza en el sector oriente de la provincia de Santiago, en los faldeos de la precordillera Andina de la Región Metropolitana. Limita con las comunas de La Reina y Las Condes hacia el Norte, con Ñuñoa y Macul al poniente, con La Florida al sur y con San José de Maipo hacia el poniente (Figura N°2).

Tiene una superficie de 54,9 km<sup>2</sup>, representa un 2,66% de la superficie provincial y un 0,35% de la superficie regional. El área urbana se divide en cinco macrosectores: Lo Hermida, La Faena, San Luis, Peñalolén Alto y Peñalolén Nuevo.

Figura N°2: Límites y emplazamiento de la comuna de Peñalolén.



Fuente: Elaboración propia, SECPLA.

El **Área de Planificación**, es decir, la superficie a la cual se le hará un cambio de normativa a través del Artículo 72 LGUC, corresponde al predio donde se emplaza el Centro Cívico de Peñalolén. El predio es mayoritariamente de propiedad de la Municipalidad, tiene una superficie aproximada de 8.99 hectáreas y se ubica entre las calles Av. Consistorial por el poniente; Av. Grecia por el norte; Calle Ricardo Grellet de los Reyes por el Oriente; y Calle Antupirén por el sur (Figura N°3). Se excluye del polígono de modificación los edificios presentes en la esquina inferior izquierda de la manzana, los cuales corresponden al centro comercial Alto Peñalolén.

Figura N°3: Área de Planificación del Plan Seccional.



Fuente: Elaboración propia, Asesoría Urbana.

Figura N°4: Comuna de Peñalolén y predio del Centro Cívico (color azul).



Fuente: Elaboración propia, Asesoría Urbana.

La construcción más antigua del Centro Cívico corresponde al Edificio Consistorial, que data de la década de los 80's, con lineamientos coloniales. Posteriormente, se ha dado apoyo en cuanto a infraestructura con el levantamiento de nuevos proyectos, tales como; Centro de Empleo y Emprendimiento (Yunus), Piscina

Temperada, Registro Civil, Centro del Adulto Mayor (CAM), Centro Eventos (Chimkowe) y Edificio de Atención al Vecino (CAV).

**Figura N°5: (izquierda a derecha) Edificio Consistorial, Edificio de Atención al Vecino y Chimkowe.**



Fuente (izquierda a derecha): Corporación Municipal Peñalolén, 2016; Archivo BAQ, 2016; Bruno Gilberto, Plataforma de Arquitectura, 2019.

El Chimkowe fue inaugurado en el año 2009 y es un recinto para eventos deportivos y culturales, con lineamientos modernos en su construcción y de baja altura. Se encuentra situado en la esquina de Av. Grecia con la calle Ricardo Grellet, en la parte posterior del Edificio Consistorial, marcando con mayor énfasis el patio Consistorial y su mayor déficit es la mayor demanda de estacionamientos para eventos masivos.

En año 2013 se inauguró el edificio de Atención al Vecino (CAV), el cual ha generado una plaza de acceso al Centro Cívico, otorgando una mayor amplitud espacial, generada por la transparencia de los espacios comunes de este edificio.

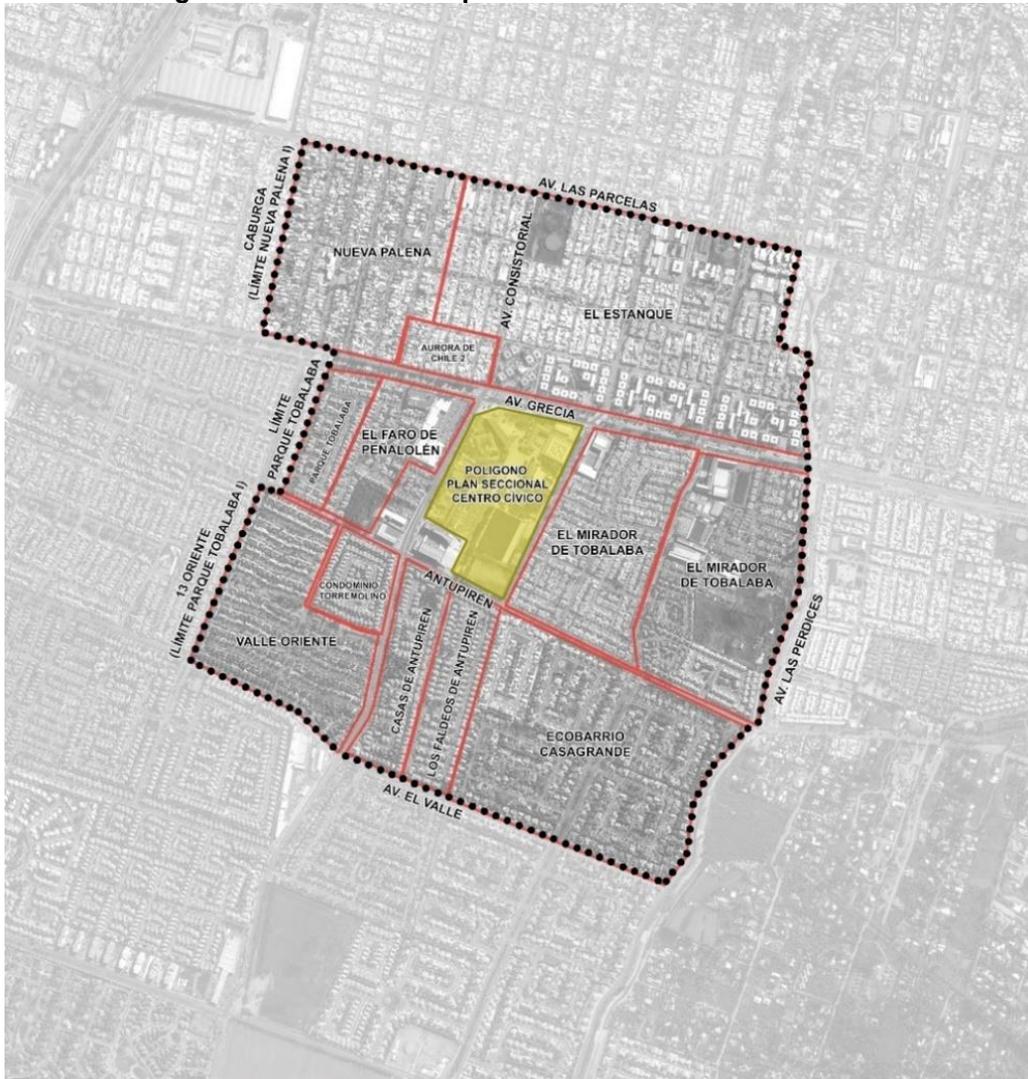
**Figura N°6: Centro Cívico Peñalolén.**



Fuente: Elaboración propia, Asesoría Urbana.

El **Ámbito de Aplicación Territorial** del Plan Seccional corresponde al predio en donde se ubica el Centro Cívico de la comuna de Peñalolén junto a los conjuntos habitacionales adyacentes al predio: Aurora de Chile 2, población El Estanque, Nueva Palena, El Mirador de Tobalaba, Ecobarrio Casa Grande, Casas de Antupirén, Los Faldeos de Antupirén, Ecobarrio Casagrande, Valle Oriente, El Faro de Peñalolén, Condominio Torremolinos y Parque Tobalaba (Figura N°7). El área sujeta a estudio antes mencionada tiene una superficie de 177 hectáreas.

**Figura N°7: Ámbito de Aplicación Territorial del Plan Seccional.**



Fuente: Elaboración propia.

### 3.3.2 Ámbito de aplicación temporal

Respecto al Ámbito de Aplicación Temporal, la duración de las normas urbanísticas que se aprueben mediante el Art. 72 de la LGUC, se mantendrán vigentes hasta que la municipalidad de Peñalolén considere necesario modificar las normas definidas en el Plan Seccional, mediante una modificación al Plan Regulador Comunal.

### 3.4 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA DECISIÓN

Según la DDU 430 del MINVU, los Objetivos Estratégicos de la Decisión corresponden a los temas centrales que deben ser considerados en el desarrollo de la EAE, durante la evaluación de las Opciones de Desarrollo y son inherentes al problema de decisión. Dichos objetivos sirven para focalizar el ámbito de competencia propio del Plan según los contenidos establecidos por la normativa urbana.

Los antecedentes que ayudaron a definir el problema de decisión, permiten responder la pregunta ¿Qué se pretende alcanzar o resolver con el proceso de planificación?, cuya respuesta se expresa en los objetivos que identifican las situaciones territoriales que requieren ser resueltas a través del desarrollo del Plan.

A continuación, se exponen los Objetivos Estratégicos definidos para Plan Seccional:

1. *Avanzar en la consolidación de un centro cívico diverso para todos los habitantes de la comuna, a través de una normativa que aumente la capacidad edificatoria del paño y promueva el desarrollo de actividades y usos mixtos en él.*
2. *Conformar un gran parque cívico, en el cual las áreas verdes y espacios libres sean los que estructuran el centro cívico y otorgan permeabilidad en todo el paño; todo ellos a través de una normativa de baja ocupación de suelo, que promueva que el suelo libre en superficie sea destinado para áreas verdes, así como se disponga de infraestructura adecuada para ciclistas y peatones.*
3. *Facilitar la adecuada convivencia con los vecinos del entorno próximo, controlando las externalidades negativas provocadas especialmente por los estacionamientos y flujo vehicular que genera el Centro Cívico; a través de una mayor exigencia de estacionamientos para bicicletas y vehículos, además de la promoción de que estos se emplacen en plantas subterráneas, cuyos accesos y salidas no intervengan en las dinámicas de los barrios residenciales del entorno próximo.*
4. *Integrar y resguardar valores de identidad comunal, a través de una normativa urbana que permita el mejoramiento y la ejecución de nuevos proyectos de equipamientos, servicios y áreas verdes; que resguarden las vistas y pongan en valor elementos del paisaje cordillerano.*

### 3.5 OBJETIVOS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Conforme a lo establecido en la DDU 430 del MINVU, el “Objetivo de la EAE es aquello que se desea contribuir con su aplicación. Establece cómo se pretende mejorar el proceso de decisión y cuál será el papel de la EAE en ello. Es decir, refiere a logros específicos en términos de mejora de la calidad ambiental del Plan, como resultado de la aplicación del procedimiento de EAE”.

A continuación, se exponen los Objetivos de la EAE definidos para este Plan Seccional:

- Apoyar el proceso de planificación del Plan Seccional, estableciendo consideraciones ambientales, de sustentabilidad y cambio climático en la imagen futura del Centro Cívico.
- Colaborar a que la presente modificación al PRC sea un proceso, transparente y participativo, involucrando a los distintos actores clave en las etapas de elaboración y aprobación del Plan Seccional.

### 3.6 SINCRONIZACIÓN Y PROGRAMACIÓN INICIAL DE PROCESOS DE DECISIÓN Y EAE

Según la Guía de Orientación para el uso de la EAE en Chile, MMA (2015), “La sincronización del proceso de decisión sometido a EAE corresponde a su integración conceptual, procedimental, técnica y operativa, con una planificación desde el inicio que logra una adecuada interacción y sinergia entre los procedimientos técnico normativo y de participación”.

La Guía de Orientación para el Uso de la EAE en Chile del MMA (2015) sugiere para este ítem que se elaboren tablas con las actividades de cada etapa de la EAE y los responsables de las actividades.

A continuación, se presentan cuatro tablas correspondientes a las etapas de la EAE. Cada tabla contiene las actividades relativas a la EAE necesarias para la aprobación del Plan Seccional y el responsable de realización de éstas. Las actividades en celdas de color celeste corresponden al Procedimiento de Participación.

ETAPA CONTEXTO Y ENFOQUE	
ACTIVIDADES	RESPONSABLE
Definición problema de decisión	Depto. Asesoría Urbana
Definición de objeto de evaluación	Depto. Asesoría Urbana
Definición de objetivos estratégicos	Depto. Asesoría Urbana
Definición de objetivos EAE	Depto. Asesoría Urbana
Desarrollo del marco del problema	Depto. Asesoría Urbana
Desarrollo del marco de gobernabilidad	Depto. Asesoría Urbana
Desarrollo de las necesidades de participación	Depto. Asesoría Urbana y Depto. Participación Ciudadana
Definir procedimiento OAE en Estrategia de Participación	Depto. Asesoría Urbana
Definición de Objetivos Ambientales	Depto. Asesoría Urbana
Definición de Criterios de Desarrollo Sustentable	Depto. Asesoría Urbana
Consolidación Informe Contexto y Enfoque	Depto. Asesoría Urbana
Elaboración Decreto Acto de Inicio	Depto. Asesoría Urbana
Elaboración Extracto Acto de Inicio	Depto. Asesoría Urbana
Difusión y publicación Acto de Inicio EAE	Depto. Asesoría Urbana
Sistematización observaciones al Acto de Inicio EAE	Depto. Asesoría Urbana
Convocatoria y coordinación dialogo OAE	Depto. Asesoría Urbana
Dialogo OAE	Depto. Asesoría Urbana
Sistematización observaciones OEA	Depto. Asesoría Urbana y Depto. Participación Ciudadana
Convocatoria y coordinación Participación diagnóstico Actores Claves	Depto. Asesoría Urbana y Depto. Participación Ciudadana
Participación diagnóstico Actores Claves	Depto. Asesoría Urbana y Depto. Participación Ciudadana
Sistematización observaciones participación diagnóstico Actores Claves	Depto. Participación Ciudadana
Definición de Prioridades Ambientales y de Sustentabilidad	Depto. Asesoría Urbana
Definición de Factores Críticos de Decisión	Depto. Asesoría Urbana
Desarrollo del marco de evaluación estratégica	Depto. Asesoría Urbana

<b>ETAPA DE DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO</b>	
<b>ACTIVIDADES</b>	<b>RESPONSABLE</b>
Definición de tendencias	Depto. Asesoría Urbana
Caracterización de los Factores Críticos de Decisión (FCD)	Depto. Asesoría Urbana
Definir criterios e indicadores de evaluación de los FCD	Depto. Asesoría Urbana

<b>ETAPA EVALUACIÓN Y DIRECCTRICES</b>	
<b>ACTIVIDADES</b>	<b>RESPONSABLE</b>
Convocatoria y coordinación participación Alternativas de Estructuración	Depto. Asesoría Urbana y Depto. Participación Ciudadana
Convocatoria y coordinación dialogo OAE Alternativas de Estructuración	Depto. Asesoría Urbana
Definición de Opciones de Desarrollo	Depto. Asesoría Urbana
Sistematización observaciones participación Alternativas de Estructuración	Depto. Asesoría Urbana
Sistematización observaciones dialogo OAE Alternativas de Estructuración	Depto. Asesoría Urbana
Evaluación de efectos ambientales y sustentabilidad	Depto. Asesoría Urbana
Definición de directrices de gestión y planificación	Depto. Asesoría Urbana
Definición de directrices de gobernabilidad	Depto. Asesoría Urbana

<b>ETAPA SEGUIMIENTO</b>	
<b>ACTIVIDADES</b>	<b>RESPONSABLE</b>
Convocatoria participación Anteproyecto	Depto. Asesoría Urbana y Depto. Participación Ciudadana
Participación Anteproyecto	Depto. Asesoría Urbana y Depto. Participación Ciudadana
Sistematización de observaciones participación Anteproyecto	Depto. Participación Ciudadana
Elaboración del plan de seguimiento y retroalimentación	Depto. Asesoría Urbana
Elaboración del informe ambiental	Depto. Asesoría Urbana
Envío del informe ambiental a SEREMI MMA	Depto. Asesoría Urbana
Consulta pública Informe Ambiental EAE	Depto. Asesoría Urbana
Elaboración informe ambiental corregido	Depto. Asesoría Urbana
Resolución de término de EAE	Depto. Asesoría Urbana

### 3.7 MARCO DEL PROBLEMA

Según la DDU 430, el Marco del Problema incluye un análisis en detalle de los antecedentes del territorio que describen los aspectos de ambiente y sustentabilidad relacionados con el Problema de Decisión, mediante la identificación de valores, problemas y conflictos ambientales. Asimismo, se analiza el contexto de macropolíticas o instrumentos de gestión que inciden en el proceso de planificación, para finalmente concluir con los Objetivos Ambientales y los Criterios de Desarrollo Sustentable del Plan Seccional.

#### 3.7.1 Descripción analítica y prospectiva del sistema territorial

Este ítem permite situar o contextualizar ambientalmente y de manera general el sistema territorial que

sirve de soporte o contexto al IPT, en el marco de la sustentabilidad. Se realiza el reconocimiento de las dinámicas y tendencias observadas, focalizando la atención en aquellos aspectos de mayor relevancia para el proceso de planificación, entre los que es posible señalar los siguientes ámbitos de caracterización:

- Aspectos físico – naturales.
- Aspectos socioeconómicos y de población.
- Aspectos territoriales-Urbanos.

Es importante mencionar, que el sistema territorial que se va a describir a continuación es el que se definió en el ítem **Ámbito de Aplicación Territorial**, el cual corresponde al predio del Centro Cívico más los conjuntos habitacionales que colindan con este último. Por lo tanto, los aspectos físico – naturales; socioeconómicos y de población y territoriales – urbanos, se van a describir en base a esta área de estudio.

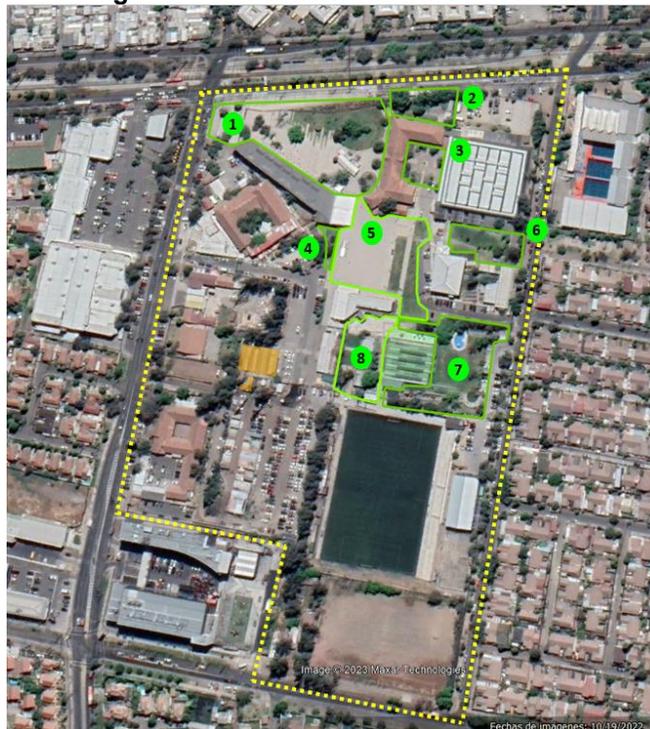
### 3.7.1.1 ASPECTOS FÍSICO NATURALES

Este ítem describe los aspectos físicos y naturales de la comuna que están vinculados con el Plan Seccional del Centro Cívico: (1) áreas verdes, (2) movilidad, (3) construcciones provisorias y espacios subutilizados, (4) ruido y (2) pandemia del Covid 19.

#### 3.7.1.1.1 ÁREAS VERDES

El Centro Cívico cuenta con 8 áreas verdes en su interior, las cuales no se encuentran gravadas como áreas verdes en el PRC, si no que corresponden a proyectos paisajísticos asociados a las edificaciones presentes. Estas áreas verdes cubren una superficie de 18.974 m<sup>2</sup>, que representa un 21% de la superficie del predio (Figura N°8)

**Figura N°8: Áreas verdes del centro cívico.**



Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth.

A modo general, las áreas verdes del Centro Cívico se encuentran en un buen estado de conservación ya que cuentan con mantención constante (riego y poda). No obstante, la mayoría de las áreas verdes del Centro Cívico presentan escasez de sombra y muchas no cuentan con mobiliario urbano, como bancas, basureros y luminarias (Figura N°9). En esta línea, se hace un uso más frecuente de aquellas áreas verdes que si presentan espacios sombreados y mobiliario urbano, lo cual facilita el esparcimiento y descanso de funcionarios y vecinos.

**Figura N°9: Áreas verdes del centro cívico con escasez de sombra y sin mobiliario urbano.**



Fuente: Elaboración propia.

Respecto al ámbito territorial del Plan Seccional, los conjuntos habitacionales entorno al polígono de intervención o área de estudio, sin considerar el polígono de intervención, cuentan con 50.931 m<sup>2</sup> áreas verde (Figura N°10), las que corresponden a plazas, parques y corredores verdes en vías principales (Av. Grecia, Av. Acueducto, Av. Consistorial, etc.).

Según esto, el índice de área verde por habitante en el área de estudio es de 2,41 m<sup>2</sup>/habitante, resultado muy por debajo del estándar que establece la Organización Mundial para la Salud, de 9 m<sup>2</sup>/habitante y el estándar recomendado por el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano, que es 10 m<sup>2</sup>/habitante.

**Figura N°10: Áreas verdes del polígono de intervención del Plan Seccional.**

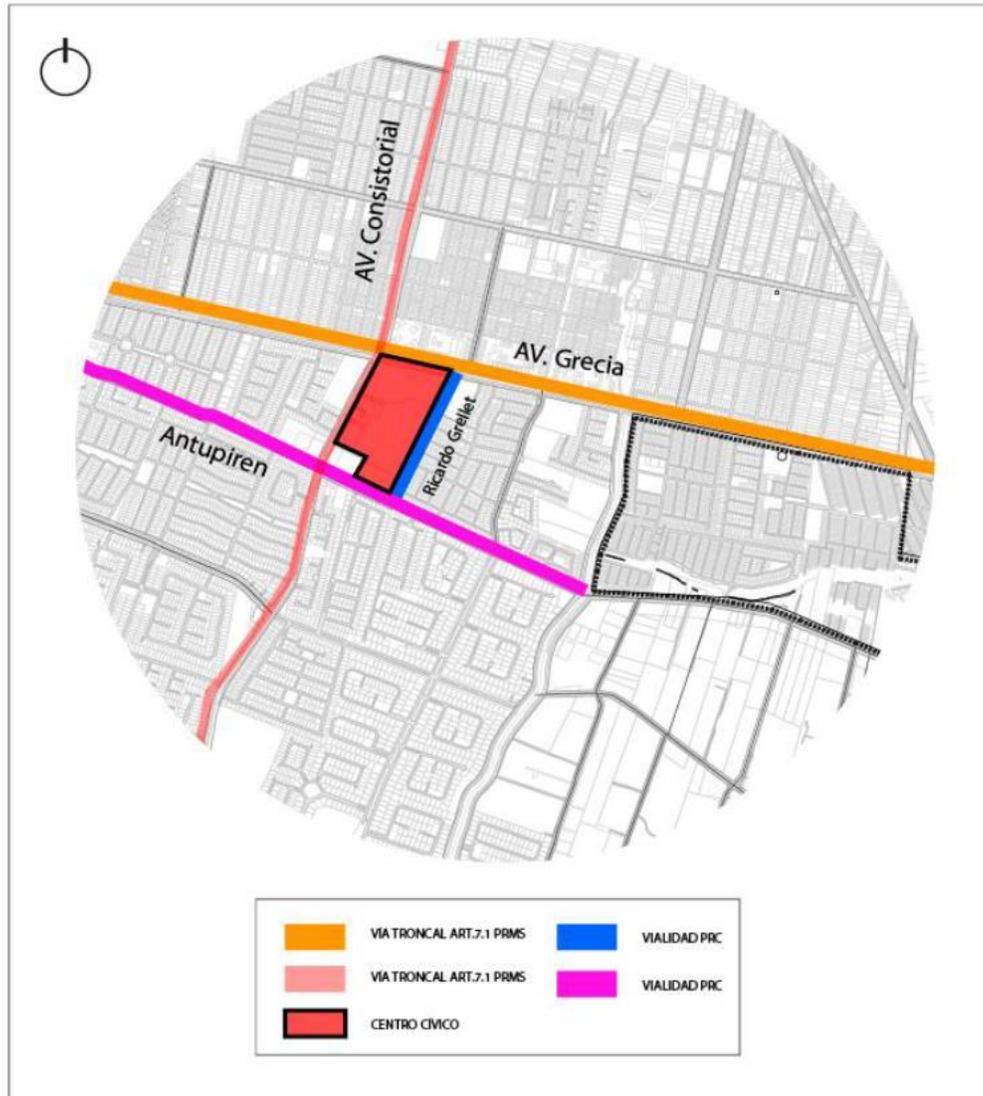


Fuente: elaboración propia, Asesoría Urbana, SECPLA.

### 3.7.1.1.2 MOVILIDAD

El Centro Cívico cuenta con importantes conexiones tanto a nivel comunal como intercomunal. A nivel intercomunal, la vía principal del área de estudio es Av. Grecia, la cual conecta con el resto de las comunas de Santiago y con la estación de metro Grecia. Asimismo, Av. Consistorial, vía con sentido norte sur, conecta con las comunas de La Reina por el norte y La Florida por el sur. A nivel comunal, limita al Centro Cívico la calle Antupirén por su borde sur, vía con un ancho variable y que conecta con las vías Las Perdices, Consistorial y Av. Tobalaba; y la calle Ricardo Grellet por el costado oriente. En cuanto a conexiones para medios de transporte no motorizados, existe una ciclovía en el área de estudio en Av. Grecia y se proyecta otra a futuro en Av. Consistorial.

**Figura N°11: Vialidad del Centro Cívico.**



Fuente: Elaboración propia.

El Centro Cívico es un predio cerrado y cuenta con once accesos, de los cuales cinco, permiten entrar a los servicios municipales (municipalidad, Registro Civil, piscina municipal, Chinkowe, etc.) y son controlados por guardias. Los seis accesos restantes, son accesos independientes hacia la 8va Compañía de Bomberos, 43° Comisaría de Peñalolén, Club de Leones y CESFAM Carol Urzúa.

El acceso peatonal principal a la municipalidad es por av. Grecia y cierra a las 14 hrs. Las otras entradas cierran según los horarios de las actividades que ofrecen, el cual es variable, sin embargo, el Centro Cívico se mantiene cerrado durante la noche.

Existe un único acceso vehicular para los funcionarios municipales y se encuentra en Av. Consistorial. Al ser un único acceso vehicular, presenta congestión en el horario de entrada y salida de los funcionarios, y en casos de emergencia, donde se ha tenido que evacuar rápidamente a los funcionarios, la evacuación no ha sido expedita.

### 3.7.1.1.3 CONSTRUCCIONES PROVISORIAS Y ESPACIOS SUBUTILIZADOS

Un aspecto que caracteriza en la actualidad al Centro Cívico es la diversidad de servicios y actividades que se pueden realizar, como por ejemplo, servicios de salud en el CESFAM Carol Urzúa y farmacia comunitaria, servicios de seguridad (43° comisaría de Peñalolén y la 8va compañía de bomberos), actividades deportivas (piscina, canchas, pista de patinaje), realización de trámites municipales en el edificio CAV (permisos de circulación, licencias de conducir, patentes municipales, aseo), entre otros.

No obstante, las edificaciones existentes en el predio cívico no satisfacen la demanda de espacio de los servicios municipales, lo que se evidencia en la utilización de infraestructura provisoria, como containers y carpas, las cuales no son adecuadas para las funciones que desempeñan los funcionarios y para la atención de público.

**Figura N°12: Carpa edificio CAV que funciona como sala de espera.**



Fuente: Elaboración propia.

**Figura N°13: Container en zona de estacionamientos.**



Fuente: Elaboración propia.

Un espacio que actualmente se encuentra subutilizado, es el estacionamiento para funcionarios municipales, el cual corresponde a una explanada de tierra de 9.799 m<sup>2</sup>, sin consolidar, en donde no existe una demarcación exacta de todos los estacionamientos para los vehículos (Figura N°14). Sumado al estacionamiento, en la esquina sur-oriente del predio, se encuentra una cancha de fútbol de tierra que es utilizada esporádicamente y cubre una superficie considerable del polígono de intervención (Figura N°15).

**Figura N°14: Explanada de estacionamientos para funcionarios.**



Fuente: elaboración propia.

**Figura N°15: Cancha de fútbol esquina sur-oriente del polígono de intervención.**



Fuente: Elaboración propia.

#### 3.7.1.1.4 RUIDO

El ruido es un contaminante invisible que afecta a la salud de los seres vivos y daña el entorno. Estudios recientes revelan que el ruido ambiental causa más de 900.000 casos de hipertensión y 10.000 muertes prematuras al año en el mundo<sup>3</sup>.

La principal fuente de ruido en los ambientes urbanos corresponde a los medios de transporte, siendo responsables del 70% del ruido ambiental. La principal consecuencia del ruido en la población es la interferencia del sueño y sus consecuencias posteriores. También afecta negativamente conductas de los animales presentes en las zonas urbanas<sup>4</sup>.

Un mapa de ruido representa los valores de niveles de ruido ambiental de un lugar, ofrece información ambiental de interés para el control del ruido y la planificación territorial ya que hace visible el ruido.

La Figura N°16 muestra un mapa de ruido de la comuna de Peñalolén en el período diurno, donde la fuente de ruido es el transporte terrestre. En la figura se destaca el área de estudio del Pla Seccional en un cuadrado rojo y se observa que los valores más altos de ruido se encuentran en torno a las vías de transporte, principalmente en Av. Grecia y Av. Consistorial, que son las vías con más flujo de vehículos.

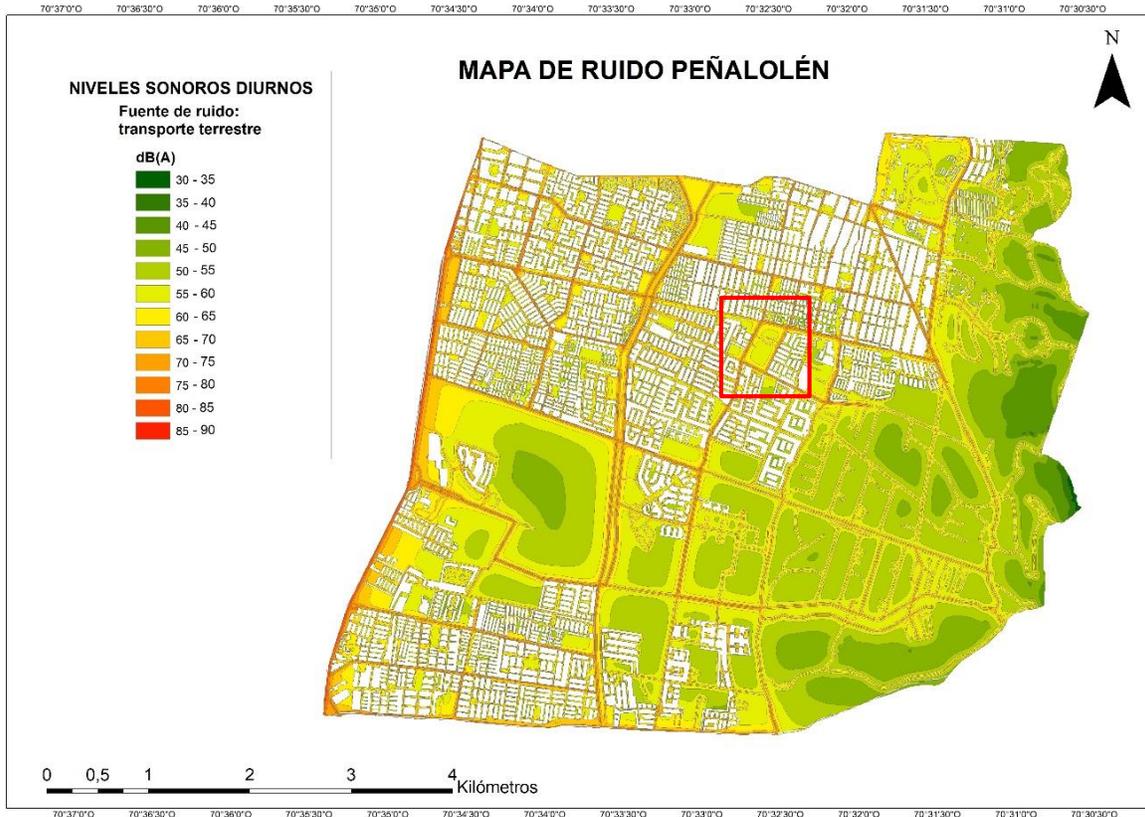
La comuna cuenta con un 86% de superficie comunal con niveles menores a 65 dBA (nivel recomendable internacionalmente en período diurno), situación favorable en comparación a al Gran Santiago, en donde

<sup>3</sup> Mapa Sonoro de la Zona Centro del Gran Santiago. Valdivia, Chile. Suárez, E. y Cárdenas, J. 2018, pág. 13

<sup>4</sup> Ídem.

un 72% de su superficie cumple con las recomendaciones internacionales en período diurno<sup>5</sup>. Sin embargo, las vías que conforman la manzana cívica muestran valores sobre el estándar recomendado durante el día.

**Figura N°16: Mapa de ruido de Peñalolén diurno.**



Fuente: elaboración propia, Asesoría Urbana, SECPLA, a partir de información entregada por el MMA del año 2016.

### 3.7.1.1.5 COVID 19

El Covid 19 llegó a Chile el mes de marzo del año 2020. Este nuevo escenario trajo consecuencias en innumerables ámbitos y en nuestra relación con el diseño de la ciudad y la planificación de su infraestructura.

El acceso a servicios y la movilidad cobró especial relevancia durante la pandemia en los espacios urbanos. La movilidad va más allá de los medios de transporte, ya que también integra la forma de desplazarse de cada uno de los ciudadanos y sus productos. Se prevé que una de las consecuencias inevitables de la pandemia será el auge del transporte privado ante el transporte público. A raíz de la incertidumbre higiénica que enfrentan las ciudades, se está cambiando su reestructuración para evitar los desplazamientos, haciendo que cada barrio pueda satisfacer todos sus requerimientos. Por ejemplo, en Peñalolén destaca una dinámica de crecimiento de variados Strip Center, los cuales congregan varios servicios a una escala local, pensada en la realidad de cada barrio.

<sup>5</sup> Ídem.

**Figura N°17: Señalética Covid (izquierda); ciclovía (derecha).**



Fuente (izquierda a derecha): Maldonado, 2020 (artículo en País Circular); Moreno, 2020 (artículo en Blog de Instituto de Salud Global Barcelona).

Por otra parte, y en la lógica de evitar el aumento del parque automotriz y al mismo tiempo potenciar sistemas de transporte individual que evite nuevos contagios, la bicicleta es la alternativa más económica y efectiva, en donde su implementación no significa cambios sustanciales en la morfología de la ciudad, pero si necesita un nuevo enfoque de la infraestructura de transporte.

Otro aspecto evidenciado, es que la distancia social ha causado que los habitantes de las ciudades hagan uso de los espacios públicos abiertos para diversas actividades deportivas, recreativas y educativas, que anteriormente se realizaban en espacios cerrados. Esto dio cuenta de lo relevante que son estos espacios para satisfacer necesidades de la población en el contexto de pandemia, y le otorga urgencia a la consolidación del Centro Cívico como un polo de servicios con espacios públicos adecuados y áreas verdes.

La Pandemia ha generado contradicciones respecto a la planificación de las ciudades, hoy en día la dinámica urbana tiende a apostar por la densificación por sobre la expansión, y los expertos temen que la ciudad sana que demanda la pandemia, es decir una ciudad con distancia social, sea incompatible con la ciudad verde, la cual se basa en la concentración y densificación de la población.

Es así que el concepto de la ciudad sana requiere de cierta expansión, y el transporte debería garantizar una distancia segura entre los usuarios. Es por esto, que se hace aún más necesaria la noción de la infraestructura ciudadana y la desconcentración de los servicios en el manejo el concepto de “la ciudad en 15 minutos”, lo cual permitiría el acceso al trabajo, educación, salud, comercio y servicios durante ese tiempo (Plan incorporado en Paris-Francia). Sin embargo, esta realidad es lejana a las comunas de Santiago.

### 3.7.1.2 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y DE POBLACIÓN

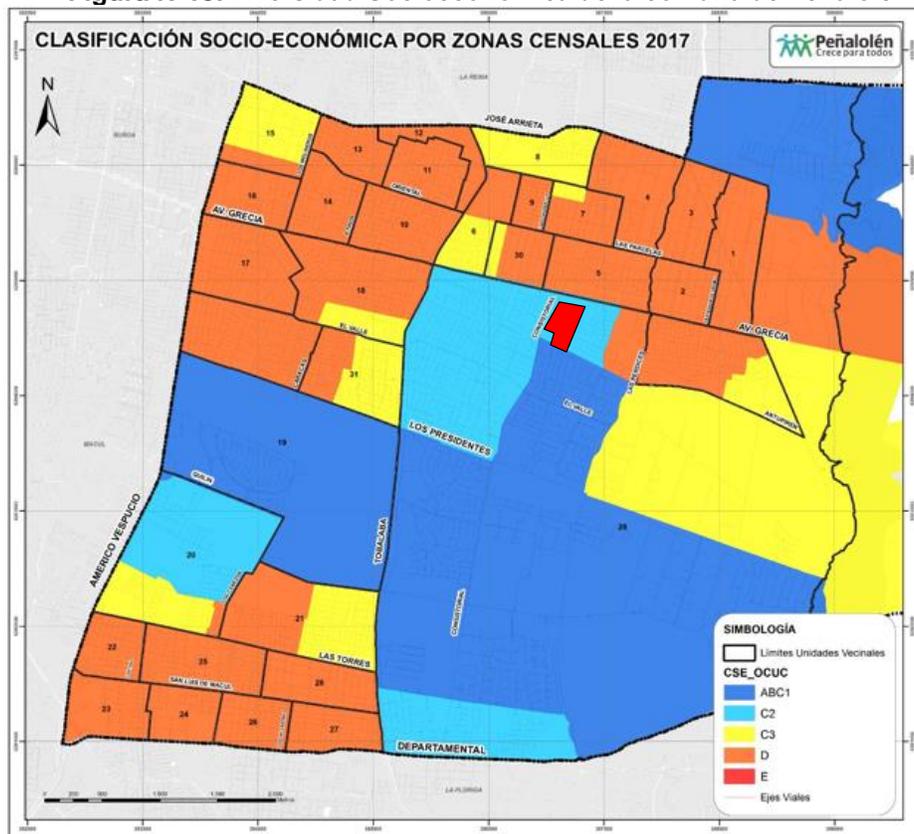
Según el Censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística el año 2017, la comuna tiene una población estimada de 241.599 habitantes y el macrosector Peñalolén Nuevo, en el cual se inserta el predio del Centro Cívico, tiene una población de 63.820 habitantes (26,4% de la población comunal).

La población del área de estudio es de 21.104 habitantes, según los datos del CENSO del año 2017 obtenidos por manzana.

Por otro lado, el Centro Cívico recibe 705 funcionarios diariamente, los cuales hacen uso de las instalaciones y oficinas del Centro Cívico. Durante el primer semestre del año 2019, el Centro de Atención al Vecino, atendió a 34.274 casos de los habitantes de Peñalolén (aprox. 260 atenciones diarias). El Registro Civil recibe en promedio 350 personas al día, el Edificio Yunus el año 2021 realizó 3.628 atenciones, el Chimkowe recibe 400 personas a la semana aproximadamente que asisten a talleres culturales (entre 50 a 100 personas diarias) y la Farmacia Comunitaria generó 47.016 ventas presenciales entre octubre 2021 y septiembre 2022 (aprox. 180 ventas diarias) y el Estadio Municipal y Piscina que alcanzan cerca de 4.700 visitas semanales (670 diarias aprox). Todo ello sin considerar los días de eventos masivos, como recitales en el Chimkowe, cuyo aforo máximo alcanza los 1.192 asistentes en graderías, y el Estadio municipal que puede alcanzar los 1.700 asistentes.

Peñalolén se caracteriza por ser una comuna de alta diversidad socioeconómica, no obstante, se observa una acentuada segregación social y urbana entre los distintos macro sectores que la componen (ver Figura N°18). Como se puede observar, en el macrosector Peñalolén Nuevo se encuentran las familias de más altos ingresos (ABC1) de la comuna, mientras que el macrosector de San Luis, que colinda con el predio del Centro Cívico, presenta principalmente familias de bajos ingresos (D).

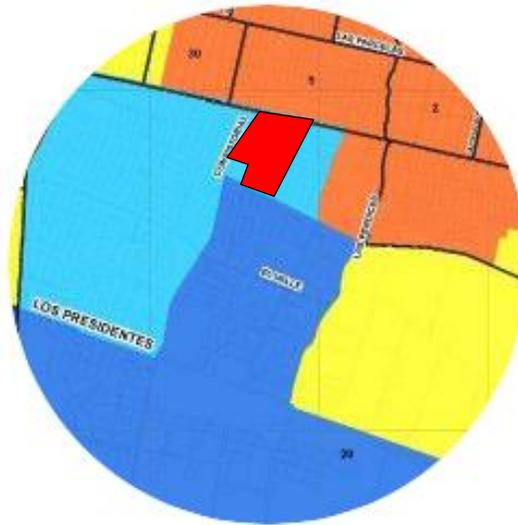
**Figura N°18: Diversidad Socioeconómica de la comuna de Peñalolén.**



Fuente: Elaboración propia.

Se observa que para el sector del Plan Seccional la estratificación Socioeconómica abarca las clasificaciones ABC1, C2 y D. Se identifica en el sector la concurrencia de diversos estratos socioeconómicos que conviven en torno al Barrio Cívico tanto de los sectores más vulnerables como también de los más altos ingresos (Figura N°19).

**Figura N°19: Diversidad Socioeconómica del sector Plan Seccional**

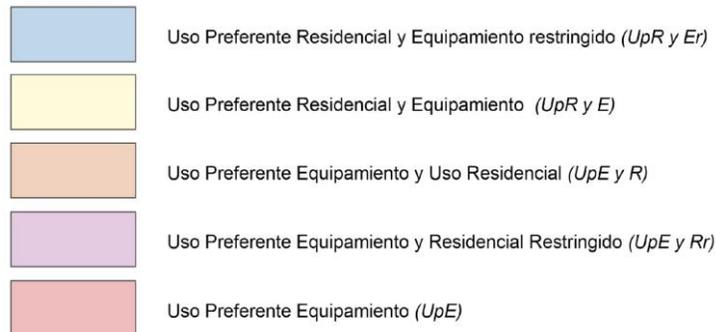
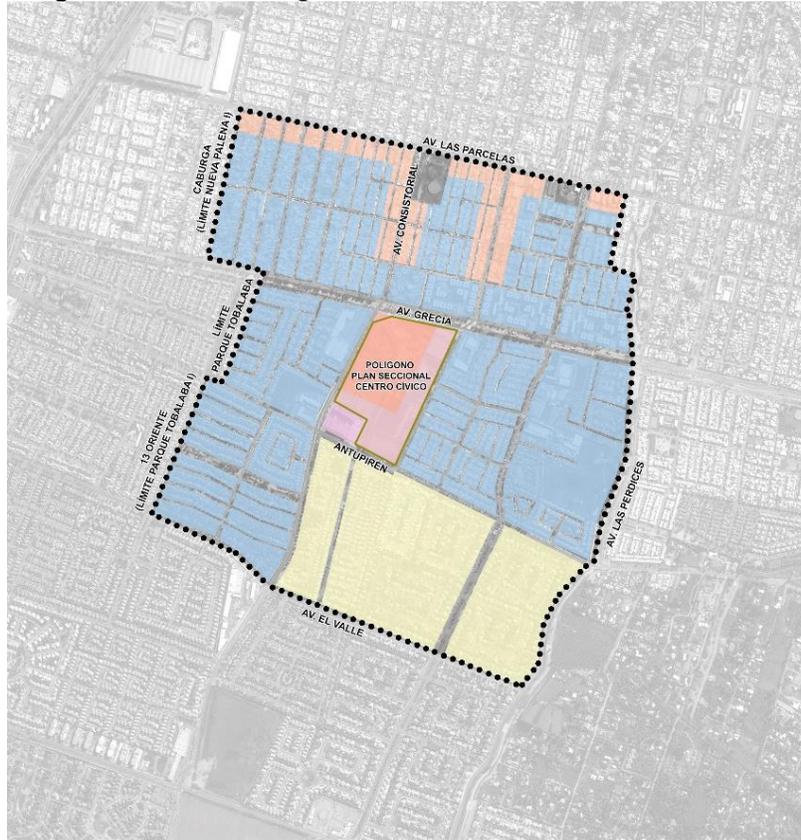


Fuente: Elaboración propia.

### 3.7.1.3 ASPECTOS TERRITORIALES Y URBANOS

La Figura N°20 muestra los usos de suelo definidos por el PRC en el área de estudio. Como se observa, es un sector predominantemente residencial y el Centro Cívico se configura como un polo de equipamientos y servicios que da respuesta a la demanda de las amplias zonas residenciales colindantes. Además del Centro Cívico, existen proyectos de edificación comercial que ayudan a suplir este déficit, en forma de centros comerciales ubicados en la esquina de Av. Consistorial con Antupirén, Av. Los Presidentes con Av. Las Perdices, Av. Quilín con Av. Consistorial, entre otros, los cuales concentran servicios y comercio de todo tipo (tiendas de retail, bancos, restaurantes, librerías, gimnasios, etc.).

**Figura N°20: Plano según Usos de Suelo Centro Cívico Peñalolén.**



Fuente: Elaboración propia.

### 3.7.1.3.1 CONJUNTOS HABITACIONALES Y EQUIPAMIENTOS

Como se mencionó anteriormente, el Centro Cívico está rodeado de los siguientes conjuntos habitacionales: Aurora de Chile 2, población El Estanque, Nueva Palena, El Mirador de Tobalaba, Ecobarrio Casa Grande, Casas de Antupirén, Los Faldeos de Antupirén, Ecobarrio Casagrande, Valle Oriente, El Faro de Peñalolén, Condominio Torremolinos y Parque Tobalaba.

Las poblaciones ubicadas al norte de Av. Grecia (Aurora de Chile 2 y El Estanque) se desarrollaron durante los años 70s por la anteriormente denominada, CORVI. El sector de Aurora de Chile 2 se caracteriza por viviendas pareadas con una estructura original de aproximadamente 65 m2 y de 1 a 2 niveles. Hasta la fecha se han llevado a cabo diferentes procesos de ampliaciones y autoconstrucción, se encuentran en

buenas condiciones y cuentan con un sistema de comercio de escala barrial. En el conjunto El Estanque, existen edificaciones en altura de 8 departamentos y 3 pisos de altura, a los que se les han desarrollado ampliaciones irregulares en las unidades ubicadas en 1er piso y por lo general se encuentran en buenas condiciones.

**Figura N°21: Departamentos población el Estanque.**



Fuente: Google Earth.

Por el contrario, los barrios ubicados al sur de Av. Grecia corresponden a edificaciones homogéneas, desarrolladas posterior al año 1995, aisladas en su mayoría, de 2 pisos con mansarda (Conjunto Casagrande, Torremolinos, Casas de Antupirén) y otros de 1 piso de altura que posteriormente han sufrido ampliaciones de 2 pisos (El Mirador de Tobalaba). Por lo general estas viviendas se encuentran en un estado de conservación muy bueno y se ven favorecidas por encontrarse junto a algunos Strip Center.

**Figura N°22: Conjunto de viviendas Casas del Consistorial.**



Fuente: Google Earth.

Respecto a los equipamientos de tipo comercial, destacan los strip center Alto Peñalolén, ubicado en Av. Antupirén con Av. Consistorial, que contiene un supermercado Santa Isabel, tiendas de ropa, un centro de

salud de Integramédica y restaurantes; y el centro comercial ubicado en Av. Grecia con Av. Consistorial, con una sucursal de Banco estado, farmacia, un centro de salud Red Salud, entre otras tiendas.

Es importante mencionar que en Av. Consistorial se ha ido generando un proceso de consolidación de uso comercial: las diferentes viviendas contiguas a Consistorial han optado por desarrollar comercio.

En cuanto el equipamiento deportivo, se presenta a través de los gimnasios ubicados en los centros comerciales antes mencionados: Sport Life, Bhanga Climbing y Gimnasio Pacific.

Finalmente, como equipamiento educativo en el polígono del Plan Seccional, existe el colegio Alcántara, ubicado al costado oriente del polígono del Plan Seccional.

### 3.7.1.3.2 Espacio de significación cultural Centro Cívico

En el predio de estudio, existe un espacio ceremonial que cuenta con un Rewe, una mesa ceremonial y un círculo construido en piedras. Un Rewe es un tótem o tronco escalonado, clavado en la tierra, que normalmente está rodeado por ramas de canelo (árbol sagrado mapuche) y otras vegetaciones nativas, adornado con banderas blancas, celestes, amarillas y/o negras.

**Figura N°23: Ubicación del espacio ceremonial.**



Fuente: elaboración propia.

El Rewe simboliza la conexión con el cosmos y es un símbolo de gran importancia, utilizado en celebraciones importantes para el Pueblo Mapuche, como el Machitún, Guillatún, We Tripantu (año nuevo mapuche), entre otras.

El rewe fue instalado en el Centro Cívico durante el año 1998 y corresponde a una iniciativa de las asociaciones mapuche de la comuna, las cuales buscaban poder contar con un espacio en la ciudad donde poder realizar sus ceremonias y celebraciones, además se ser un signo de reconocimiento y valoración de

su cultura y cosmovisión.

Actualmente el espacio ceremonial es utilizado principalmente para la celebración del Año Nuevo Indígena. Sumado a esto, acuden a este espacio personas de las asociaciones mapuches, especialmente los fines de semana, para realizar celebraciones, conversaciones relacionadas con su cultura, y también es visitado por niñas y niños de los jardines infantiles y colegios de la comuna.

**Figura N°24: Rewe Centro Cívico de Peñalolén.**



Fuente: elaboración propia.

### 3.8 VALORES DE AMBIENTE Y SUSTENTABILIDAD

De acuerdo con la DDU 430, los Valores de Ambiente y Sustentabilidad “corresponde a los componentes, elementos o atributos del ambiente que se consideran relevantes para el sistema territorial, ya sea por su grado de utilidad (servicios) o por sus propias cualidades”.

A continuación, se presentan el valor de ambiente y sustentabilidad identificado para el Plan Seccional, a partir de la información expuesta en el ítem previo “descripción analítica y prospectiva del sistema territorial”.



### 1. Precordillera

Peñalolén es una comuna ubicada en la precordillera de la Región Metropolitana. La precordillera otorga diversos servicios ecosistémicos a la comunidad: calidad paisajística, espacios de recreación y conexión de la naturaleza, hábitat para la biodiversidad, regulación climática, mitigación de eventos de remoción en masa, entre otros. Por otra parte, la ocupación del territorio cercano a la precordillera aumenta la exposición de la población frente a amenazas de origen natural.

La precordillera es parte de la identidad comunal de Peñalolén, ya que sus características han condicionado el desarrollo urbano y la forma de asentarse de la población en el territorio urbano comunal, ya sea para acceder a los servicios ecosistémicos que esta ofrece, y/o resguardarse frente a las amenazas naturales.

## 3.9 PROBLEMAS Y PREOCUPACIONES AMBIENTALES Y DE SUSTENTABILIDAD

Según la DDU 430, los problemas ambientales que se consideran en el proceso de planificación, refieren a la influencia humana o natural sobre los ecosistemas que conducen a una limitación, reducción o eliminación de sus funciones. Mientras que las preocupaciones ambientales se vinculan con los sentimientos o emociones asociados al problema ambiental presente en el sistema territorial.

A continuación, se presentan los problemas ambientales identificados en el Plan Seccional:



### 1. Escasez de áreas verdes y espacios de encuentro

Existe un déficit de áreas verdes por habitante en el área de estudio respecto del valor recomendado por la OMS (2,2 m<sup>2</sup>/habitante versus 9 m<sup>2</sup>/habitante). Por otro lado, las áreas verdes presentes en el Centro Cívico no cuentan con mobiliario urbano y presentan sombra insuficiente, lo cual dificulta su uso.



## 2. Equipamientos municipales inadecuados para la atención de público y el bienestar de los funcionarios.

Las construcciones existentes en el barrio cívico no satisfacen la demanda de espacio de los servicios municipales, lo que ha desencadenado en la utilización de construcciones provisionarias, las cuales no son adecuadas para las funciones que desempeñan los funcionarios y para la atención de público.

### 3.10 CONFLICTOS SOCIOAMBIENTALES

Conforme a la DDU 430, el concepto de conflicto socio-ambiental “alude básicamente a ciertas prácticas de uso y explotación de los recursos de la naturaleza que, al degradar los ecosistemas, pueden conducir a movimientos, modificaciones, cambios y/o desarticulación en la estructura de las relaciones entre diversos actores al interior de las sociedades”. Con relación a los conflictos socioambientales, es recomendable concentrarse en aquellos que es posible gestionar a partir del ámbito y alcance del instrumento de planificación.



## 2. Conflictos viales en el espacio público por falta de estacionamientos

El Centro Cívico carece de estacionamientos de visitas para las siguientes edificaciones: Registro Civil, Centro de Atención al Vecino, edificio municipal, Edificio Yunus y CESFAM Carol Urzúa. Esto provoca que vehículos se estacionen en las aceras de los conjuntos habitacionales colindantes, generando atochamientos e interrupciones en el flujo vehicular y peatonal. Esto ha generado mal estar en los vecinos que habitan las zonas residenciales del predio, los cuales manifiestan que esta situación se agrava durante los eventos masivos en el Chimkowe. Adicionalmente, se produce congestión vehicular en el acceso al estacionamiento por Av. Consistorial, en los horarios de entrada y salida de los funcionarios, lo cual afecta a las personas que transitan por esa avenida.

## 4 NECESIDADES DE PARTICIPACIÓN

La DDU 430 establece que la participación durante el proceso de EAE es fundamental para lograr un IPT exitoso. Según esto, la aprobación del Plan Seccional es un proceso que se realiza en conjunto con los actores relevantes del territorio a través de diversas instancias de participación para los diferentes grupos de actores involucrados.

A continuación, se presenta información de cada grupo de actores claves presentes en el territorio y que serán abordados durante las instancias de participación.

### 4.1 ORGANISMOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

Los Órganos de Administración del Estado (OAE) corresponden a los servicios públicos en sus variadas



instituciones, cuyo quehacer tiene relación con el territorio a planificar.

El Reglamento de EAE señala en su Artículo 10, que será obligatorio convocar a los integrantes del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad y los OAE con competencias vinculadas a las materias objeto de la evaluación.

Los integrantes del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad y el Cambio Climático son:

- Ministerio del Medio Ambiente
- Ministerio de Agricultura
- Ministerio de Hacienda
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo
- Ministerio de Energía
- Ministerio de Obras Públicas
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- Ministerio de Minería
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Ciencia, Tecnología y e Innovación

En el caso del Plan Seccional, se trabajará con las SEREMI de la región Metropolitana correspondientes a cada ministerio.

Por otro lado, los OAE con competencias vinculadas a la presente actualización, que no pertenecen al Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, son:

- Gobierno Regional Metropolitano (GORE).
- Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA).
- Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU) Región Metropolitana.
- 43° Comisaría de Carabineros de Peñalolén
- Municipalidades adyacentes a Peñalolén: La Florida, La Reina, Ñuñoa y Macul.
- Centro de Salud Familiar (CESFAM) Carol Urzúa.
- Octava Compañía de Bomberos de Peñalolén.

A continuación, se muestra un cuadro con los OAE antes mencionados, su función y su rol en el Plan Seccional.

Actor	Función	Rol en la modificación Plan Seccional
1. SEREMI de Medio Ambiente (Consejo de ministros para la sustentabilidad)	-Colaborar en el diseño y aplicación de políticas, planes y programas en materia ambiental, así como en la protección y conservación de la diversidad biológica y de los recursos renovables e hídricos. -Promover el desarrollo sustentable, la integridad de la política ambiental y su	-Colaborar y ser contraparte técnica en el proceso de EAE. -Velar porque la actualización integre variables ambientales y genere impactos positivos en este ámbito.

	regulación normativa.	
2. SEREMI de Agricultura RM (Consejo de ministros para la sustentabilidad)	-Reducir la desigualdad social fortaleciendo y expandiendo el alcance de los instrumentos de fomento, prioritariamente en favor de la agricultura familiar y campesina.	-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de agricultura. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.
3. SEREMI de Hacienda (Consejo de ministros para la sustentabilidad)	-Gestionar eficientemente los recursos públicos a través de un Estado moderno al servicio de la ciudadanía, generando condiciones de estabilidad, transparencia y competitividad en una economía integrada internacionalmente que promueva un crecimiento sustentable e inclusivo.	-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de recursos públicos. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.
4. SEREMI de Salud (Consejo de ministros para la sustentabilidad)	-Contribuir a elevar el nivel de salud de la población. -Desarrollar armónicamente los sistemas de salud, centrados en las personas. -Fortalecer el control de los factores que puedan afectar la salud y reforzar la gestión de la red nacional de atención.	-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de salud. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.
5. SEREMI de Economía, Fomento y Turismo RM (Consejo de ministros para la sustentabilidad)	-Promover la modernización y competitividad de la estructura productiva del país, la iniciativa privada y la acción eficiente de los mercados. -Lograr un crecimiento sostenido, sustentable y con equidad, mediante la formulación de políticas, programas e instrumentos.	-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de economía. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.
6. SEREMI de Energía RM (Consejo de ministros para la sustentabilidad)	-Elaborar y coordinar, de manera transparente y participativa, los distintos planes, políticas y normas para el desarrollo del sector energético del país, y así asegurar que todos los chilenos y chilenas puedan acceder a la energía de forma segura y a precios razonables.	-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de energía. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.

<p>7. SEREMI de Obras Públicas RM (Consejo de ministros para la sustentabilidad)</p>	<p>-Avanzar en la provisión y gestión de obras y servicios de infraestructura para la conectividad, la protección del territorio y las personas, la edificación pública y el aprovechamiento óptimo de los recursos hídricos. -Impulsar el desarrollo económico, social, cultural a través de la infraestructura con visión territorial integradora.</p>	<p>-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de obras públicas. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.</p>
<p>8. SEREMI de Vivienda y Urbanismo RM (Consejo de ministros para la sustentabilidad)</p>	<p>-Contribuir a la construcción de ciudades socialmente integradas, conectadas y más felices. -Recuperar entornos para transformarlos en espacios amables e inclusivos. -Propiciar el acceso a viviendas adecuadas.</p>	<p>-Colaborar y ser contraparte técnica en el Plan Seccional. -Velar por que se cumplan los procesos establecidos en la LGUC-OGUC y en el PRMS. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.</p>
<p>9. SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones RM (Consejo de ministros para la sustentabilidad)</p>	<p>-Propone políticas nacionales en materias de transportes y telecomunicaciones, de acuerdo a las directrices del Gobierno. -Supervisar las empresas públicas y privadas que operen medios de transportes y comunicaciones en el país -Coordinar y promover el desarrollo de las actividades de transporte.</p>	<p>-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de transporte, movilidad y vialidad a la propuesta. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.</p>
<p>10. SEREMI de Minería RM (Consejo de ministros para la sustentabilidad)</p>	<p>-Diseñar, ejecutar y evaluar políticas públicas de minería, orientadas a elevar y difundir la contribución del sector minero al desarrollo nacional, fomentando la innovación, productividad y la sustentabilidad, a objeto de aprovechar los recursos mineros disponibles en condiciones socialmente inclusivas.</p>	<p>-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de minería. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.</p>
<p>11. SEREMI de Desarrollo Social y Familia (Consejo de ministros para la sustentabilidad)</p>	<p>-Contribuir en el diseño y aplicación de políticas, planes y programas en materia de desarrollo social, especialmente aquellas destinadas a erradicar la pobreza y brindar protección social a las personas o grupos vulnerables -Promover la movilidad e integración social.</p>	<p>-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de desarrollo social. -Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.</p>

<p>12. Gobierno Regional Metropolitano</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Se encarga de la administración superior de la región.</li> <li>-Se preocupa por el desarrollo armónico y equitativo del territorio.</li> <li>-Planifica y confecciona políticas y proyectos que impulsan el desarrollo económico, social y cultural, en conjunto con las municipalidades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Verificar que la modificación propuesta sea coherente con la Estrategia de Desarrollo Regional.</li> <li>-Verificar que la propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.</li> </ul>
<p>13. SERVIU</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Encargado de adquirir terrenos, efectuar subdivisiones prediales, proyectar y ejecutar urbanizaciones, construir viviendas, conjuntos habitacionales y barrios, obras de equipamiento comunitario, áreas verdes, vías y obras de infraestructura.</li> <li>-Cumplir la función de preparación o ejecución que permita materializar las políticas de vivienda y urbanismo aprobadas por el Ministerio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.</li> </ul>
<p>14. Secretaría de Transporte (SECTRA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Proponer planes de desarrollo de los sistemas de transporte urbano, evaluar socialmente iniciativas de inversión en infraestructura y gestión de los sistemas de transportes, y desarrollar las metodologías necesarias para el análisis de transporte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Entregar observaciones y/o antecedentes en materia de transporte.</li> <li>-Verificar que la nueva propuesta no afecte de forma negativa a los proyectos actuales y futuros presentes en el territorio en esta materia.</li> </ul>
<p>15. 43 Comisaría de Carabineros de Peñalolén</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Garantizar y mantener el orden y la seguridad pública en el territorio comunal.</li> <li>- Las instalaciones de la comisaría se encuentran dentro del área de estudio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Entregar observaciones y/o antecedentes en la propuesta en relación a la seguridad, al accionar de carabineros en el Centro Cívico y en su rol de integrantes del polígono de intervención.</li> </ul>
<p>16. 8va Compañía del Cuerpo de Bomberos de Peñalolén</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Atender, gratuita y voluntariamente, las emergencias causadas por la naturaleza o el ser humano, tales como, incendios, accidentes de tránsito u otras.</li> <li>- Las instalaciones de la Compañía se encuentran dentro del área de estudio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Entregar observaciones y/o antecedentes en la propuesta en relación a la seguridad, al accionar de bomberos en el Centro Cívico y en su rol de integrantes del polígono de intervención.</li> </ul>
<p>17. CESFAM Carol Urzúa</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Proporciona cuidados básicos en salud, con acciones de promoción, prevención, curación, tratamiento, cuidados domiciliarios y de rehabilitación de la salud.</li> <li>- Las instalaciones del CESFAM se</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Entregar observaciones y/o antecedentes en la propuesta como integrantes del polígono de intervención.</li> </ul>

	encuentran dentro del área de estudio	
18. Municipalidades adyacentes a Peñalolén	<p>-La finalidad de los municipios es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural de las respectivas comunas.</p> <p>-Municipalidades adyacentes: La Florida, La Reina, Macul y Ñuñoa.</p>	<p>-Entregar observaciones y/o antecedentes que mejoren la propuesta.</p> <p>-Velar porque la actualización sea coherente con el territorio y los proyectos compartidos entre comunas.</p>

## 4.2 OTROS ACTORES CLAVES

El Reglamento de la EAE hace referencia a la categoría amplia de otros actores clave (diferenciada de los OAE) que corresponden a todas aquellas instituciones privadas y personas naturales organizadas y no organizadas formalmente, con algún grado de vinculación e interés por el territorio a planificar. Estos actores demuestran un interés y poseen una opinión sobre la planificación ya que se pueden ver afectados de forma positiva o negativa y/o tengan la capacidad de potenciarla.

En esta línea, los actores claves no pertenecientes a un OAE que fueron convocados durante el proceso de participación del Plan Seccional fueron: vecinos y vecinas pertenecientes a los conjuntos habitacionales en torno al Centro Cívico, a través de sus juntas vecinales o como personas naturales, funcionarios municipales que trabajan en el Centro Cívico y vecinos usuarios de los servicios e instalaciones del Centro Cívico.

## 5 MARCO DE GOBERNABILIDAD

Acorde a la DDU 430, el Marco de Gobernabilidad corresponde al contexto de las capacidades institucionales disponibles para enfrentar las temáticas abordadas en la EAE y además se nutre de los antecedentes de los actores clave identificados en las Necesidades de Participación.

En este sentido, el Organismo Responsable de elaborar el Plan Seccional es la Municipalidad de Peñalolén, a través de la unidad Asesoría Urbana. Esta unidad, es la encargada de liderar el proceso con el apoyo de las siguientes unidades municipales:

- Departamento de Participación Ciudadana: apoyo en la identificación de actores claves, diseño, ejecución y sistematización de las actividades de participación.
- Dirección de Espacios Públicos: entrega de antecedentes relativos a su materia en la etapa de Diagnóstico y aportes en el diseño del plan desde su ámbito de acción.
- Dirección de Medio Ambiente: entrega de antecedentes relativos a su materia en la etapa de Diagnóstico y aportes en el diseño del plan desde su ámbito de acción.
- Dirección de Comunicaciones: apoyo en la publicación de antecedentes y difusión de actividades en las plataformas digitales de la municipalidad.
- Concejo Municipal de Peñalolén: representar constantemente a los vecinos y vecinas en las instancias de presentación de los avances del proceso.

Asimismo, como se mencionó en el ítem Necesidad de Participación, las instituciones involucradas en el

proceso de decisión del instrumento son las SEREMI pertenecientes al Consejo de Ministros de Sustentabilidad, el GORE, SERVIU, Carabineros, Bomberos y las municipalidades vecinas.

Dentro de este conjunto de instituciones, son de especial relevancia la SEREMI MINVU y SEREMI de Medio Ambiente, ya que son contraparte técnica del proceso técnico normativo y de EAE, respectivamente.

Los resultados del trabajo realizado con los OAE y con los otros actores claves, se detallan en los ítems “Resultados de la participación con Organismo de la Administración del Estado” y “Resultados de la participación ciudadana” del presente informe.

## 6 MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICA

La DDU 430, establece que el Marco de Referencia Estratégico corresponde al contexto de las políticas que deben considerarse en la EAE del IPT, las cuales orientan el proceso de evaluación.

A continuación, se presentan las políticas relacionadas con el Plan Seccional a escala nacional, regional y comunal.

Política	Objetivos	Metas	Relación con el objeto de evaluación
<b>Escala nacional</b>			
Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNUD) (2014)	-Fija objetivos y lineamientos en materia de desarrollo urbano -Se abordan las siguientes dimensiones: integración social, desarrollo económico, equilibrio ambiental e identidad y patrimonio.	No presenta metas concretas	La modificación propone nuevas normas urbanísticas para renovar el Centro Cívico como un espacio que va en línea con las dimensiones y propósitos de esta política, en términos de calidad urbana, accesibilidad a equipamientos y servicios, fomento de medios de transporte sustentable, disponibilidad de espacios públicos.
Estrategia Nacional de Biodiversidad (2017–2030)	-Fija los lineamientos con el objeto de resguardar el patrimonio natural del país, revertir o reducir la pérdida o degradación de biodiversidad, y promover su uso sustentable en el desarrollo.	-Insertar objetivos de biodiversidad en políticas, planes y programas del sector público y privado. -Desarrollo de acciones para la protección y recuperación de la biodiversidad en asentamientos urbanos y periurbanos.	Los lineamientos y metas expuestas se deben integrar en la visión a futuro de las áreas verdes del Centro Cívico y como desde el instrumento se fomenta la conservación de la BD.
Plan de Adaptación al	-Propone lineamientos de adaptación para las	No presenta metas concretas	Aspectos de este plan que se deben tener en cuenta:

<p>Cambio Climático para Ciudades (2018–2022)</p>	<p>ciudades frente al cambio climático, fortaleciendo la capacidad de respuesta y la de sus habitantes frente a sus diferentes impactos, propendiendo mejorar el nivel de equidad territorial.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Impulsar proyectos de infraestructura verde en ciudades.</li> <li>-Fomentar la utilización eficiente del recurso hídrico en el espacio público.</li> <li>-Desarrollar edificación pública sustentable.</li> </ul>
<p>Política nacional de Transportes (2013)</p>	<p>-Guía de principios generales, en todos los ámbitos del transporte, que necesita el país para impulsar el desarrollo social y económico. -Se construye en base a dos ejes: desarrollo social y desarrollo económico. En el primero de ellos, el centro es asegurar movilidad y en el segundo es planificar la infraestructura.</p>	<p>No presenta metas concretas</p>	<p>Se debe abordar esta temática según los elementos de la visión de esta política, relacionados a la eficiencia en la infraestructura de transporte, la cual debe soportar la demanda y ser acorde a las dinámicas del territorio.</p>
<p>Política para participación Ciudadana en el marco de la corresponsabilidad</p>	<p>-Traza y organiza los principales lineamientos gubernamentales en participación ciudadana y compromete a los órganos de la Administración del Estado a implementar acciones en concordancia con los impulsos programáticos del gobierno.</p>	<p>-Entregar información de calidad y en forma oportuna. -Implementar dispositivos que operen como espacios y canales para invitar a la ciudadanía a participar e incorporar sus opiniones para el mejoramiento de la gestión pública. -Generar respuestas de calidad y en plazos adecuados.</p>	<p>Las instancias obligatorias y voluntarias que se realicen en el marco de esta modificación deben ir en línea con las metas que plantea esta política.</p>
<p>Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030.</p>	<p>Reducir en 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030.</p>	<p>Reducir en 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030.</p>	<p>Objetivos estratégicos a considerar: -Proveer una red vial que facilite y promueva la convivencia segura, con diseños comprensibles y coherentes con las necesidades de movilidad de todas las personas que la</p>

			<p>usan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorporar y priorizar la seguridad de tránsito en los instrumentos normativos y manuales técnicos, con un enfoque de diseño centrado en las personas (Integración adecuada de la seguridad de tránsito en los instrumentos de planificación territorial).</li> </ul>
Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible	Avanzar hacia un modelo de movilidad urbana sostenible que permita alcanzar la carbono neutralidad al año 2050.	<p>Resultados esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor proporción de viajes de proximidad.</li> <li>- Fortalecimiento de subcentralidades y desarrollo económico local.</li> <li>- Ciudades menos dependientes del automóvil.</li> <li>- Aumento en los niveles de accesibilidad.</li> <li>- Reducción en el largo promedio de los viajes.</li> <li>- Mayor potencial de cambio modal hacia modos activos y transporte público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover la integración entre ordenamiento territorial y movilidad, avanzando hacia ciudades más compactas y accesibles → IPTs orientados al transporte público y la movilidad activa.</li> <li>→ Interseccionalidad con enfoque territorial.</li> <li>- Promover un uso más eficiente del espacio vial y urbano, propiciando una mejor gestión de la demanda de viajes y mejorando el acceso a las oportunidades mediante una priorización que privilegie a los modos más eficientes.</li> <li>- Promover la utilización de modos activos y saludables, asegurando que su uso sea conveniente y seguro, transformándose en una alternativa más atractiva que los modos motorizados privados para distancias cortas.</li> </ul>
Energía 2050, Política energética de Chile.	Lograr y mantener la confiabilidad de todo el sistema energético, al mismo tiempo que se cumple con criterios de sostenibilidad e inclusión y, se contribuye a la competitividad de la economía del país. En definitiva, mediante estos	Meta al 2050 para el tema Inclusividad Territorial: Los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial regionales y comunales son coherentes con los lineamientos de la política energética.	<p>Lineamiento estratégico a considerar:</p> <p>Lineamiento 2, “Energía como Motor de Desarrollo”, Tema C “Inclusividad Territorial”. Este último, refiere a la fragmentación del sistema de gestión territorial en múltiples instrumentos, y el desafío de vincular estos instrumentos</p>

	atributos, se establece como objetivo avanzar hacia una energía sustentable en todas sus dimensiones.		con la infraestructura energética del país. Plantea integrar a la planificación territorial los requerimientos necesarios para implementar sistemas de transporte y edificaciones eficientes y menos contaminantes, reducir las distancias y el número de viajes para mayor eficiencia del sistema de transporte, entre otros aspectos.
Política Nacional de Parques Urbanos (2021)	Generar un marco consensuado a nivel nacional para orientar y promover el desarrollo de parques urbanos sostenibles, que se constituyan como uno de los componentes estructurantes de la planificación de las ciudades y territorios, que promuevan la equidad territorial y la integración social, fortalezcan la pertinencia e identidad cultural y territorial, aporten al bienestar, la salud y la seguridad de las personas, contribuyan al desarrollo local y al equilibrio ambiental, a través de una gestión integrada, descentralizada y participativa.	No presenta metas concretas.	La política propone 6 lineamientos, y todos son importantes al momento de fomentar y ejecutar áreas verdes en Chile, en el contexto de la EAE del Plan Seccional, se consideró el eje “Medio Ambiente, resiliencia y cambio climático”, que tiene por objetivo estratégico: “hacia parques urbanos que aporten al medio ambiente y la resiliencia de las comunidades, ciudades y territorios, que fomenten la recuperación y valoración de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos, y contribuyan a la reducción del riesgo de desastres y a la adaptación y mitigación del cambio climático”.
<b>Escala regional</b>			
Plan Regulador Metropolitano de Santiago	-Instrumento de planificación territorial que orienta el desarrollo del territorio en cuanto a sus zonas urbanas, rurales y espacios públicos.	No presenta metas	-Este instrumento de planificación se hace presente en el predio a través de la denominación de Equipamiento intercomunal (reconocida como zona E1 por el PRC) y de las vías troncales que delimitan el norte y poniente del paño

			(Avda Grecia y Avda Consitorial). Se plantea como objetivo de la modificación generar una normativa urbanística que promueva los usos mixtos, preferentemente de equipamientos, cuya denominación es propia del ámbito de acción de un instrumento comunal y no metropolitano.
Estrategia Regional de Desarrollo RM (2012 – 2021)	-Instrumento indicativo que orienta las acciones e instrumentos de financiamiento gubernamental, especialmente con el Fondo Nacional de Desarrollo Regional. -Define Lineamientos Estratégicos para el desarrollo futuro de la región.	No presenta metas concretas	Objetivos estratégicos a tener en cuenta: - Instaurar espacios y dinámicas de encuentro, convivencia e integración regional. -Equilibrar la existencia de áreas verdes y espacios recreativos en las comunas de la región. - Diseñar y ejecutar planes integrados de desarrollo que articulen las demandas territoriales con la oferta pública, que incluyan participación ciudadana activa y responsable.
Estrategia Regional para la Conservación de la Biodiversidad, RM, 2015 – 2025.	Contribuir a la conservación de la biodiversidad en la RM, promoviendo la gestión sustentable de sus características, servicios y potencialidades, de manera de resguardar su capacidad vital y de garantizar el acceso a sus beneficios para el bienestar de las generaciones actuales y futuras.	Las metas aplicables al plan son: -Región “verde” en sus espacios urbanos, lo que permite habilitar hábitat para especies emblemáticas, mejorar la calidad del aire, regular flujos de agua, y entregar espacios de recreación y paisajes dignos a las personas. - Promover la conservación de la biodiversidad de todo el territorio regional para generen aportes efectivos al resguardo de los atributos del	Lineamientos a considerar: -Valoración de los servicios ecosistémicos. - Conservación de la biodiversidad en áreas rurales y urbanas.

		patrimonio y capital natural acorde para su desarrollo sustentable.	
Plan de Prevención y descontaminación Atmosférica para la RM (2017)	Instrumento de gestión ambiental, que define e implementa medidas y acciones específicas, las cuales tiene por finalidad reducir los niveles de contaminación del aire, con el objeto de resguardar la salud de la población.	Establece límites normativos respecto a la emisión de contaminantes desde diversos tipos de fuentes.	Tener en cuenta en temática de transporte y áreas verdes, con el objetivo de contribuir en la reducción de los contaminantes de la ciudad de Santiago.
Plan Maestro de Transporte Santiago (2013-2025)	-Guía para la gestión y las inversiones estratégicas en infraestructura que definan un sistema de transporte urbano orientado a satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en Santiago en el largo plazo	No presenta metas concretas	El objetivo estratégico a tener en cuenta es el de eficiencia, que se trata de ofrecer la mejor movilidad en el marco de los recursos disponibles, cuidando el aumento en consumo de energía y espacio destinado a la vialidad, reduciendo las emisiones y los accidentes.
<b>Escala comunal</b>			
Plan de Desarrollo Comunal Peñalolén (2018-2025)	-Instrumento indicativo que orienta el desarrollo de la comuna, establece la visión del territorio, ejes estratégicos y planes de acción, en diversas temáticas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorporar enfoque ambiental en IPT</li> <li>- Mejorar el manejo y cuidado del ecosistema de la comuna, potenciando los espacios verdes y promocionando la biodiversidad local.</li> <li>- Planificar las soluciones y mitigaciones de las externalidades negativas que causan los nuevos proyectos de edificación.</li> <li>-Lograr la coherencia entre la capacidad de transporte de la red y las demandas derivadas de las actividades que se</li> </ul>	La modificación se basa en el eje estratégico "Peñalolén más Verde", el cual plantea los objetivos/metaspresentados.

		proponga desarrollar en las Modificaciones al PRC.	
Política de Medioambiente Peñalolén (2018)	Establece 10 puntos clave para el desarrollo ambiental comunal.	-Aumentar superficie de áreas verdes. -Rediseño de espacios -Mejorar estándar de áreas verdes. -Áreas verdes más sustentables.	Los objetivos ambientales del Plan Seccional deben ir en línea con las metas que establece esta política en este ámbito.
Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible: Estrategias de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático (2020-2030)	-Herramienta para gestionar, de manera integral y sustentable, el desarrollo de la comuna, incluyendo su adecuada adaptación al cambio climático y la reducción de Gases Efecto Invernadero.	-Infraestructuras para el cambio climático: Elaboración de actividades y proyectos que contribuyan en la mitigación y adaptación de la comuna al cambio climático, con miras a favorecer la resiliencia urbana.	Los lineamientos presentes en cuanto a adaptación al cambio climático se deben integrar en la visión a futuro del Centro Cívico como espacio urbano.

## 7 OBJETIVOS AMBIENTALES

Según la DDU 430, Los Objetivos Ambientales son las metas de carácter ambiental que busca alcanzar el IPT sometido a EAE. La información obtenida en el Marco del Problema (ítem anterior) es fundamental para establecerlos, ya que los Objetivos Ambientales se formulan potenciando y/o protegiendo los valores ambientales y buscando resolver y/o mitigar los problemas y conflictos ambientales identificados.

A continuación, se muestran los Objetivos Ambientales planteados para el Plan Seccional.

- Consolidar un Centro Cívico sustentable, con edificaciones acordes al paisaje precordillerano y áreas verdes que cumplan un rol ecológico, contribuyendo al encuentro de la comunidad.
- Promover la accesibilidad hacia el Centro Cívico por medio de modos de transporte no motorizado, disponiendo de infraestructura segura para peatones y ciclistas; así como también absorber las externalidades negativas producto de la alta demanda de estacionamientos.

## 8 CRITERIOS DE DESARROLLO SUSTENTABLE

El Decreto N°32, correspondiente al reglamento de la EAE en Chile, define el Criterio de Desarrollo Sustentable (CDS) como: “es aquél que en función de un conjunto de políticas medio ambientales y de sustentabilidad, permite la identificación de la opción de desarrollo más coherente con los objetivos de planificación y ambientales definidos por el Órgano Responsable en el instrumento elaborado”. Al igual que los objetivos ambientales, su determinación proviene del marco de referencia estratégico y del marco del problema expuesto en el presente informe.



Según los Objetivos Ambientales y estratégicos del instrumento a modificar, se establecieron los siguientes Criterios de Desarrollo Sustentable:

Criterio de Desarrollo Sustentable	Explicación
1) Diversidad y acceso a servicios y equipamientos, que atiendan la demanda de las áreas residenciales de manera eficiente y equilibrada, consolidando el centro cívico comunal.	Promueve el desarrollo de un centro cívico con una amplia oferta de servicios y equipamientos, que atiendan la demanda de las áreas residenciales colindantes y que cuente con espacios de calidad para sus trabajadores. Un centro cívico que fomente un uso eficiente del espacio y que la ampliación de su oferta de servicios y equipamientos, se haga de manera equilibrada, es decir, que se incorporen soluciones que permitan contener las externalidades negativas del aumento de visitantes en la vialidad y el espacio público del entorno.
2) Fortalecimiento de los servicios ecosistémicos que prestan las áreas verdes del Centro Cívico.	Potencia los servicios ecosistémicos (provisión, regulación y culturales) que proveen las áreas verdes, a través de la ampliación o generación de nuevas áreas verdes en el Centro Cívico.

Para la construcción de los CDS, se plantearon las siguientes preguntas claves:

- ¿Qué aspectos de la sustentabilidad debe considerar el desarrollo del IPT?
- ¿Cómo se relacionan con los objetivos?

A continuación, se muestra una tabla con la construcción de los CDS, tomando como referencia los temas de sustentabilidad urbana y territorial recomendados en la Circular Ord. N°180, DDU 430.

TEMAS DE SUSTENTABILIDAD	DIMENSIONES	CRITERIOS DE SUSTENTABILIDAD
-Diversidad de los usos de suelo -Buen acceso a equipamientos y servicios -Mezcla adecuada de funciones y actividades urbanas. -Funcionalidad urbana.	<b>AMBIENTAL:</b> el aumento de la diversidad y accesibilidad a equipamientos y servicios, puede aumentar la población flotante del centro cívico, y con esto, la cantidad de vehículos que circulan en las proximidades, la congestión vehicular y la cantidad de ruido. La característica “eficientes y equilibrados” en el criterio de sustentabilidad, apunta a incorporar soluciones que permitan contener de forma adecuada las externalidades negativas que genera el aumento de los usuarios y visitantes al Centro Cívico antes mencionado.	1) Diversidad y acceso a servicios y equipamientos, que atiendan la demanda de las áreas residenciales de manera eficiente y equilibrada, consolidando el centro cívico comunal.
	<b>ECONÓMICA:</b> Creación y fuentes de empleo. Contención de la fuerza de trabajo comunal.	
	<b>SOCIAL:</b> Disminución de los tiempos y distancias para los desplazamientos diarios, posibilitando incluso el uso de medios de transporte sustentable como bicicleta, pie o transporte público. Acceso a una variedad de	

<p>-Conservar y generar corredores biológicos en territorios urbanos próximos a áreas de preservación.</p> <p>-Poner en valor los servicios ecosistémicos de las áreas verdes en áreas urbanas consolidadas.</p>	<p>servicios en un mismo punto de la comuna.</p> <p><b>AMBIENTAL:</b> Las áreas verdes prestan servicios ecosistémicos en las zonas urbanas; infiltración de agua, regulación de la temperatura, hábitat de biodiversidad, disminución del ruido, captura de carbono, entre otros.</p> <p><b>ECONÓMICA:</b> Las áreas verdes, como espacio de recreación y encuentro, pueden generar: (1) sinergias positivas entre los funcionarios y/o visitantes; (2) un descanso más efectivo de los funcionarios y trabajadores del centro cívico, lo cual se traduce en una mayor eficiencia en sus tareas diarias, y finalmente en instituciones más eficientes.</p> <p><b>SOCIAL:</b> las áreas verdes prestan servicios ecosistémicos culturales, los cuales constituyen aportes en la dimensión social, tales como: espacio de recreación y encuentro, conexión con la naturaleza, belleza paisajística, salud, bienestar, entre otros.</p>	<p>2) Fortalecimiento de los servicios ecosistémicos que prestan las áreas verdes del CC.</p>
--	---	---

## 9 DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

### 9.1 DEFINICIÓN DE FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN

Según la DDU 430, este paso metodológico consiste en formular el Factor Crítico de Decisión en un enunciado fácil de comunicar con palabras sencillas que expresen claramente su significado. Ello se realiza a partir de la agrupación de Prioridades Ambientales y de Sustentabilidad identificando el grupo de problemas, conflictos, valores y /o limitantes que se encuentran asociados entre sí, representando una temática abordable a través del ámbito de competencia del IPT.

En definitiva, el enunciado del FCD debe transmitir los fundamentos de la imagen objetivo del IPT, de manera que sea comprensible por los distintos actores clave que se suman al procedimiento de participación del Plan en las etapas posteriores del proceso de Planificación.

A continuación, se muestra un cuadro con los tres FCD definidos para el Plan Seccional, junto a su alcance. Posteriormente, se muestran cuadros para cada FCD con la agrupación de Prioridades Ambientales y de Sustentabilidad identificadas por el equipo técnico y también en las instancias de Participación de Diagnóstico realizadas, las cuales dieron origen a los FCD.

Factor crítico de decisión	Descripción del alcance
1. Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales	Conocer la diversidad y calidad de los servicios y equipamientos en el Centro Cívico.
2. Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.	Caracterizar las áreas verdes presentes en área de estudio, considerando su rol socioecológico en el territorio urbano próximo a la precordillera.
3. Convivencia entre equipamientos	Comprender de qué manera la oferta de servicios y las dinámicas

comunales y zonas residenciales	urbanas presentes en la manzana cívica, afectan a los vecinos (de forma positiva y negativa).
---------------------------------	---

Prioridades ambientales y de sustentabilidad	Factor crítico de decisión
Normativa del centro cívico no fue definida de manera integrada. La Zona CC está definida en el PRC de Peñalolén de 1989 y la Zona E1 reconoce la denominación de Equipamiento intercomunal del PRMS de 1994. La Zona CC se encuentra actualmente con la incapacidad de poder crecer y renovarse, debido a que la normativa vigente impide su crecimiento (coeficientes de ocupación de suelo y constructibilidad).	1. Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales
Unidades municipales se encuentran alojadas en instalaciones provisionarias que son inadecuadas para el cumplimiento de sus funciones.	
Espacios subutilizados (sector de contenedores, los estacionamientos y la cancha trasera).	
Servicios públicos con inadecuados espacios de espera.	
Estacionamientos: -Falta de estacionamientos para visitantes y los estacionamientos para funcionarios no son suficientes. -Alta congestión vehicular en los accesos del estacionamiento. -Estacionamientos no consideran accesibilidad universal. -Estacionamientos se encontraría muy alejados de las oficinas e instalaciones del Centro Cívico. -No se cuenta con los suficientes espacios de estacionamiento para el público que acude al Centro Cívico.	
Falta de espacio para reuniones de juntas de vecinos u organizaciones dentro del Centro Cívico.	
Centro cívico constituye un polo comunal que presta y concentra diversos servicios públicos destinados a comunidad (servicios municipales, bomberos, consultorio, centro deportivo, farmacia municipal, carabineros).	
Falta de ciclistas al interior del Centro Cívico y los que existen se encontrarían mal distribuidos.	

Prioridades ambientales y de sustentabilidad	Factor crítico de decisión
Áreas verdes presentes en el centro cívico no cuentan con suficiente mobiliario urbano y espacios sombreados.	2. Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.
Falta de espacios comunes de descanso y de colación pensados para los funcionarios.	
Escases de áreas verdes al interior del Centro Cívico. Siendo percibida las existentes como no integradas dentro del espacio, con alto consumo hidrológico y sin la infraestructura y mobiliario adecuados.	
Falta de árboles, espacios sombreados y techados en espacios abiertos del centro cívico, generan que las circulaciones peatonales sean inhóspitas ante inclemencias climáticas, como días calurosos de verano o lluvias en invierno.	
Falta de espacios de espera, descanso y reunión para los vecinos que acuden al Centro Cívico	
Edificación en el sector no supera los cuatro pisos, lo que asegura la vista hacia la cordillera.	

Prioridades ambientales y de sustentabilidad	Factor crítico de decisión
Congestión vehicular y peatonal en las calles adyacentes al centro cívico, por autos que se estacionan en las aceras diariamente y durante la realización de eventos en el Chimkowe.	3. Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales
Contaminación acústica durante eventos en el Chimkowe afecta a la calidad de los vecinos.	
Servicios públicos y privados se integran y conformando de manera incipiente un centro comunal.	
Centro Cívico cuenta con buena accesibilidad e importantes conexiones viales tanto a nivel comunal como intercomunal.	
Territorio en pendiente media, dificulta los desplazamientos peatonales para personas con movilidad reducida o adultos mayores.	
Accesos controlados y falta de permeabilidad desde el exterior hacia el centro cívico.	
Inexistencia de la señalética vial necesaria en Av. Consistorial, lo que aumenta el riesgo de accidentes en el sector, especialmente en el acceso al estacionamiento.	
Percepción de que el Centro Cívico, en general, no cuenta con la infraestructura necesaria para recibir usuarios que acuden en bicicleta y mucho menos que permita promover su uso dentro de la comuna.	

## 9.2 MARCO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Acorde a la Circular Ord. N°180, DDU 430, el Marco de Evaluación Estratégica está constituido por los Factores Críticos de Decisión (FCD) que, mediante los criterios de evaluación e indicadores y descriptores ambientales y de sustentabilidad, actúan como medios específicos para la evaluación. Los criterios de evaluación definen el alcance de cada FCD, proporcionando detalles de que se entiende por cada uno de ellos. Mientras que los indicadores ambientales y de sustentabilidad son la métrica de la evaluación, y pueden ser cualitativos o cuantitativos.

Posterior a la definición de criterios e indicadores, se debe caracterizar y analizar la tendencia de cada FCD a partir de la información recopilada con los resultados de los indicadores.

A continuación, se expone una tabla para cada FCD con los criterios, indicadores ambientales y de sustentabilidad y el resultado de los indicadores establecidos. Posteriormente se realiza la caracterización y análisis de tendencia de los FCD.

### 9.2.1 Caracterización y tendencias FCD1

Para caracterizar el FCD 1 se establecieron 2 criterios de evaluación: (1) Calidad y diversidad de servicios y equipamientos y (2) disponibilidad de suelo.

Factor crítico de decisión	Criterio	Indicador	Resultado indicador
<p><b>FCD1:</b> Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales.</p> <p><b>Alcance:</b> Conocer la diversidad y calidad de los servicios y equipamientos en el Centro Cívico</p>	Calidad y diversidad de servicios y equipamientos disponibles a la comunidad.	Cantidad de servicios de diferente índole en el CC.	<p><b>N° de servicios de diferente índole = 10</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Salud (CESFAM y farmacia comunitaria)</li> <li>2. Seguridad (comisaría y bomberos)</li> <li>3. Deporte (piscina, chanchas, pista de patinaje, boulder, etc.)</li> <li>4. Trámites municipales en el CAV (permisos de circulación, licencias de conducir, patentes municipales, aseo)</li> <li>5. Capacitación y actividades relacionadas a empleo y emprendimiento (Yunus).</li> <li>6. Cultura (Chimkowe).</li> <li>7. Trámites civiles (registro civil).</li> <li>8. Alimentación (cafetería).</li> <li>9. Actividades y servicios para adultos mayores (centro del adulto mayor).</li> </ol>
		Resultados consulta de opinión a los usuarios del Centro Cívico.	Ante la pregunta que solicitaba evaluar con nota de 1 a 7 “La cantidad y diversidad de servicios disponibles y de actividades posibles de realizar en la Municipalidad y en los diferentes espacios que hay dentro de ella”. Los resultados fueron: <b>Funcionarios: nota promedio = 5</b> <b>Usuarios: nota promedio = 5,1</b> En la consulta a los dos grupos, es el segundo aspecto mejor evaluado (entre 6 aspectos consultados). El primero corresponde a la “seguridad dentro del CC”.
		Porcentaje de superficie del predio cubierta por containers.	<p><b>% de superficie cubierta por containers = 3,3 % / corresponde a un 14% de las edificaciones formales del Centro Cívico</b></p> Superficie cubierta por container = 2.966,9 m <sup>2</sup> Superficie del predio = 90.000 m <sup>2</sup> Superficie construida actual = 21.000 m <sup>2</sup>
		Cantidad de carpas para atención de público (infraestructura provisoria).	<p><b>5 carpas → que están presentes en las edificaciones que tienen los servicios en donde se atiende público de forma constante. Entonces, la totalidad de estas edificaciones cuenta con infraestructura provisoria.</b></p> <p><b>Superficie con carpas = 881m<sup>2</sup></b></p> 2 carpas CESFAM 1 carpa CAV 1 carpa farmacia comunitaria 1 carpa Registro Civil
		Brecha entre la disponibilidad de estacionamientos actual respecto de lo requerido por norma.	<p><b>Brecha = 2</b></p> Estacionamientos actuales (formales e informales) = 258 Estacionamientos requeridos por norma = 256
		Cantidad de estacionamientos de bicicletas	<p><b>2 estacionamientos con capacidad total para 54 bicicletas.</b></p> Estacionamientos bicicletas entrada principal = 42 bicicletas. Estacionamiento entrada piscina = 12 bicicletas.
	Disponibilidad del suelo.	Superficie subutilizada del predio.	Cancha de tierra = 7.737 m <sup>2</sup> Estacionamientos = 9.799 m <sup>2</sup> <b>Total = 17.536 m<sup>2</sup></b>
		Espacio disponible para construcción según PRC y PRMS.	<p><b>ZONA CC: no hay suelo disponible para construcción.</b></p> <p><b>ZONA E1: Hay 22.788 m<sup>2</sup> disponibles para construir en la Zona E1.</b></p>



### 9.2.1.1 Calidad y diversidad de servicios y equipamientos

La construcción más antigua del predio corresponde al Edificio Consistorial, que data de la década de los 80's. Posteriormente, se fueron levantando otros proyectos, tales como; Centro de Empleo y Emprendimiento (Yunus), Piscina Temperada, Registro Civil, Centro del Adulto Mayor (CAM), Centro Eventos (Chimkowe) y Edificio de Atención al Vecino (CAV). De esta infraestructura, destacan: el Chimkowe, recinto para eventos deportivos y culturales, con lineamientos modernos en su construcción y de baja altura, inaugurado en el año 2009; y el edificio de Atención al Vecino (CAV), inaugurado el año 2013, el cual ha generado una plaza de acceso al Centro Cívico, otorgando una mayor amplitud espacial, generada por la transparencia de los espacios comunes de este edificio.

Un aspecto que caracteriza en la actualidad al Centro Cívico es la diversidad de servicios y actividades que se pueden realizar. Actualmente se reconocen 9 tipologías de servicios en el Centro Cívico: (1) salud (CESFAM Carol Urzúa y farmacia comunitaria), (2) seguridad (comisaría y bomberos), (3) deporte (piscina, canchas, pista de patinaje), (4) realización de trámites municipales en el edificio CAV (permisos de circulación, licencias de conducir, patentes municipales, aseo), (5) capacitación y actividades relacionadas a empleo y emprendimiento (edificio Yunus), (6) cultura (Chimkowe), (7) realización de trámites civiles (Registro Civil), (8) alimentación (cafetería del CAV) y (9) actividades y servicios para adultos mayores (centro del adulto mayor).

En esta línea, los resultados de la instancia de participación de diagnósticos realizada a los funcionarios del Centro Cívico, arrojaron una evaluación promedio del ítem "cantidad y diversidad de servicios disponibles y de actividades posibles de realizar en la Municipalidad y en los diferentes espacios que hay dentro de ella" igual a 5 (en una escala de 1 a 7). Asimismo, en la consulta realizada a los usuarios de los principales servicios del Centro Cívico, la evaluación de este ítem en promedio fue igual a 5,1. En los dos casos, la cantidad y diversidad de servicios fue el segundo aspecto mejor evaluado del Centro Cívico (de un total de 6 aspectos consultados). No obstante, las edificaciones existentes en el predio cívico no satisfacen la demanda de espacio de los servicios municipales, lo que se evidencia en la utilización de infraestructura provisoria, como containers y carpas, las cuales no son adecuadas para las funciones que desempeñan los funcionarios y para la atención de público.

La totalidad de los edificios que atienden público de forma constante (CESFAM, CAV, farmacia comunitaria y registro civil) cuentan con al menos una carpa como espacio de espera de atención de público, las cuales fueron implementadas mayormente durante la pandemia para cumplir con aforos saludables y posteriormente han perdurado, ya que amplifican el espacio de espera de estos edificios y permiten cubrir a los usuarios del sol.

**Figura N°25: carpa de espera de público en CESFAM Carol Urzúa, Registro Civil y edificio CAV.**



Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, un 3,3% de la superficie del predio se encuentra cubierta con containers que funcionan como oficinas para los funcionarios y como bodegas. Esta superficie equivale a un 14% de las edificaciones formales que tiene actualmente el Centro Cívico.

**Figura N°26: containers presentes en el Centro Cívico.**



Fuente: elaboración propia.

Respecto a infraestructura de movilidad, el Centro Cívico cuenta con aproximadamente 258 estacionamientos para funcionarios y no está permitido el estacionamiento de vecinos o visitas. Los estacionamientos que actualmente operan como tal, no necesariamente son los que recibieron formalmente para tal uso (el valor de estacionamientos requeridos es levemente menor al existente). El valor expuesto de los estacionamientos para vehículos es aproximado, ya que el principal estacionamiento para funcionarios corresponde a una explanada de tierra de 6.600 m<sup>2</sup>, sin consolidar, en donde no existe

una demarcación exacta de todos los espacios para los vehículos. Por otro lado, la dotación de estacionamientos que corresponden por normativa PRMS en el predio, según los equipamientos presentes, es de 256 estacionamientos. De este modo, la cantidad de estacionamientos actuales es muy similar a la exigida por norma.

No obstante, el número de automóviles presentes en Santiago ha aumentado desde el año 1994 (normativa PRMS). El mercado automotriz ha registrado en los últimos años altos niveles de comercialización, con un fuerte crecimiento en la adquisición de vehículos. El aumento de liquidez de los consumidores debido a los retiros y ayudas fiscales otorgadas el año 2021, y las políticas generales de estabilidad macroeconómica, han permitido reactivar el mercado. Los servicios de transporte se han convertido en una necesidad para muchos trabajadores independientes y en una fuente principal de ingreso, además de considerarse un transporte más seguro y confortable para el usuario<sup>6</sup>.

En la Figura N°27 se muestran las ventas de automóviles históricas entre los años 2015 y 2021. Se puede observar, que las ventas se vieron afectadas por el estallido social iniciado el 2019 y posteriormente por la pandemia. Sin embargo, en el año 2021 las ventas repuntan en el año 2021, con un crecimiento de un 60,6% respecto del 2020<sup>7</sup>.

**Figura N°27: Cantidad de vehículos vendidos (livianos y medianos) por año. Periodo 2015-2022.**



Fuente: Elaborado por Gutiérrez, año 2022, en base al Informe Mercado Automotor (ANAC, 2022).

Frente a este crecimiento del parque vehicular, se experimenta una mayor proporción y tiempos de viaje en la ciudad. En consecuencia, existen grandes retos asociados a la vialidad, transporte público y electromovilidad<sup>8</sup>.

Con el objetivo de comparar normativas más actualizadas respecto a este tema, en la Tabla N°1 se expone la normativa de estacionamientos del PRC de la comuna de Ñuñoa (2019), del PRC de La Florida (2016) y del PRMS (1994), para los equipamientos presentes en el Centro Cívico.

<sup>6</sup> Análisis de la evolución del mercado automotriz en Chile. Elaborado para la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados. Yahel Gutiérrez Campos, 2022.

<sup>7</sup> Informe Mercado Automotor ANAC A.G – julio 2022.

<sup>8</sup> Ídem referencia N°8.

Por un lado, se observa que el PRC de Ñuñoa establece dotación de estacionamiento de bicicleta para todos los tipos de equipamientos, mientras que, el PRMS y el PRC de La Florida, no se refieren a este ítem. Por otro lado, el PRMS presenta menores dotaciones de estacionamientos en 2 tipos de equipamientos: Gimnasios y Servicios Públicos y Profesionales; mientras que los PRC de Ñuñoa y La Florida presentan una dotación menor de estacionamientos en 1 tipo de equipamiento, Gimnasios y Salud respectivamente. En general, Los PRC de Ñuñoa y La Florida, presentan valores mayores e iguales de dotación de estacionamientos que el PRMS.

Tabla 1: Normativa de estacionamientos del PRC de Ñuñoa, de La Florida y PRMS, para los equipamientos presentes en el Centro Cívico.

Equipamiento	PRC Ñuñoa (2019)		PRC La Florida (2016)	PRMS (1994)
	Vehículos	Bicicletas	Vehículos	Vehículos
Salud /consultas médicas	1/60m <sup>2</sup>	1/5	1/120 m <sup>2</sup>	1/100 m <sup>2</sup>
Gimnasios	1/80m <sup>2</sup>	1 cada 20 personas	1/60 m <sup>2</sup>	1/80m <sup>2</sup>
Piscinas	1/12m <sup>2</sup>	1	1/12 m <sup>2</sup>	1/12 m <sup>2</sup>
Servicios públicos y profesionales (oficinas)	1/50m <sup>2</sup>	1/5 estacionamiento de vehículos motorizados	1/50 m <sup>2</sup> , con un mínimo de 2 estacionamientos.	1/100 m <sup>2</sup>

Fuente: Elaboración propia, en base la Ordenanza del PRC Ñuñoa y PRMS.

Según esto, a pesar de que los estacionamientos del Centro Cívico se encuentren dentro de la norma, es importante considerar los cambios y proyecciones en el uso de los modos de transporte y los casos de normativas más actualizadas, para establecer una nueva normativa acorde a las dinámicas actuales de transporte, que sea un aporte en la mitigación de las externalidades negativas que existen en las vías en torno al centro cívico y al escenario actual de cambio climático.

Figura N°28: explanada de estacionamientos para funcionarios.



Fuente: elaboración propia.

Finalmente, el predio de estudio cuenta con 2 estacionamientos para bicicletas: Uno de ellos se encuentra en la entrada principal por Av. Grecia y tiene la capacidad de albergar 42 bicicletas, mientras que el otro, se encuentra en la entrada de la piscina temperada, por la calle Ricardo Grellet de los Reyes y tiene una capacidad para 12 bicicletas (Figura 29). Si se compara la cantidad de estacionamientos de vehículos con

los de bicicletas, la proporción de estacionamientos es de 1 estacionamiento de bicicleta por 5 estacionamientos de vehículos. Se espera que, a futuro, a través de la nueva propuesta normativa, esta proporción sea 1 es a 1 bicicleta/automóvil, esperando así incentivar el uso de la bicicleta.

**Figura N°29: Estacionamientos de bicicletas del Centro Cívico.**

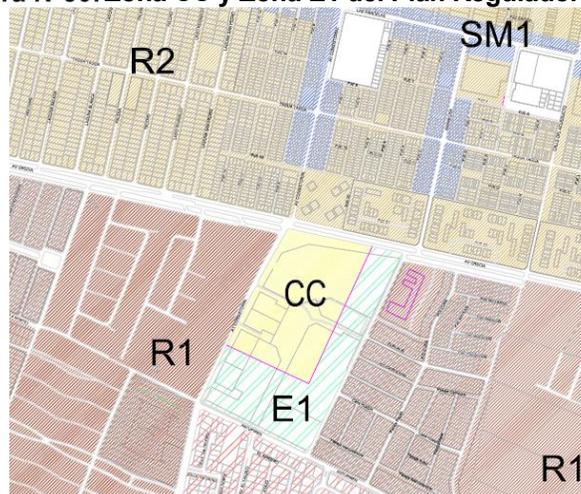


Fuente: elaboración propia.

### 9.2.1.2 Disponibilidad de suelo

En términos normativos, el polígono correspondiente al Centro Cívico fue normado por el Plan Regulador Comunal de Peñalolén el año 1989 como Zona CC. Posteriormente, una fracción de este polígono, fue normada con diferentes características por el PRMS el año 1994, dando como resultado una manzana cívica con dos zonas normativas de diferentes características.

**Figura N°30: Zona CC y Zona E1 del Plan Regulador Comunal.**



Fuente: plano del Plan Regulador Comuna de Peñalolén, 1989.

La zona CC se encuentra al límite de su capacidad constructiva, es decir, no tiene la capacidad de ampliar o realizar nuevas construcciones. Por el contrario, la zona E1 tiene 22.788 m2 disponibles para construir, sin embargo, en esta zona se encuentran paños destinados a canchas deportivas y áreas libres, las cuales limitan el uso de elementos construidos.

Otro aspecto relevante de este criterio, es la forma en la cual se utiliza el suelo disponible. Al sur oriente del polígono de intervención, existe una cancha de tierra que ocupa 8,6% de la superficie total del polígono, la cual actualmente se encuentra abandonada. Sumado a esto, el sector de estacionamientos del Centro Cívico, al no estar consolidado, no es utilizado de la forma más eficiente.

## 9.2.2 Caracterización y tendencias FCD2

Factor crítico de decisión	Criterio	Indicador	Resultado indicador
<b>FCD 2:</b> Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.  <b>Alcance:</b> Caracterizar las áreas verdes presentes en área de estudio, considerando su rol socioecológico en el territorio urbano próximo a la precordillera.	Calidad y cobertura de las áreas verdes del Centro Cívico.	Porcentaje de árboles nativos.	<b>21,4% de árboles nativos</b> 43 árboles de un total de 201.
		Porcentaje de árboles de alto consumo de agua.	<b>18% de árboles con alto consumo de agua.</b>
		Superficie de área verde en el área de estudio.	<b>18.974 m2 de área verde.</b>
		Superficie de sombra en las áreas verdes.	4.515m2 de sombra → <b>24% de las áreas verdes tiene sombra.</b>
		Superficie de cobertura vegetal	11.617 m2 de cobertura vegetal → <b>61% de cobertura vegetal en las áreas verdes.</b>
		Superficie de área verde cubierta con pasto (alto consumidor de agua).	7.102 m2 → <b>37% de la superficie cubierta de pasto.</b>
	Transición del territorio urbano hacia la precordillera.	Número de elementos de mobiliario urbano en las áreas verdes.	3 de las 8 áreas verdes, cuentan con mobiliario urbano básico (bancas, basureros, luminarias) La AV n°7 cuenta con máquinas de ejercicio.
		La moda de las alturas de las edificaciones en el área de estudio (predio del CC más los conjuntos habitacionales).	<b>2 pisos, 5 m aproximadamente.</b>
		Índice de área verde por habitante en el área de estudio.	<b>2,41 m2/habitante</b> , resultado muy por debajo del estándar que establece la OMS, de 9 m2/habitante y el estándar recomendado por el SIEDU, que es 10 m2/habitante.
		Resultados participación de Diagnóstico	Vecinos/as identificaron como elemento natural identitario de la comuna, la cordillera y la vista hacia la cordillera.

Para caracterizar el FCD 2 se establecieron 2 criterios de evaluación: (1) calidad y cobertura de las áreas verdes del centro cívico y (2) transición del territorio urbano hacia la precordillera.

### 9.2.2.1 CALIDAD Y COBERTURA DE LAS ÁREAS VERDES DEL CENTRO CÍVICO

En el Centro Cívico se identificaron 8 áreas verdes las cuales cubren una superficie de 18.974 m2, que representa un 21% de la superficie del predio (Figura N°31). Para realizar esta identificación, se entendieron las áreas verdes como en la OGUC: superficie de terreno destinada preferentemente al esparcimiento o circulación peatonal, conformada generalmente por especies vegetales y otros elementos complementarios. Sin embargo, como se mostró anteriormente en la zonificación normativa del predio, estas áreas verdes no se encuentran gravadas en el PRMS ni en el PRC de Peñalolén, si no que se identificaron para realizar este diagnóstico.

**Figura N°31: áreas verdes del centro cívico.**



Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth.

A modo general, las áreas verdes del Centro Cívico se encuentran en un buen estado de conservación ya que cuentan con mantención constante (riego y poda). No obstante, la mayoría de las áreas verdes del Centro Cívico no cuenta con mobiliario urbano. Solo tres de las ocho áreas verdes identificadas (N° 1, 3 y 7) cuentan con mobiliario urbano, como bancas, basureros y luminarias, lo que se traduce en un mayor uso de ellas como zonas de esparcimiento y de descanso, por parte de los funcionarios y algunos vecinos (Figura N°32).

**Figura N°32: Mobiliario urbano de las áreas verdes del Centro Cívico.**



Fuente: Elaboración propia.

La sombra presente en las áreas verdes es escasa debido a la presencia de individuos arbóreos jóvenes que no tienen un follaje frondoso. Se estimó que, del total de la superficie de áreas verdes, un 23,8% se encuentra cubierto de sombra. La escasez de sombra es evidente en el área verde N°6 que es bastante utilizada por los funcionarios a la hora de almuerzo durante el invierno y no así durante el verano.

**Figura N°33: Área verde N°6 del Centro Cívico con árboles jóvenes que no otorgan suficiente sombra.**



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al rol sociocultural de las áreas verdes, un enfoque útil es el de los servicios ecosistémicos. En particular, el concepto de servicio ecosistémico cultural, el cual corresponde a los beneficios no materiales que las personas obtienen de los ecosistemas a través del enriquecimiento espiritual, el desarrollo cognitivo, la reflexión, la recreación y las experiencias estéticas. Estos servicios se pueden experimentar en las áreas verdes de las zonas urbanas y se ha investigado que el acceso a estas, ayuda a la reducción del estrés, mejora en la salud física y mental, fomenta de actividades colectivas que favorecen vínculos afectivos y de liderazgo, entre otras cosas.

Las áreas verdes del Centro Cívico son utilizadas principalmente por los funcionarios y funcionarias de la municipalidad que trabajan en el predio, y no por la comunidad que habita las áreas residenciales del entorno. En consecuencia, la comunidad no aprovecha los servicios ecosistémicos culturales que prestan estos espacios, puesto que el Centro Cívico es un predio cerrado y sus accesos son controlados y restringidos.

Respecto al rol ecológico que cumplen las áreas verdes del Centro Cívico, se catastraron 201 individuos arbóreos en el polígono de intervención, los cuales pertenecen a 52 especies diferentes. Del total de individuos, el 21% corresponden a especies nativas, el 77% a especies exóticas y el 1,5% a especies invasoras. Las especies nativas presentes son: Quillay (Quillaja saponaria), Pimiento (*Capsicum annum*), Maqui (*Aristotelia chilensis*), Espino (*Vachellia Caven*) y Patagua (*Crinodendron patagua*); mientras que las especies que presentan un mayor número de individuos son el Liquidambar (*Liquidambar styraciflua*) y el Quillay (*Quillaja saponaria*).

La superficie de las áreas verdes correspondiente a cobertura vegetal (herbáceas, arbustos y árboles) es de 11.617 m<sup>2</sup>, equivalente a un 61,2% de la superficie de las áreas verdes del predio. La mayoría de la cobertura vegetal está compuesta por pasto (plantas herbáceas pertenecientes a la familia *Poaceae*), con un alto consumo hídrico y ocupa una superficie aproximada de 7.102 m<sup>2</sup>, equivalente al 61% de la cobertura vegetal. Sumado a esto, el 18% de las especies arbóreas catastradas son de un alto consumo hídrico.

En términos ecológicos, existen aspectos que se podrían mejorar de las áreas verdes del Centro Cívico, con miras a mitigar el cambio climático, ahorrar agua, disminuir la contaminación y enriquecer la biodiversidad.

Por un lado, es importante que las áreas verdes cuenten con cobertura vegetal, por su aporte en la fijación de carbono (disminución de los GEI) y en atrapar el polvo en suspensión. Sin embargo, también se debe considerar la escasez hídrica y utilizar plantas que requieran poca agua para sobrevivir. En el caso del Centro Cívico, las áreas verdes cuentan con una amplia superficie con cobertura vegetal, no obstante, gran porcentaje de esta superficie está cubierta de pasto, el cual consume mucha agua y es podado constantemente, por lo que tampoco es un aporte considerable para mitigar el cambio climático, ya que el carbono fijado en sus hojas, queda nuevamente disponible en la atmósfera luego de la poda.

Por otro lado, para mantener la diversidad de fauna proveniente de la zona de preservación, se deben priorizar parches de vegetación que contengan estratos vegetacionales: suelo, sotobosque, dosel y sobre dosel. De esta forma, se asegura la presencia y diversidad de aves e insectos que son los encargados de polinizar las plantas. Las áreas verdes del Centro Cívico no presentan todos estos estratos, solo cuentan con una capa de suelo compuesto de herbáceas y el dosel de los árboles (Figura N°34). Si bien se puede constatar una mayor abundancia de aves en comparación con las zonas residenciales cercanas, no existe una mayor diversidad de especies de estas, ya que se observan principalmente cotorras argentinas (ave invasora), palomas, tórtolas, zorzales y queltehues, estos últimos en las zonas de césped.

**Figura N°34: área verde N°1 del Centro Cívico.**



Fuente: elaboración propia.

Finalmente, en el polígono de intervención existen mayoritariamente especies arbóreas exóticas y un 1,5% de especies invasoras. En esta línea, la priorización de flora nativa, aporta de forma integral al equilibrio ecológico de las áreas verdes ya que son plantas que están adaptadas a la temporada seca del clima mediterráneo y se mantienen en equilibrio con la fauna nativa. A pesar de esto, hay especies de flora exóticas que funcionan bien en determinados ambientes combinados con especies nativas.

Recientemente, se han implementado paisajismos que considera especies de bajo requerimiento hídrico y se espera que esta tendencia se mantenga en los nuevos proyectos de paisajismo en el Centro Cívico.

**Figura N°35: Paisajismos que considera especies de bajo requerimiento hídrico en el Centro Cívico.**



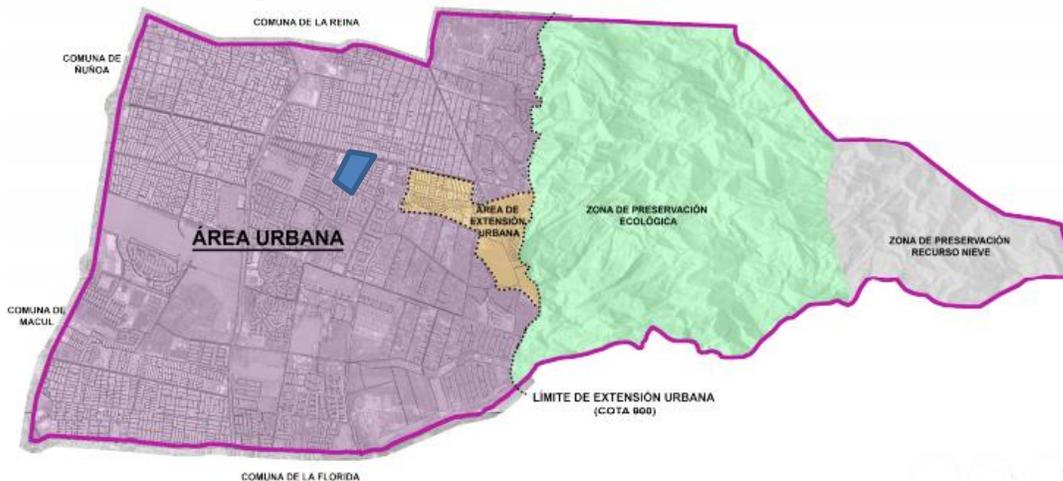
Fuente: Elaboración propia.

### 9.2.2.2 TRANSICIÓN DEL TERRITORIO URBANO HACIA LA PRECORDILLERA

Peñalolén se localiza en el sector oriente de la provincia de Santiago, en los faldeos de la precordillera Andina de la Región Metropolitana. Tiene una superficie de 54,9 km<sup>2</sup> en donde un 36% corresponde al área urbana.

La zona de preservación ecológica de Peñalolén empieza en el límite oriente del área urbana y se extiende hacia el oriente por la cordillera de los Andes. Esta zona se encuentra definida por el PRMS como “aquellas áreas que serán mantenidas en estado natural, para asegurar y contribuir al equilibrio y calidad del medio ambiente, como asimismo preservar el patrimonio paisajístico. En estas Áreas se permitirá el desarrollo de actividades que aseguren la permanencia de los valores naturales, restringiéndose su uso a los fines: científico, cultural, educativo, recreacional, deportivo y turístico, con las instalaciones y/o edificaciones mínimas e indispensables para su habilitación.

**Figura N°36: comuna de Peñalolén y predio del Centro Cívico.**



Fuente: Elaboración propia, Asesoría Urbana.

La precordillera se caracteriza por la presencia de quebradas, las cuales contienen cursos de agua y biodiversidad asociada al ecosistema de bosque esclerófilo. La cordillera otorga calidad paisajística a la comuna, junto con espacios de recreación y conexión con la naturaleza a los vecinos de Peñalolén y a los habitantes de toda la ciudad de Santiago.

La precordillera es parte de la identidad comunal, ya que sus características han condicionado el desarrollo urbano y la forma de asentarse de la población en el territorio urbano comunal, ya sea para acceder a los servicios ecosistémicos que esta ofrece, y/o resguardarse frente a las amenazas naturales.

En este sentido, Peñalolén se caracteriza por sus edificaciones de baja altura las cuales otorgan una vista hacia la cordillera desde toda la comuna. Lo mismo ocurre en el área de estudio, que es un área principalmente residencial con una altura modal de 2 pisos (5 metros aproximadamente).

Por otro lado, los vecinos del entorno del Centro Cívico, durante la instancia de participación de Diagnóstico del Plan Seccional, identificaron como elemento natural identitario de la comuna, la cordillera y la vista hacia la cordillera.

La infraestructura verde presente en el área urbana, es otro aspecto relevante en esta transición entre el

territorio urbano y la precordillera. Al respecto, el área de estudio (sin considerar el polígono de intervención) cuenta con 50.931 m<sup>2</sup> áreas verdes (Figura N°37), las que corresponden a plazas, parques y corredores verdes en vías principales (Av. Grecia, Av. Acueducto, Av. Consistorial, etc.).

Según esto, el índice de área verde por habitante en el área de estudio es de 2,41 m<sup>2</sup>/habitante, resultado muy por debajo del estándar que establece la Organización Mundial para la Salud, de 9 m<sup>2</sup>/habitante y el estándar recomendado por el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano, que es 10 m<sup>2</sup>/habitante.

**Figura N°37: Áreas verdes del polígono de intervención del Plan Seccional.**



Fuente: elaboración propia, Asesoría Urbana, SECPLA.

Finalmente, la fauna es otro aspecto que se vincula con las áreas verdes y la transición urbana - zona de preservación ecológica. En el caso específico de las aves, estas recorren rutas a través de las áreas verdes. Su presencia y sus recorridos son un indicador de la presencia de áreas verdes y de la conexión

entre ellas. En el área de estudio se han catastrado especies de aves en dos puntos cercanos al Centro Cívico, mediante la aplicación eBird Chile (Figura N°38). Uno de esos puntos entrega un listado de 22 especies, y el otro, de 21 especies de aves, las cuales coinciden en su mayoría. Dentro de estos listados, destacan por su abundancia: Zenaida torcada, Zorzal patagón, Tordo renegrado, Cortarramas chileno, Cotorras argentinas y Paloma bravía (las dos últimas son especies invasoras).

Figura N°38: puntos geográficos de muestreo de aves en la aplicación eBird Chile.



Fuente: Mapa de eBird – Chile.

### 9.2.3 Caracterización y tendencias FCD3

Factor crítico de decisión	Criterio	Indicador	Resultado indicador
<b>FCD3:</b> Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.  <b>Alcance:</b> Comprender de qué manera la oferta de servicios y las dinámicas urbanas presentes en la manzana cívica, afectan a los vecinos	Congestión vehicular y accesibilidad	N° de accesos al Centro Cívico.	El CC cuenta con 11 accesos. Cinco de estos, permiten entrar a los servicios municipales (municipalidad, Registro Civil, piscina municipal, Chinkowe, etc.) y son controlados por guardias. Los seis accesos restantes, son accesos independientes hacia la 8va Compañía de Bomberos, 43° Comisaría de Peñalolén, Club de Leones y CESFAM Carol Urzúa.
		Porcentaje de saturación de las vías adyacentes al Centro Cívico.	Av. Consistorial, calle Antupirén y calle Ricardo Grellet, presentan un <b>grado de saturación mayor a 0.9</b> , el cual es corresponde al mayor rango de saturación de la escala presentada en el Estudio “Análisis Conexiones Viales Sector Oriente Sur de la ciudad de Santiago” (SECTRA, 2016).
		Cantidad de recorridos del transporte público que se dirigen al Centro Cívico.	<b>9 recorridos de transporte público.</b> Además, existen taxis-colectivos que recorren Av. Grecia.
		Cantidad de ciclovías que se dirigen al Centro Cívico.	<b>1 ciclovía por Av. Grecia.</b> En viajes intracomunales: predomina la caminata y la bicicleta es el transporte menos utilizado.

(de forma positiva y negativa).	Ruido	Nivel sonoro diurno promedio en el área de estudio (fuente de ruido transporte terrestre).	57,5 dB(A) (Mapa Sonoro de la zona centro del Gran Santiago, 2018).
		Nivel sonoro nocturno promedio en el área de estudio (fuente de ruido transporte terrestre).	52,5 dB(A) (Mapa Sonoro de la zona centro del Gran Santiago, 2018).
	Mejoras en el acceso a servicios y equipamientos de los vecinos del entorno.	Número de centros de servicios en el área de estudio.	<b>3 centros de servicios:</b> (1) Strip center (Consistorial / Antupirén); (2) Strip center Antupirén / Av. Consistorial (poniente) y (3) Strip center Grecia / Consistorial.

Para caracterizar el FCD 3 se establecieron 3 criterios de evaluación: (1) congestión vehicular y accesibilidad, (2) ruido y (3) mejoras en el acceso a servicios y equipamiento de los vecinos del entorno.

### 9.2.3.1 CONGESTIÓN VEHICULAR Y ACCESIBILIDAD

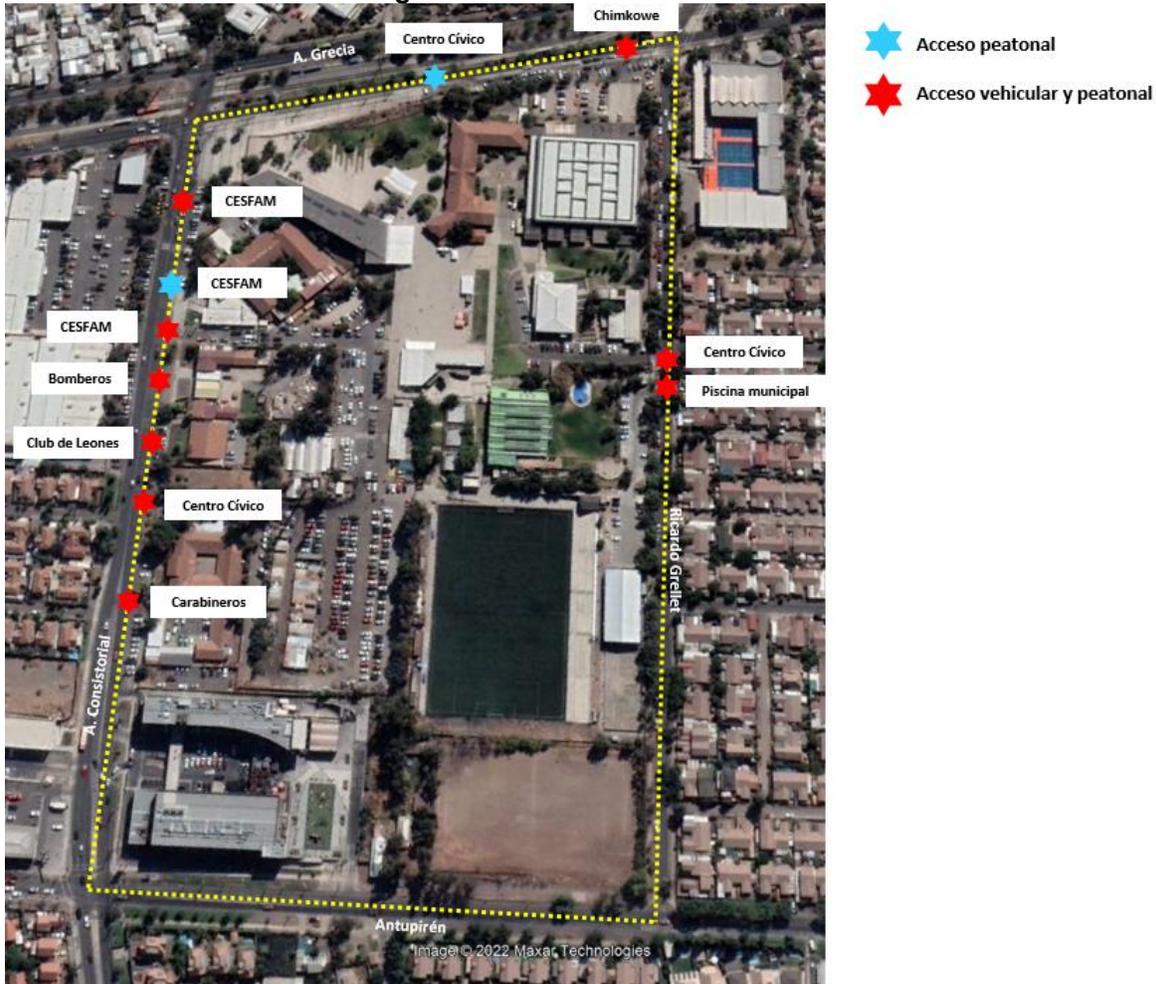
El Centro Cívico cuenta con once accesos. Cinco de estos, permiten entrar a los servicios municipales (municipalidad, Registro Civil, piscina municipal, Chimkowe, etc.) y son controlados por guardias. Los seis accesos restantes, son accesos independientes hacia la 8va Compañía de Bomberos, 43° Comisaría de Peñalolén, Club de Leones y CESFAM Carol Urzúa (Figura N°39).

El acceso peatonal principal a la municipalidad es por Av. Grecia y cierra a las 14 hrs. Las otras entradas cierran según los horarios de las actividades que ofrecen, el cual es variable.

El acceso por Av. Consistorial llamado "Centro Cívico" en siguiente figura, corresponde a la entrada al estacionamiento de funcionarios municipales. Es el acceso más masivo al Centro Cívico y es debido a esto, que presenta congestión en el horario de entrada y salida de los funcionarios, y en casos de emergencia, donde se ha tenido que evacuar rápidamente a los funcionarios, la evacuación no es expedita.

El Centro Cívico carece de estacionamientos de visitas para las siguientes edificaciones: Registro Civil, Centro de Atención al Vecino, edificio municipal, Edificio Yunus y CESFAM Carol Urzúa. Esto provoca que vehículos se estacionen en las aceras de los conjuntos habitacionales colindantes, generando atochamientos e interrupciones en el flujo vehicular y peatonal, lo cual se ve acentuado en eventos masivos como conciertos o actividades deportivas.

**Figura N°39: Accesos del Centro Cívico.**



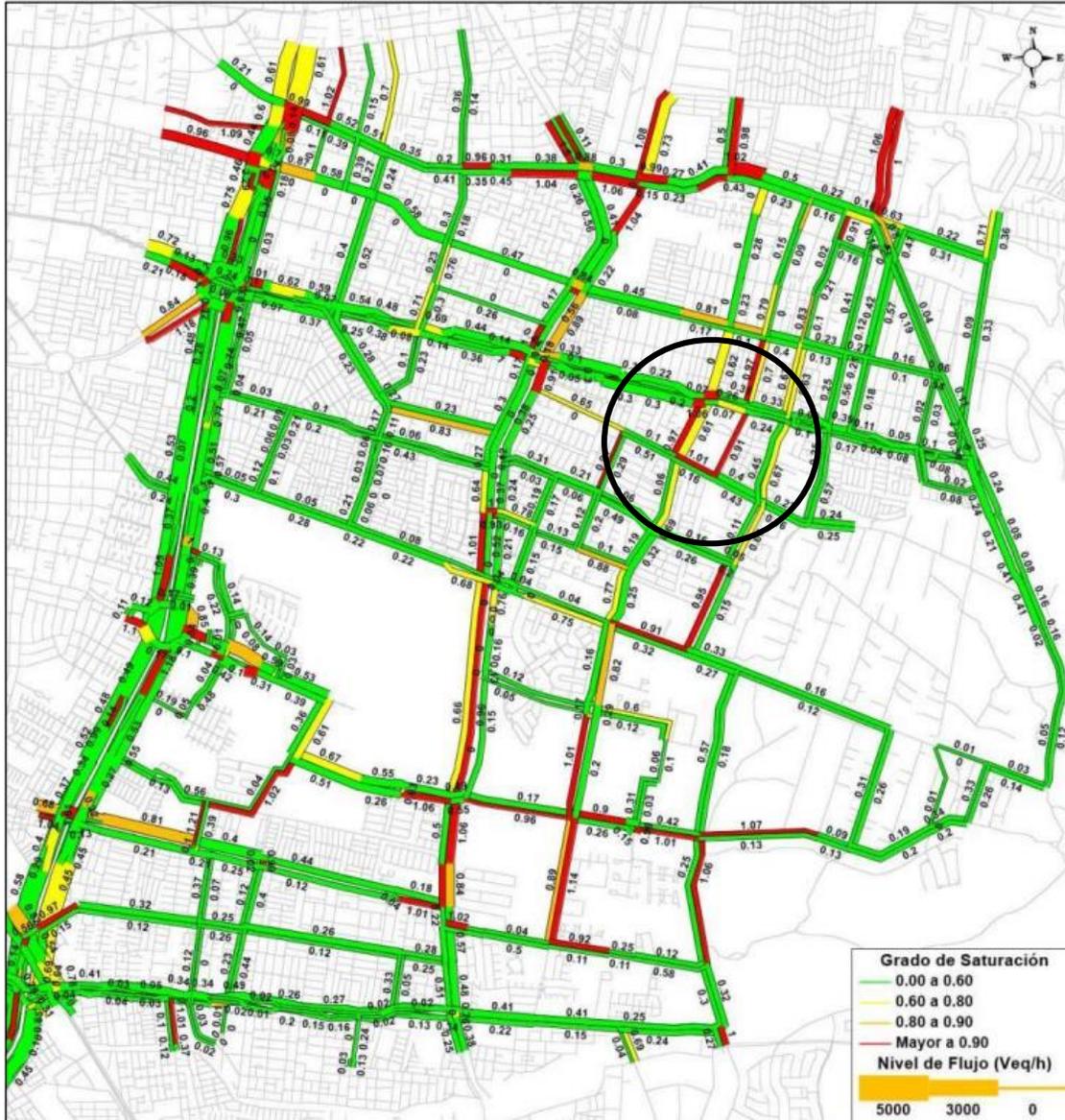
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth.

El Centro Cívico cuenta con importantes conexiones tanto a nivel comunal como intercomunal. A nivel intercomunal, la vía principal del área de estudio es Av. Grecia, la cual es una vía troncal del PRMS, corredor de transporte público de 49mts de ancho y que conecta con el resto de las comunas del poniente de Santiago y con la estación de metro Grecia. Asimismo, Av. Consistorial, de categoría troncal por el PRMS, tiene un ancho de 30 metros (materializados en el tramo del Centro Cívico), siendo una vía con sentido norte-sur que conecta con las comunas de La Reina por el norte y La Florida por el sur. A nivel comunal, rodean al Centro Cívico la calle Antupirén, con un ancho variable y que conecta con las vías Las Perdices, Consistorial y Av. Tobalaba; y la calle Ricardo Grellet, la cual corresponde a una vía local de 12 metros de ancho.

Según el estudio Análisis Conexiones Viales Sector Oriente Sur de la ciudad de Santiago realizado por SECTRA<sup>9</sup>, tres de las calles que componen el polígono de intervención (Av. Consistorial, calle Antupirén y calle Ricardo Grellet) presentan un grado de saturación mayor a 0.9, el cual corresponde al mayor rango de la escala presentada. Sumado a esto, se establece que Av. Consistorial presenta saturaciones a nivel de eje.

<sup>9</sup> Conexiones Viales Sector Oriente Sur de la ciudad de Santiago, SECTRA, 2016.

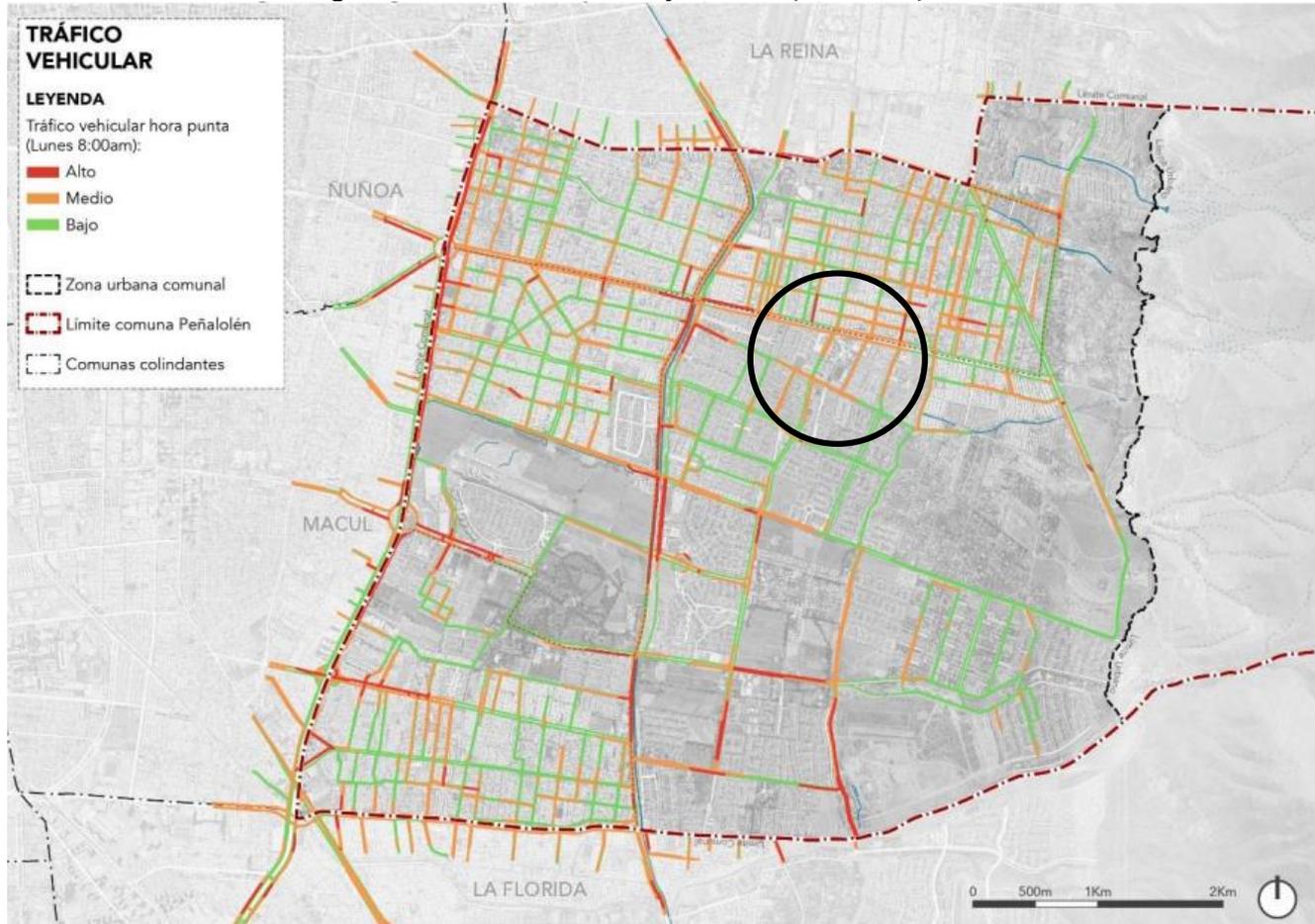
**Figura N°40: Grados de saturación, Calibración año 2014, Periodo Punta Mañana.**



Fuente: Estudio “Análisis Conexiones Viales Sector Oriente Sur de la ciudad de Santiago”, SECTRA 2016.

Por otro lado, en el estudio de diagnóstico realizado para el PIIMEP 2022, se expone el plano de la Figura N°38, que clasifica a las calles que rodean al Centro Cívico con un tráfico vehicular “medio” en la hora punta de la mañana.

Figura N°41: tráfico vehicular julio 2022 (08:00 hrs.), Peñalolén.



Fuente: PIIMEP 2022, en base a Google Traffic.

Lo antes expuesto, da cuenta que las calles que componen la manzana del Centro Cívico presentan un alto flujo vehicular, en parte, debido a los servicios y equipamientos presentes en el predio, a la ausencia de estacionamientos de visitas y a la presencia de comercios adyacentes (2 strip centers).

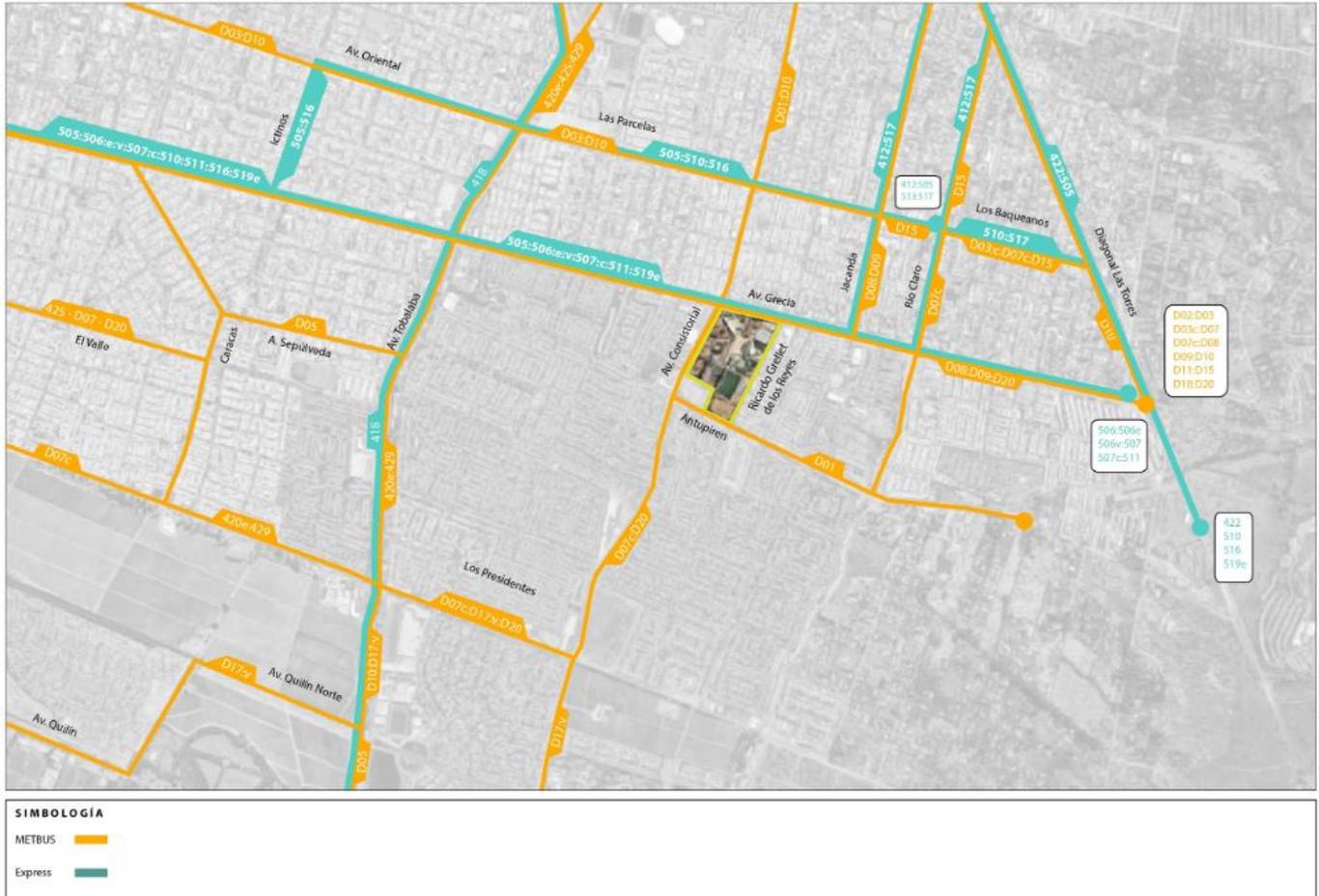
El transporte público comunal se basa principalmente en el sistema Red Metropolitana de Movilidad y la línea 4 del Metro por Av. Américo Vespucio. Esta red permite la accesibilidad intercomunal, por cuanto utiliza ejes de escala metropolitana, que corresponden a las principales vías que determinan la configuración de la comuna.

La red troncal o de acercamiento de transporte público que abastece el Centro Cívico se compone de 9 recorridos (Figura N°42):

- Recorridos 506, 506e y 507, 511, 519 y 519e que utilizan el corredor Grecia.
- Recorridos 505, 510 y 516 Por circular por Las Parcelas y se complementan con otros recorridos, que circulan por Av. Tobalaba, entre otros.

Adicionalmente, existen recorridos de taxis colectivos que salen desde la Rotonda Grecia, los cuales suben por Av. Grecia y pasan frente al Centro Cívico.

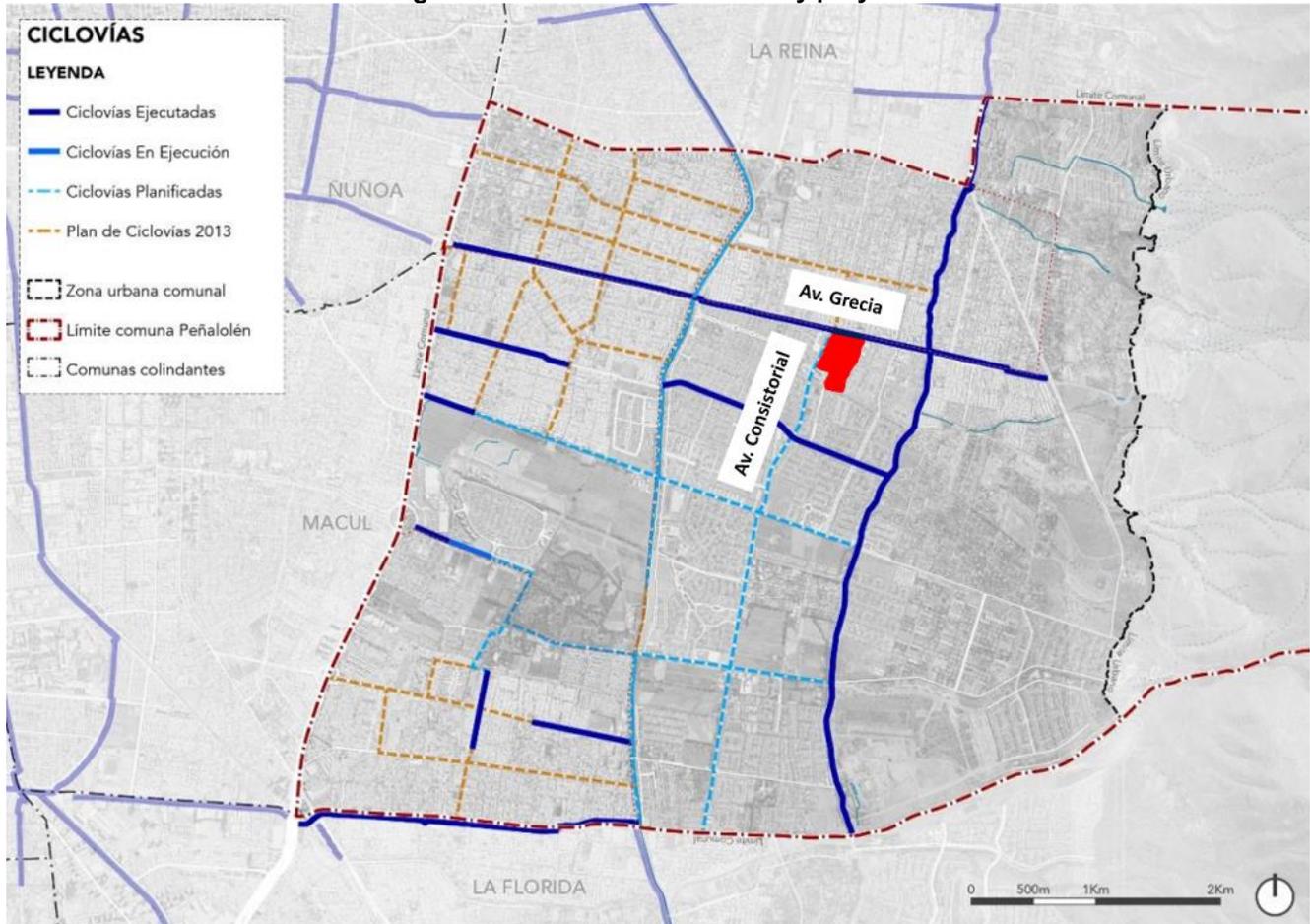
Figura N°42: Recorridos Red Metropolitana de Movilidad en Comuna de Peñalolén.



Fuente: Elaboración propia en base a información obtenida el red.ci

Respecto a los modos de transporte no motorizados, existe una ciclovía en el área de estudio en Av. Grecia y se proyecta otra a futuro en Av. Consistorial (Figura N°43). No obstante, según la Encuesta Origen Destino Santiago realizada el año 2012, el uso de la bicicleta en Peñalolén es considerable menor que los otros modos de transporte (0,4% de los viajes en horario punta dentro de la comuna), lo que probablemente es consecuencia de las altas pendientes que presenta la comuna y también de la falta de ciclovías. Por otro lado, el modo de transporte que más se utiliza para los viajes dentro de la comuna es la caminata, con un 47% de los viajes. Según lo anterior, espacios seguros para peatones y la ciclovía proyectada en Av. Consistorial, son clave para la promoción de traslados sustentables hacia el Centro Cívico y un aporte en la descongestión de las calles que lo componen.

**Figura N°43: Ciclovías existentes y proyectadas.**



Fuente: PIIMEP 2022, en base a MTT y Plan Maestro de Ciclovías 2013.

### 1.3.2 RUIDO

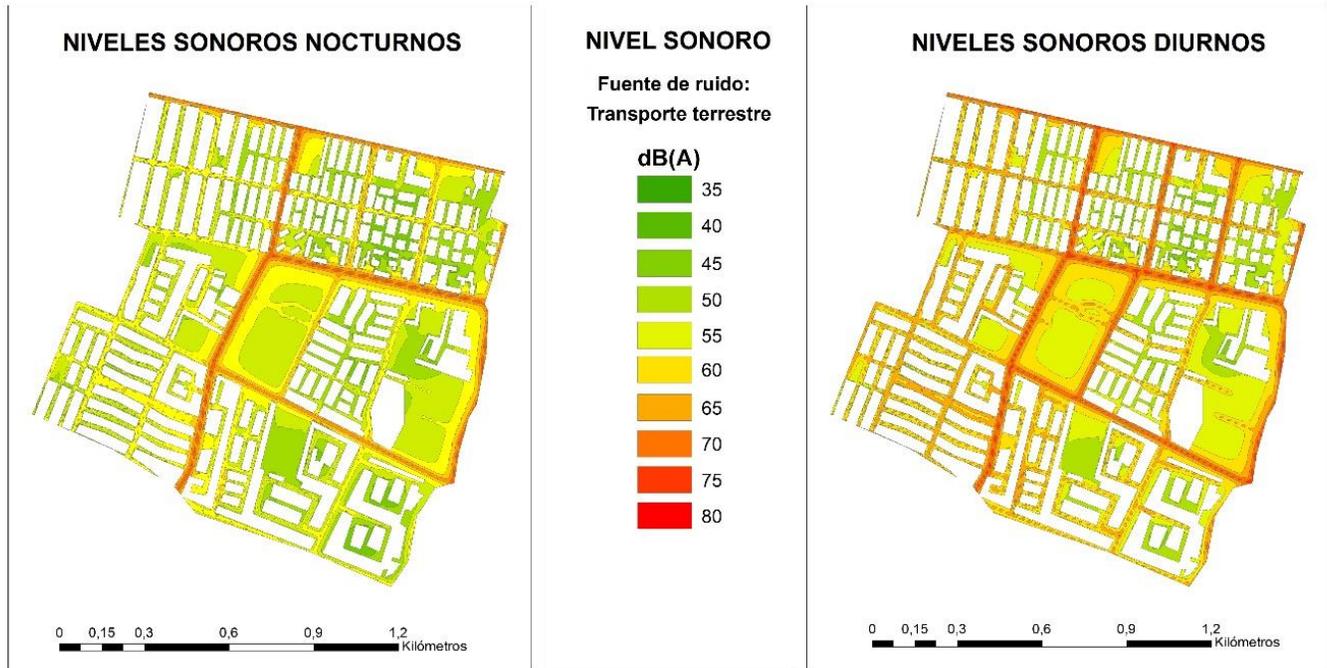
La Figura N°43 muestra un mapa de ruido del área de estudio en período diurno y nocturno, en donde la fuente de ruido corresponde al transporte terrestre. El ruido se concentra en torno a las vías de transporte, otorgándole los valores más altos de ruido a Av. Grecia y Av. Consistorial, vías que presentan un mayor flujo de vehículos.

El área de estudio tiene un nivel sonoro promedio diurno igual a 57,5 dBA y nocturno igual a 52,5 dBA. Estos valores se encuentran bajo el nivel recomendado para el período diurno (65dBA) y nocturno (55 dBA), situación favorable en comparación a al Gran Santiago, en donde un 72% de su superficie cumple con las recomendaciones internacionales en período diurno<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Mapa Sonoro de la Zona Centro del Gran Santiago. Valdivia, Chile. Suárez, E. y Cárdenas, J. 2018, pág. 13

Figura N°44: Mapa de ruido área de estudio Plan Seccional Centro Cívico, periodo diurno y nocturno.

## MAPA DE RUIDO PLAN SECCIONAL CENTRO CÍVICO



Fuente: Elaboración propia, a partir de Mapa Sonoro de la Zona Centro del Gran Santiago, 2018.

### 9.2.3.2 MEJORAS EN EL ACCESO A SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS DE LOS VECINOS DEL ENTORNO

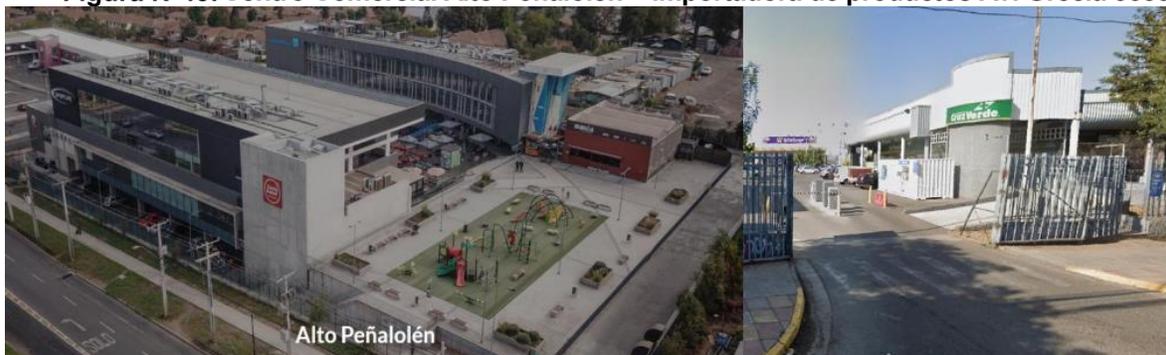
Durante la última década se han ido configurando algunos polos de equipamientos y servicios privados adyacentes al polígono de intervención, los cuales dan respuesta a la demanda de las zonas residenciales colindantes. Estos polos corresponden a proyectos de edificación comercial (strip center) y son tres:

1. Ubicado en la esquina de Av. Consistorial con Antupirén se encuentra el strip center “Alto Peñalolén”, el cual concentra servicios y comercio de todo tipo, tales como tiendas, bancos, restaurantes, librerías, gimnasios, etc;
2. Strip center ubicado en la esquina de Antupirén / Av. Consistorial (poniente), con farmacias, restaurantes y diferentes locales comerciales menores.
3. Strip center ubicado en la esquina de Av. Grecia / Av. Consistorial con una farmacia, un centro médico y un mall chino.

Sumado a esto, también se emplazan equipamientos educacionales en el área de estudio, como el Colegio Alcántara en Av. Grecia / Ricardo Grellet y el Instituto Profesional Arcos.

Es importante mencionar que en Av. Consistorial se ha ido generando un proceso de consolidación de uso comercial, ya que las diferentes viviendas ubicadas en la vía principal han optado por cambiar su destino habitacional a comercial.

**Figura N°45: Centro Comercial Alto Peñalolén – Importadora de productos Av. Grecia 8585**



Fuente: <http://www.inmobiliariapurranque.cl/Purranque18/alto-penalolen/> - Asesoría Urbana

## 10 OPCIONES DE DESARROLLO

Según la DDU 430, las Opciones de desarrollo (OD) o Alternativas de Estructuración del Territorio del Plan, representan caminos posibles para el cumplimiento de los objetivos y lineamientos establecidos. Corresponden a estrategias que permitirían pasar de la situación actual hacia la situación deseada para alcanzar los objetivos planteados por el IPT.

Para el desarrollo de las Alternativas de Estructuración, se han levantado los principales elementos y resultados del diagnóstico técnico, ambiental y de la estrategia de participación. A partir de ello se han elaborado las declaraciones estratégicas del plan, las cuales dieron paso al desarrollo de las Alternativas de Estructuración Territorial.

### 10.1 DECLARACIONES ESTRATÉGICAS

En el marco de la elaboración del Plan Seccional para el Centro Cívico de la comuna de Peñalolén, se ha definido la siguiente visión de desarrollo urbano:

*Avanzar en la **consolidación de un centro cívico diverso** para todos los habitantes de la comuna, que mejore la **calidad de vida de los vecinos próximos**, y que integre y resguarde valores de **identidad comunal**, a través de una normativa urbana que permita el **mejoramiento y la ejecución de nuevos proyectos de equipamientos, servicios y área verdes**, así como la disposición de **accesos e infraestructura adecuada** para los distintos tipos de desplazamiento (peatonal, ciclista, motorizado).*

De esta visión se desprenden lineamientos o ejes estratégicos de desarrollo para el polígono a modificar por este Plan Seccional, los cuales permiten orientar la toma de decisiones de planificación en base a grandes directrices. La visión y los ejes estratégicos, se traducen luego en objetivos de desarrollo urbano, metas que son posibles abordar en una propuesta de modificación de la normativa urbana vigente, según las competencias otorgadas por la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza para la planificación de escala comunal.

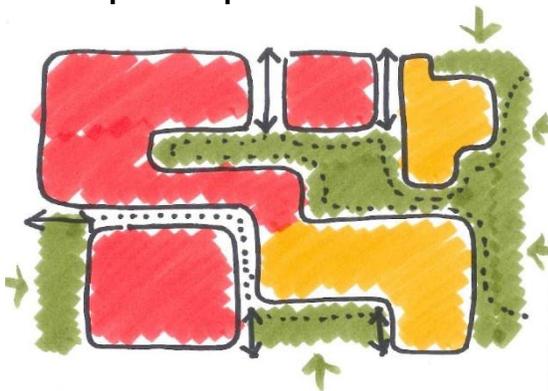
EJES ESTRATÉGICOS	OBJETIVOS DE DESARROLLO URBANO
1.Consolidación de un Centro comunal	- Aumento de la constructibilidad y capacidad edificatoria - Diversidad de usos permitidos
2.Conformación de áreas verdes estructurantes	- Orientar la estructuración del paño a partir de sus áreas verdes y espacios libres y de circulación peatonal y para ciclos. - Baja ocupación total del suelo - Permeabilidad en la disposición de las edificaciones
3.Adecuada convivencia con vecinos próximos	- Nuevos accesos y salidas en todo el perímetro - Adecuada proporción entre estacionamientos de bicicleta y de vehículos - Estacionamientos vehiculares en subterráneo
4.Conservación de cualidades paisajísticas	- Resguardo de las vistas a la cordillera - Ordenamiento de las alturas máximas

## 10.2 OPCIONES DE DESARROLLO PROPUESTAS

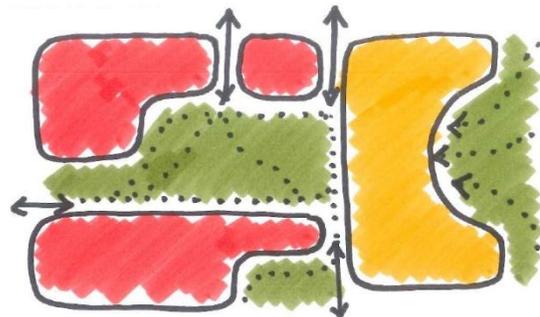
Para el Plan Seccional Zona de Remodelación Centro Cívico de Peñalolén se desarrollaron 2 Opciones de Desarrollo. Aun cuando las OD tienen variados elementos que las distinguen, también comparten algunos criterios generales de planificación del territorio:

- **Mayor permeabilidad**, facilitando el acceso a peatones, ciclistas y vehículos de emergencia al polígono,
- **Resguardar las vistas del paisaje**, aprovechando el desnivel natural del terreno, y concentrando las mayores alturas en el interior del paño.
- **Avanzar** en la conformación de un **Parque cívico**, conservando la imagen de edificaciones que conviven en un gran parque.

Esquema Opción de Desarrollo 1

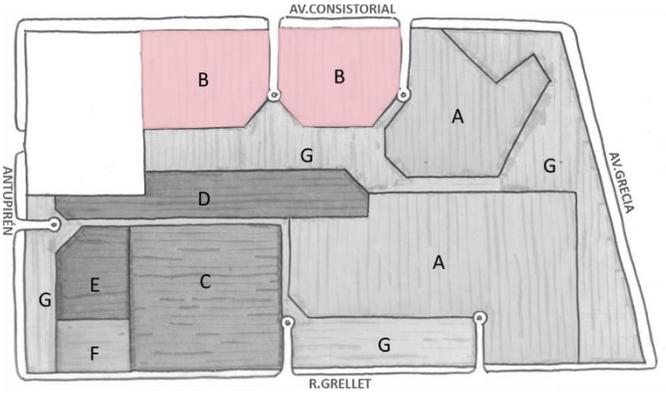
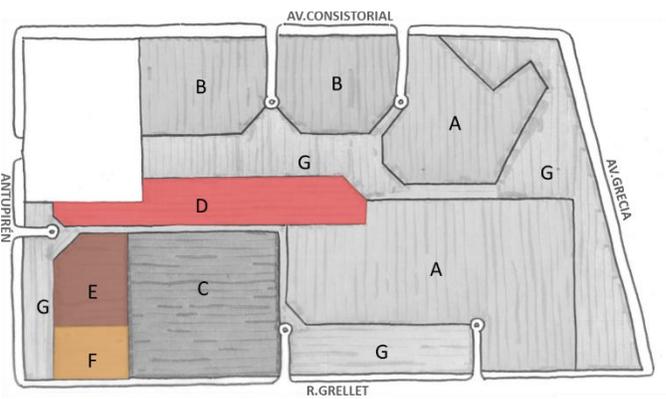


Esquema Opción de Desarrollo 2



### 10.2.1 Opción de desarrollo 1 / alternativa 1

<p><b>Rol y funcionalidad:</b> Esta Alternativa se conforma como un sistema de circuitos verdes, compuesto por diferentes plazas y senderos, perimetrales e interiores, los cuales van conectando las diversas actividades y usos, en edificaciones de diferentes alturas, tanto públicas como y privados del Centro Cívico.</p>	
<p><b>Áreas verdes:</b> Se proponen frentes o fachadas de áreas verdes en cada uno de los 4 lados del perímetro, dotando a los barrios del entorno inmediato de nuevos espacios de encuentro y recreación, y amortiguando consigo las externalidades negativas que pueden generar algunos equipamientos de mayor masividad en el interior del Centro Cívico. También se reconoce una banda verde central y circulaciones interiores, que permiten sostener continuidad peatonal y para ciclistas en el interior del paño.</p>	
<p><b>Vialidad y estacionamientos:</b> Se gravan nuevos pasajes de uso público, 2 desde Avda. Consistorial, 1 por Antupirén y 2 por R.Grellet, reconociendo en alguno de los casos huellas actuales que prestan dichos servicios. Esta propuesta propone definirlos como vialidades, que faciliten el acceso a los estacionamientos subterráneos que consideren los nuevos equipamientos a emplazar en el paño.</p>	
<p><b>Servicios municipales:</b> Se conserva el actual emplazamiento de los principales edificios municipales en el sector norte del paño (A), tales como: Cesfam, CAV, Consistorial, Chimkowe, Yunus, Reg.Civil, farmacia, Piscina; y además se permite el emplazamiento de nuevos equipamientos como galerías y centros de arte, auditorios, cafeterías, espacios de cowork, etc. En el sector (C) se mantiene el emplazamiento de los principales equipamientos deportivos del municipio, tales como el estadio, la piscina, entre otros, y se permite el emplazamiento de nuevos</p>	

<p>equipamientos deportivos complementarios. Ambos sectores consideran una altura máxima de 4 pisos, Coeficiente de ocupación de suelo de 0,6 y constructibilidad de 2,4.</p>	
<p><b>Salud, seguridad y comercio:</b>        En el frente de Avda. Consistorial (B), se mantienen los usos actuales de seguridad, servicios y salud, pero la norma también permite una posible reconversión a comercio, educación e incluso hospedaje, reconociendo la vocación de mayor intensidad y mixtura que ha venido manifestando en las últimas décadas el Eje Consistorial.        Este sector considera una altura máxima de 4 pisos, Coeficiente de ocupación de suelo de 0,6 y constructibilidad de 2,4.</p>	
<p><b>Mixto de mayor intensidad:</b>        En el centro del paño (D) se concentra la mayor intensidad y la mayor altura con 8 pisos, permitiendo usos como servicios, comercio, educación, científico y comercio, Coeficiente de ocupación de suelo y constructibilidad de 0,6 y 4,8 respectivamente.        En el frente de la calle Antupirén, y retranqueado por un área verde, se emplazan zonas mixtas que permiten equipamientos de servicio, comercio y salud; así como también el uso residencial en los pisos superiores. Se identifican dos zonas, que se diferencian principalmente en la altura, con 6 pisos la zona interior (E) y 4 pisos la zona (F) que enfrenta R. Grellet.        Las zonas E y F presentan un coeficiente de ocupación de suelo de 0,6; y coeficiente de constructibilidad de 3,6 y 2,4 respectivamente.</p>	

### 10.2.2 Opción de desarrollo 2 / alternativa 2

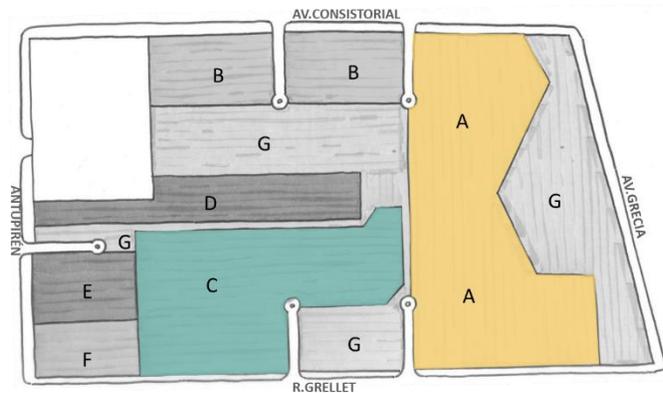
<p><b>Rol y funcionalidad:</b>          Esta Alternativa propone una gran fachada pública hacia Avda. Grecia, la cual concentra los edificios municipales, teniendo de antesala una amplia explanada verde.          En la parte posterior, se concentran diversas actividades y equipamientos de uso mixto, públicos y privados, en torno a un gran parque central.</p>	
<p><b>Áreas verdes:</b>          Se propone un gran anfiteatro de áreas verdes y espacios abiertos para el uso público, como antesala a los edificios municipales que enfrentan Avda Grecia. En la parte interior se destina espacio para un gran parque central, fachada interior de equipamientos públicos y privados, de mayor intensidad y altura.          Se reconoce como área verde el gran antejardín de acceso a la piscina municipal, y se destina un espacio de área verde de acceso desde Antupirén.          Se propone que existan circulaciones interiores que vayan conectando las distintas edificaciones del polígono.</p>	
<p><b>Vialidad y estacionamientos:</b>          De igual forma que la alternativa 1, se gravan nuevos pasajes de uso público, 2 desde Avda. Consistorial, 1 por Antupirén y 2 por R.Grellet, reconociendo en alguno de los casos huellas actuales que prestan dichos servicios. Esta propuesta propone definirlos como vialidades, que faciliten el acceso a los estacionamientos subterráneos que consideren los nuevos equipamientos a emplazar en el paño.</p>	

**Servicios municipales:**

Se conserva el actual emplazamiento de los edificios municipales en el sector norte del paño (A), tales como: Cesfam, CAV, Chinkowe, Yunus, Reg. Civil, Farmacia; y además se permite el emplazamiento de nuevos equipamientos como galerías y centros de arte, auditorios, cafeterías, espacios de cowork, etc. El emplazamiento del actual Edificio Consistorial se redestina como área verde y dicho equipamiento se reubica en la zona (A).

En el sector (C) se mantiene el emplazamiento de los principales equipamientos deportivos del municipio, tales como el estadio, la piscina, entre otros, y se permite el emplazamiento de nuevos equipamientos deportivos complementarios.

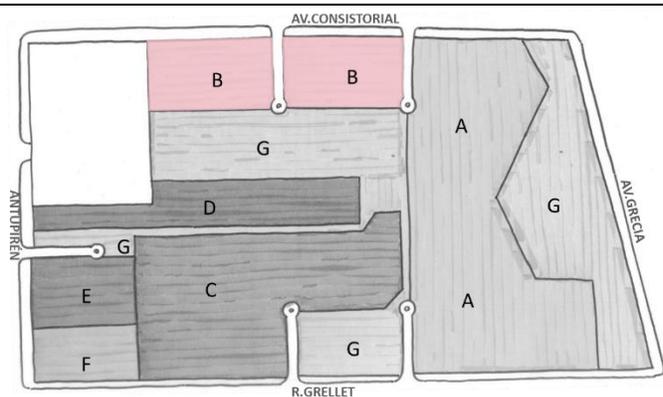
Ambos sectores consideran una altura máxima de 4 pisos, Coeficiente de ocupación de suelo de 0,6 y constructibilidad de 2,4.



**Salud, seguridad y comercio:**

En el frente de Avda. Consistorial (B), se mantienen los usos actuales de seguridad, servicios y salud, pero la norma también permite una posible reconversión a comercio y educación, reconociendo la vocación de mayor intensidad y mixtura que ha venido manifestando en las últimas décadas el Eje Consistorial.

Este sector considera una altura máxima de 4 pisos, Coeficiente de ocupación de suelo de 0,6 y constructibilidad de 2,4.

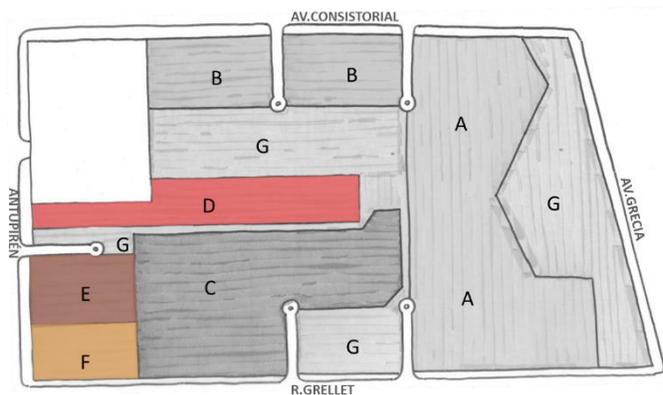


**Mixto de mayor intensidad:**

En el centro del paño (D) se concentra la mayor intensidad y la mayor altura con 10 pisos, permitiendo usos como servicios, comercio, educación, científico y comercio, Coeficiente de ocupación de suelo y constructibilidad de 0,6 y 6,0 respectivamente.

En el frente de la calle Antupirén se emplazan zonas mixtas que permiten equipamientos de servicio, comercio y salud; así como también el uso residencial en los pisos superiores. Se identifican dos zonas, que se diferencian principalmente en la altura, con 6 pisos la zona interior (E) y 4 pisos la zona (F) que enfrenta R. Grellet.

Las zonas E y F presentan un coeficiente de



ocupación de suelo de 0,6; y coeficiente de constructibilidad de 3,6 y 2,4 respectivamente.	
---	--

### 10.3 EVALUACIÓN DE EFECTOS AMBIENTALES Y DE SUSTENTABILIDAD DE LAS OPCIONES DE DESARROLLO.

Acorde a la DDU 430, la evaluación de las Opciones de Desarrollo se realiza en términos de los riesgos y oportunidades sobre la base de los Factores Críticos de Decisión, los que expresan la coherencia de cada Opción de Desarrollo con los Objetivos Ambientales y Criterios de Desarrollo Sustentable.

El objetivo de la evaluación es identificar la opción preferente para el proceso de decisión que se está evaluando, es decir, el Plan Seccional.

#### 10.3.1 Metodología de evaluación

Se utilizó una matriz en donde se contrastan los atributos de cada Opción de Desarrollo con los FCD. Estos últimos se descomponen en criterios e indicadores de evaluación, los cuales actúan como métrica para contrastar las OD.

La valoración de los indicadores se realiza mediante una escala que combina números binarios (-1, 0, 1) y colores semáforo según los siguientes criterios:

-1	0	1
Cuando el atributo de la Opción de Desarrollo representa riesgos para la decisión de planificación en relación a la medida o acción planteada para el FCD.	Cuando el atributo de la Opción de Desarrollo es neutral en cuanto a riesgos y oportunidades para la decisión de planificación en relación a la medida o acción planteada para el FCD.	Cuando el atributo de la Opción de Desarrollo representa oportunidades para la decisión de planificación en relación a la medida o acción planteada para el FCD.

### 10.3.2 Resultado matriz de evaluación de efectos ambientales y de sustentabilidad

A continuación, se presenta el resultado de la evaluación de las OD con la metodología antes descrita.

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO OD1	RESULTADO OD2	OD1	OD2
FCD1: Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales.	Diversidad de servicios y equipamientos del Centro Cívico	Cantidad de zonas que tienen una vocación específica en el CC	Cantidad de zonas	Cantidad = 2 Zona CC Zona E1	Cantidad = 6 Zona A Zona B Zona C Zona E Zona F Zona G	Cantidad = 6 Zona A Zona B Zona C Zona E Zona F Zona G	1	1
		Clases de usos no relacionados al CC	Cantidad de clases de usos de suelo que no están relacionados con la vocación de un Centro Cívico comunal.	3 clases (transporte, industria y almacenamiento, esparcimiento y turismo)	0 clases	0 clases	1	1
	Calidad de los servicios y equipamientos del Centro Cívico	Cabida de m2 construidos	m2 posibles de construir	94.309 m2	169.147 m2	170.811 m2	1	1
		Estacionamientos vehiculares	Ubicación de los estacionamientos vehiculares	Estacionamientos en la superficie del predio	Estacionamientos subterráneos	Estacionamientos subterráneos	1	1
		Dotación de estacionamientos de bicicletas	La propuesta considera dotación de estacionamiento de bicicletas?	No considera	Si considera	Si considera	1	1
		Reconocimiento a espacios de significación cultural	La propuesta reconoce el sitio de significación cultural del pueblo mapuche	No reconoce	Si reconoce	Si reconoce	1	1

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO OD1	RESULTADO OD2	OD1	OD2
FCD2: Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.	Áreas verdes en el Centro Cívico	Superficie de área verde	Aumento/disminución de las áreas verdes actuales	Áreas verdes actuales 18.974 m <sup>2</sup>	Aumenta en 9,752 m <sup>2</sup>	Aumenta en 10.871 m <sup>2</sup>	1	1
		Distribución de las áreas verdes propuestas e impactos en su entorno y en el CC	% de superficie de áreas verdes inmediatas a los vecinos del entorno.	14% de superficie de área verde	20,3% de superficie de área verde	16% de superficie de área verde	1	1
		Superficie de áreas verdes interiores en el CC.	7,3%	11,8 %	18,9%	1	1	
	Infraestructura acorde al paisaje precordillerano	Altura de las edificaciones	Altura máxima de edificación normada.	-Zona CC: altura máxima de edificación según art. 2.6.3 O.G.U.C. -Zona E1: altura máxima de edificación 15 m	8p y 28mts	10p y 35mts	1	1
		Visibilidad de la cordillera	Modelación y cortes	No aplica	La visión desde la calle Consistorial hacia la cordillera es bastante similar a la actual	La visión desde la calle Consistorial hacia la cordillera se ve afectada.	0	-1

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO OD1	RESULTADO OD2	OD1	OD2
<b>FCD 3: Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.</b>	Accesibilidad y congestión vehicular	Oferta de modos no motorizados	La propuesta considera o no considera circuitos para ciclistas y peatones	Si considera	Si considera	Si considera	1	1
		Permeabilidad de los bordes	Cantidad de vías BNUP de penetración al paño	No considera	5 vías gravadas	5 vías gravadas	1	1
			Distribución de accesos desde el perímetro	Directo desde las vías perimetrales: Av. Consistorial = 7 Antupirén = 0 Ricardo Grellet = 2 Av. Grecia = 2	Nuevas vías BNUP: Desde Av. Consistorial = 2 vías Desde Antupirén = 1 vía Desde Ricardo Grellet = 2 vías Se pueden sumar nuevos accesos desde las vías perimetrales que considera cada proyecto.	Nuevas vías BNUP: Desde Av. Consistorial = 2 vías Desde Antupirén = 1 vía Desde Ricardo Grellet = 2 vías Se pueden sumar nuevos accesos desde las vías perimetrales que considera cada proyecto.	1	1
		Concordancia entre ciclovías actuales y proyectadas	¿La propuesta considera enlaces con las ciclovías actuales y proyectadas de su entorno inmediato?	No considera	Si considera	Si considera	1	1
Mitigación de la congestión	Cantidad y distribución de accesos y salidas vehiculares del CC	9 accesos vehiculares a los que se accede directo desde las calles perimetrales,	5 accesos vehiculares gravados con adecuada distribución.	5 accesos vehiculares gravados con adecuada distribución.	1	1		



				sin una adecuada distribución. 6 de ellos están en Av. Consistorial y en calle R. Grellet hay 2.	Permiten acceso vehicular a los equipamientos, auto-conteniendo posibles atochamientos en los accesos y salidas a los estacionamientos al Centro cívico, gracias a sus 50mts de longitud proyectada.	Permiten acceso vehicular a los equipamientos, auto-conteniendo posibles atochamientos en los accesos y salidas a los estacionamientos al Centro cívico, gracias a sus 50mts de longitud proyectada.		
--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 10.3.3 Riesgos y oportunidades de las opciones de desarrollo

A continuación, se exponen los riesgos y oportunidades de cada alternativa para los FCD del Plan Seccional.

FCD	RIESGOS	OPORTUNIDADES
<b>FCD1: calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales</b>	<b>OD1 / ALTERNATIVA 1</b>	
	La OD1 no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD1.	Se presenta como una oportunidad en todos los aspectos evaluados en el FCD1. La propuesta aumenta la constructibilidad del predio, lo cual se espera que se traduzca en un aumento en la diversidad de servicios prestados por la Municipalidad y de nuevas construcciones, que replacen la infraestructura provisoria inadecuada. Por otro lado, propone que los estacionamientos estén en la planta subterránea, destinando la zona actual de estacionamientos a otros usos de suelo, y establece dotación de estacionamientos de bicicletas, los cuales actualmente no están normados.
	<b>OD2 / ALTERNATIVA 2</b>	
	La OD2 no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD3.	Al igual que la OD1, esta alternativa se presenta como una oportunidad en todos los aspectos evaluados en el FCD1.
FCD	RIESGOS	OPORTUNIDADES
<b>FCD2: Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.</b>	<b>OD1 / ALTERNATIVA 1</b>	
	La OD1 no presenta riesgos en cuanto a los elemento evaluados en el FCD2.	Se presenta como una oportunidad en 4 de los 4 aspectos evaluados. Aumenta la superficie total de área verde del predio (considerando las actuales) y no altera la visibilidad de la cordillera con la altura propuesta de 8 pisos.
	<b>OD2 / ALTERNATIVA 2</b>	
	La OD2 presenta 1 riesgo asociados al FCD2: La visión de la cordillera desde Av. Consistorial se ve afectada con la altura de 10 metros que propone esta alternativa.	La OD2 también aumenta la superficie total de área verde del predio, en un porcentaje muy similar. Ambas se diferencian en la distribución de las áreas verdes que proponen y no en su cantidad. Esto último, no altera la evaluación ambiental. En esta OD la visión desde la calle Consistorial hacia la cordillera se ve afectada.
FCD	RIESGOS	OPORTUNIDADES
	<b>OD1 / ALTERNATIVA 1</b>	
	La OD1 no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD3.	Esta opción se presenta como una buena oportunidad para este FCD, ya que obtuvo todos los valores igual a 1 en la

<b>FCD3: Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.</b>		matriz de evaluación. La propuesta considera circuitos para peatones y ciclistas, grava accesos (vehiculares y peatonales) que se encuentran bien distribuidos en el perímetro del polígono de intervención.
	<b>OD2 / ALTERNATIVA 2</b>	
	La OD2 no presenta riesgos en cuenta a los elementos evaluados en el FCD3.	Al igual que la OD1, La OD2 obtuvo todos los valores igual a 1 en la matriz de evaluación.

#### 10.3.4 Opción de desarrollo mejor evaluada / alternativa mejor evaluada

La evaluación de efectos ambientales y de sustentabilidad de las Opciones de Desarrollo, dio como resultado que la **Opción de Desarrollo 1 (Alternativa 1) es la que ofrece mayores oportunidades y menos riesgos para el desarrollo del Plan Seccional en el Centro Cívico de Peñalolén.**

Respecto a áreas verdes y la vocación de comuna de piedemonte, aumenta la superficie actual de áreas verdes y su altura máxima propuesta no altera el paisaje y tampoco la vista hacia la cordillera. En cuanto a la calidad y diversidad de servicios y equipamientos, la alternativa otorga más constructibilidad al predio, por lo que resuelve el problema de la infraestructura provisoria y la incapacidad de crecer del Centro Cívico, no obstante, propone una convivencia equilibrada respecto de los impactos negativos que existen hacia las zonas residenciales adyacentes y mejora su permeabilidad.

Si bien las 2 alternativas propuestas son similares en varios aspectos, ya que promueven una mayor permeabilidad, resguardan las vistas del paisaje y avanzan a la conformación de un parque cívico, la altura máxima propuesta por la OD2, dio paso a que la OD1 fuera mejor evaluada para desarrollar en el polígono de intervención.

#### 10.3.5 Opción de Desarrollo de Consenso / Alternativa de Consenso

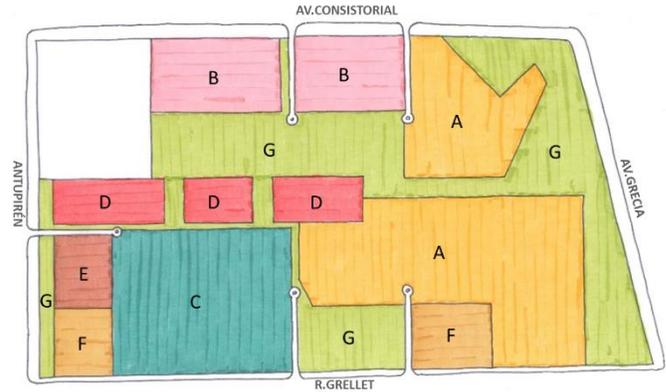
Posterior a la elaboración y evaluación ambiental de las Opciones de Desarrollo, estas se socializaron con la comunidad (vecinos próximos al centro cívico), funcionarios municipales y organismos de administración del Estado, se recogieron y analizaron los ajustes y nuevas propuestas originadas en dicho proceso.

A partir de esto, se desarrolló una nueva Opción de Desarrollo que recoge las inquietudes y sugerencias de la comunidad, funcionarios y OAE (Opción de Desarrollo de Consenso). Asimismo, incorpora los elementos de la evaluación ambiental realizada a la Alternativa 1 y 2, con el objetivo de mantener un resultado similar al de la Alternativa 1, que fue la que obtuvo mejores resultados en la matriz.

A continuación, se muestran las características de la Opción de Desarrollo de Consenso:

**Rol y funcionalidad:**

Esta alternativa mantiene hacia Avda. Grecia la antesala a los edificios municipales a través de una extensa área verde pública, la cual va permeando hacia el interior del paño en diversos puntos y direcciones, por medio de sendas para peatones y ciclistas, plazas y parques. Estos sistemas de áreas verdes estructurantes dan acceso a los múltiples equipamientos del paño. Al igual que en las 2 alternativas originales, las mayores alturas se concentran al interior del polígono, dejando los bordes perimetrales con alturas medias-bajas.



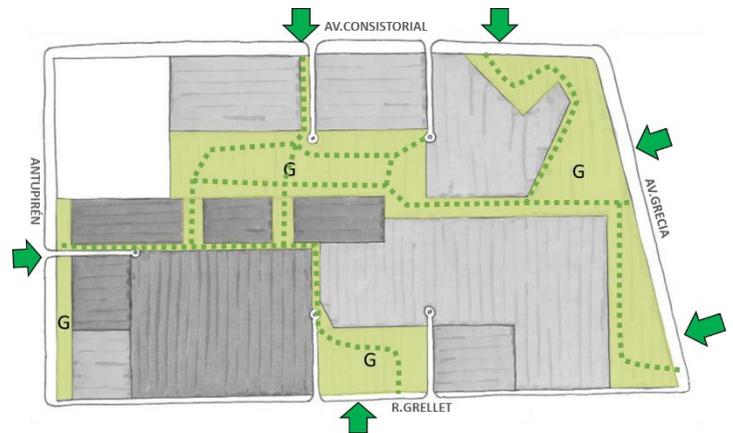
**Áreas verdes:**

Esta alternativa sostiene su ordenamiento general a través de un sistema de áreas verdes estructurantes.

De manera similar a la alternativa 1, se proponen frentes o fachadas de áreas verdes en cada uno de los 4 lados del perímetro, dotando a los barrios del entorno inmediato de nuevos espacios de encuentro y recreación, y amortiguando consigo las externalidades negativas que pueden generar algunos equipamientos de mayor masividad en el interior del Centro Cívico.

Como en la alternativa 2, en la parte interior se deja un gran parque central, fachada interior de equipamientos públicos y privados, de mayor intensidad y altura.

Todo ello se interconecta a través de sendas y paseos peatonales que permiten sostener continuidad peatonal y para ciclistas en el interior del paño, y fomentan la permeabilidad hacia y desde el Centro Cívico.



**Vialidad y estacionamientos:**

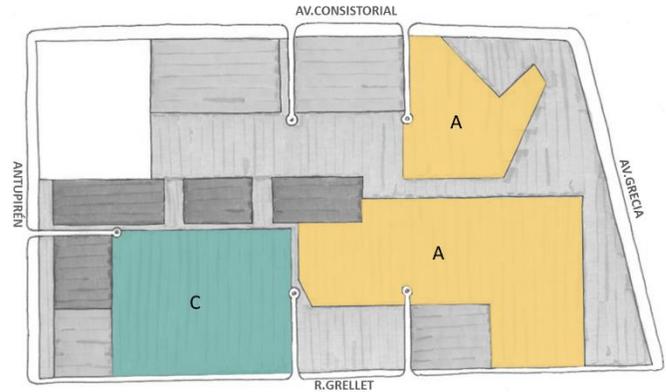
De igual forma que la alternativa 1 y 2, se gravan nuevos pasajes de uso público, 2 desde Avda. Consistorial, 1 por Antupirén y 2 por R. Grellet, reconociendo en alguno de los casos huellas actuales que prestan dichos servicios. Esta propuesta propone definirlos como vialidades, que faciliten el acceso a los estacionamientos subterráneos que consideren los nuevos equipamientos a emplazar en el paño. La mayor parte de estos pasajes son acompañados de áreas verdes, que permiten ampliar el perfil e incorporar de manera segregada rutas para diferentes modos de transportes, como vehículos, peatones y ciclistas.

**Servicios municipales:**

Se conserva el actual emplazamiento de los edificios municipales en el sector norte del paño (A), tales como: Cesfam, CAV, Chinkowe, Yunus, Reg. Civil, Farmacia, Edificio Consistorial; y además se permite el emplazamiento de nuevos equipamientos como galerías y centros de arte, auditorios, cafeterías, espacios de cowork, etc.

En el sector (C) se mantiene el emplazamiento de los principales equipamientos deportivos del municipio, tales como el Estadio, la Piscina, además del Registro Civil, y se permite el futuro emplazamiento de otros equipamientos complementarios.

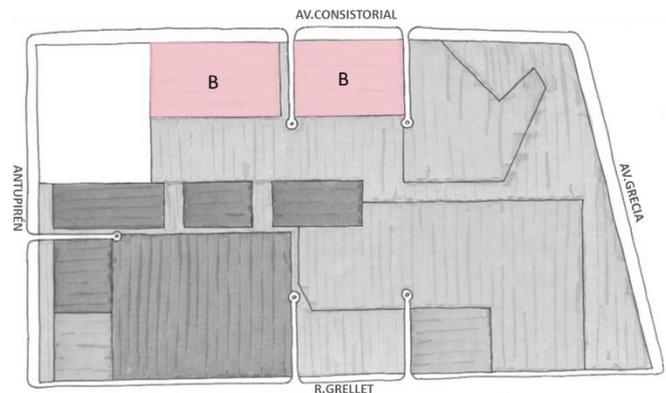
Ambos sectores consideran una altura máxima de 4 pisos, Coeficiente de ocupación de suelo de 0,6 y constructibilidad de 2,4.



**Salud, seguridad y comercio:**

Como en la alternativa 2, en el frente de Avda. Consistorial (B), se mantienen los usos actuales de seguridad, servicios y salud, pero la norma también permite una posible reconversión a comercio y educación, reconociendo la vocación de mayor intensidad y mixtura que ha venido manifestando en las últimas décadas el Eje Avda. Consistorial.

Este sector considera una altura máxima de 4 pisos, Coeficiente de ocupación de suelo de 0,6 y constructibilidad de 2,4.

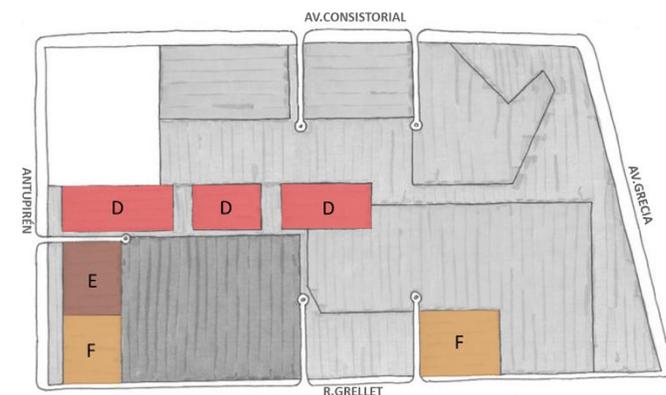


**Mixto de mayor intensidad:**

Como en la alternativa 1, en el sector central del paño (D) se concentra la mayor intensidad y la mayor altura con 8 pisos, permitiendo usos como servicios, comercio, educación, científico y comercio.

En el frente de la calle Antupirén se emplazan zonas mixtas que permiten equipamientos de servicio, comercio y salud; así como también el uso residencial en los pisos superiores. Se identifican dos zonas, que se diferencian principalmente en la altura, con 6 pisos la zona interior (E) y 4 pisos la zona (F) que enfrenta R. Grellet.

A diferencia de las alternativas 1 y 2, se incorpora un nuevo sector como zona F enfrentando la vía R. Grellet, entre la zona (A) y la plaza (G), lo cual tiene como objetivo poder complementar las actuales actividades enfocadas en servicios para





el adulto mayor, con nuevos destinos, como por ejemplo hospedaje para adultos mayores. Las zonas D, E y F presentan un coeficiente de ocupación de suelo de 0,7; y coeficiente de constructibilidad de 5,6; 4,2 y 2,8 respectivamente. Estos valores son levemente superiores a las alternativas 1 y 2 debido a que se disminuyen la superficie de estas zonas al destinar con mayor precisión los espacios de circulación y espacios libres como áreas verdes (G)

### 10.3.6 Evaluación de efectos ambientales y de sustentabilidad de la Opción de Desarrollo de Consenso

Al igual que la OD1 y OD2, la OD de Consenso también fue evaluada en términos de los riesgos y oportunidades sobre la base de los Factores Críticos de Decisión.

El objetivo de la evaluación, es verificar que esta OD de Consenso cumpla con los estándares ya propuestos de la OD1, Opción de Desarrollo mejor evaluada en términos ambientales y de sustentabilidad.

A continuación, se presenta el resultado de la evaluación de la OD de Consenso con la metodología antes descrita. Posteriormente, se detallan los riesgos y oportunidades de la OD de Consenso.

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO OD consenso	OD consenso
<b>FCD1: Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales.</b>	Diversidad de servicios y equipamientos del Centro Cívico	Cantidad de zonas que tienen una vocación específica en el CC	Cantidad de zonas	Cantidad = 2 Zona CC Zona E1	Cantidad = 6 Zona A Zona B Zona C Zona E Zona F Zona G	1
		Clases de usos no relacionados al CC	Cantidad de clases de usos de suelo que no están relacionados con la vocación de un Centro Cívico comunal.	3 clases (transporte, industria y almacenamiento, esparcimiento y turismo)	0 clases	1
	Calidad de los servicios y equipamientos del Centro Cívico	Cabida de m2 construidos	m2 posibles de construir	94.309 m2	162.041 m2	1
		Estacionamientos vehiculares	Ubicación de los estacionamientos vehiculares	Estacionamientos en la superficie del predio	Estacionamientos subterráneos	1
		Estacionamientos de bicicletas	La propuesta considera dotación de estacionamiento de bicicletas?	No considera	Si considera	1
		Reconocimiento a espacios de significación cultural	La propuesta reconoce el sitio de significación cultural del pueblo mapuche	No reconoce	Si reconoce	1

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO OD consenso	OD consenso
<b>FCD2: Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.</b>	Áreas verdes en el Centro Cívico	Superficie de área verde	Aumento/disminución de las áreas verdes actuales	Áreas verdes actuales 18.974 m <sup>2</sup>	Aumenta en 8.026 m <sup>2</sup>	1
		Distribución de las áreas verdes propuestas e impactos en su entorno y en el CC	% de superficie de áreas verdes inmediatas a los vecinos del entorno.	14% superficie de área verde	17,3% superficie de área verde	1
		Superficie de áreas verdes interiores en el CC.	7,3% superficie de área verde	13,7% superficie de área verde	1	
	Infraestructura acorde al paisaje precordillerano	Altura de las edificaciones	Altura máxima de edificación normada.	-Zona CC: altura máxima de edificación según art. 2.6.3 O.G.U.C. -Zona E1: altura máxima de edificación 15 m	8 pisos / 28 metros	1
		Visibilidad de la cordillera	Modelación y cortes	No aplica	La visión desde la calle Consistorial hacia la cordillera es bastante similar a la actual	0

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO OD consenso	OD consenso	
<b>FCD 3: Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.</b>	<b>3: Accesibilidad y congestión vehicular</b>	Oferta de modos no motorizados	La propuesta considera o no considera circuitos para ciclistas y peatones	Si considera	Si considera	1	
		Permeabilidad de los bordes	Cantidad de vías BNUP de penetración al paño	No considera	5 vías gravadas	1	
			Distribución de accesos desde el perímetro	Directo desde las vías perimetrales: Av. Consistorial = 7 Antupirén = 0 Ricardo Grelllet = 2 Av. Grecia = 2	Nuevas vías BNUP: Desde Av. Consistorial = 2 vías Desde Antupirén = 1 vía Desde Ricardo Grelllet = 2 vías Se pueden sumar nuevos accesos desde las vías perimetrales que considera cada proyecto.	1	
			Concordancia entre ciclovías actuales y proyectadas	¿La propuesta considera enlaces con las ciclovías actuales y proyectadas de su entorno inmediato?	No considera	Si considera	1
			Mitigación de la congestión	Cantidad y distribución de accesos y salidas vehiculares del CC	9 accesos vehiculares a los que se accede directo desde las calles perimetrales, sin una adecuada distribución. 6 de ellos están en Av. Consistorial y en	5 accesos vehiculares gravados con adecuada distribución. Permiten acceso vehicular a los equipamientos, auto-conteniendo	1



				<p>calle R. Grellet hay 2.</p>	<p>posibles atochamientos en los acceso y salidas a los estacionamientos al Centro cívico, gracias a sus 50mts de longitud proyectada.</p>	
--	--	--	--	--------------------------------	--	--

### 10.3.7 Riesgos y oportunidades de la opción de desarrollo de consenso

A continuación, se exponen los riesgos y oportunidades de la Opción de Desarrollo de Consenso.

OPCIÓN DE DESARROLLO DE CONSENSO		
FCD	RIESGOS	OPORTUNIDADES
<b>FCD1: Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales.</b>	La OD de consenso no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD1.	La ODR se presenta como una oportunidad en todos los aspectos evaluados en el FCD1. La propuesta aumenta la diversidad de zonas y aumenta la constructibilidad del predio, lo cual se espera que se traduzca en un aumento en la diversidad de servicios prestados por la Municipalidad y de nuevas construcciones, que reemplacen las infraestructuras provisionarias inadecuadas. Por otro lado, propone que los estacionamientos estén en la planta subterránea, destinando la zona actual de estacionamientos a otros usos de suelo, y establece dotación de estacionamientos de bicicletas, los cuales actualmente no están normados.
<b>FCD2: Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.</b>	La OD de consenso no presenta riesgos en cuanto a los elemento evaluados en el FCD2.	Se presenta como una oportunidad en casi todos los aspectos relativos a este FCD, ya que aumenta la superficie total de área verde del predio. En el único aspecto que se comporta de forma neutral es en la visibilidad de la cordillera, la cual no se ve alterada significativamente con la altura propuesta de 8 pisos.
<b>FCD 3: Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.</b>	La OD de consenso no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD3.	La ODR se presenta como una oportunidad en todos los aspectos evaluados en el FCD3. La propuesta considera circuitos para peatones y ciclistas, grava accesos (vehiculares y peatonales) que se encuentran bien distribuidos en el perímetro del polígono de intervención. Sumado a esto, grava un área verde adyacente al acceso vehicular de Av. Consistorial, con la finalidad de asegurar un acceso más ancho en el Centro Cívico, para todos los modos de transporte y peatones.

## 10.4 CONCLUSIÓN OPCIONES DE DESARROLLO

El proceso de diagnóstico del Plan Seccional permitió definir las declaraciones estratégicas del Plan. A partir de ello, se definieron 2 Opciones de Desarrollo. Ambas Opciones responden a la visión, ejes, objetivos de desarrollo urbano y objetivos ambientales planteados y previamente validados. Habiendo sido sociabilizadas con la comunidad, funcionarios municipales, OAE y autoridad comunal; se lograron identificar aquellos elementos de mayor valoración, como también los que generaban mayor inquietud o desaprobación. En el marco de la Evaluación Ambiental se identificaron los riesgos y oportunidades que cada una de las Opciones generaban. A partir de ello se elaboró una nueva **OD de Consenso** que rescata los elementos de mayor valoración y nuevas propuestas o definiciones. La OD de Consenso, también fue evaluada en términos ambientales y de sustentabilidad, dando buenos resultados.



La OD de Consenso, promueve la remodelación del paño como un gran parque cívico, en base a un sistema de áreas verdes que estructuren las edificaciones y las distintas actividades que ellas alberguen.

La disposición de las edificaciones y los nuevos pasajes y accesos vehiculares, fomentarán una mayor permeabilidad al paño, segregando y mitigando los impactos que pueda generar el posible aumento del flujo vehicular, destinando el subsuelo para estacionamientos y liberando la superficie para los desplazamientos peatonales, de ciclistas y en caso necesario para vehículos de emergencia.

La propuesta releva el paisaje cordillerano, resguardando las vistas del paisaje, aprovechando el desnivel natural del terreno, y concentrando las mayores alturas en el interior del paño. Así también se resguarda que los bordes hacia los barrios residenciales consolidados sean de escala humana, destinando áreas verdes a modo de buffers que sirven también como espacios de encuentro y recreación para los vecinos inmediatos. En la misma línea, se definen alturas bajas y medias (máximo 4 pisos) en la mayor parte de dichos bordes, especialmente en el frente de calle Ricardo Grellet, dada sus características de vía local. Por el contrario, es el interior del paño el que concentra la mayor intensidad y altura.

Esta propuesta fomenta que en el polígono se emplacen múltiples actividades compatibles entre sí, considerando para ello la posibilidad de albergar nuevos equipamientos de diversos tipos (servicios, comercio, deporte, educación, seguridad, etc.), públicos y privados; e incluso permitiendo algunos destinos residenciales en la parte oriente del paño, que se complementen con los equipamientos y servicios, promoviendo condiciones de seguridad situacional dentro de cada proyecto y en el conjunto del polígono del Centro Cívico. Así también se reconoce el potencial y vocación de Avda. Consistorial como eje comercial y de servicios, permitiendo que a futuro se pueda ir renovando hacia dichos usos, complementando los equipamientos ya existentes en ese borde. La fachada hacia Avda. Grecia conservará su rol como umbral de acceso al municipio, con un gran espacio de área verde a modo de anfiteatro abierto a la comunidad.

## 10.5 DIRECTRICES DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y GOBERNABILIDAD

De acuerdo a la DDU 430, a partir de la Opción de Desarrollo de Consenso, se identifican las directrices de gestión, de planificación y de gobernabilidad, que corresponden a orientaciones, recomendaciones, o medidas, que permiten abordar los riesgos y oportunidades establecidas en la evaluación ambiental, estableciendo un marco para el seguimiento de la implementación del Plan Seccional.

Teniendo en cuenta que el concepto de Directriz se define en la Real Académica Española como "la Instrucción que ha de seguirse en la ejecución de una acción o un Plan" su definición en relación a la Opción de Desarrollo seleccionada puede entenderse como instrucciones que permiten manejar los riesgos y oportunidades de la Propuesta de Anteproyecto, utilizando para ello la totalidad de las disposiciones o alcances que puede tener un IPT en su ámbito de competencia.

La finalidad de definir las directrices es establecer las acciones o medidas que deberán **ser incorporadas al diseño del IPT en el Anteproyecto**, según su ámbito de competencia, o como parte del Plan de Seguimiento, de manera que los riesgos y oportunidades sean abordados en la implementación del Plan.

A continuación, se expone un cuadro con las directrices de planificación, gestión y gobernabilidad para cada FCD, y según los riesgos y oportunidades de la Opción de Desarrollo Recomendada.

OPCIÓN DE DESARROLLO CONSENSUADA			
FCD	RIESGOS	OPORTUNIDADES	DIRECTRICES
<p><b>FCD1: Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales.</b></p>	<p>La ODR no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD1.</p>	<p>La ODR se presenta como una oportunidad en todos los aspectos evaluados en el FCD1. La propuesta aumenta la diversidad de usos de suelo y aumenta la constructibilidad del predio, lo cual se espera que se traduzca en un aumento en la diversidad de servicios prestados por la Municipalidad y de nuevas construcciones, que replacen la infraestructura provisoria inadecuada. Por otro lado, propone que los estacionamientos estén en la planta subterránea (a través de incentivos normativos), destinando la zona actual de estacionamientos a otros usos de suelo, como parques, y establece dotación de estacionamientos de bicicletas, los cuales actualmente no están exigidos.</p>	<p><b>Gestión y Planificación</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Establecer dotación de estacionamientos vehiculares en el Plan Seccional considerando el aumento de la tasa de motorización y también la demanda inducida cuando se realizan mejoras o se construyen nuevas vialidades.</li> <li>2. Establecer en el Plan Seccional una dotación de estacionamientos de bicicletas igual a los estacionamientos de vehículos.</li> <li>3. Generar incentivos a las normas urbanísticas para promover circuitos peatonales y de ciclistas y construcciones eficientes energéticamente.</li> <li>4. Desarrollar protocolo de remoción de infraestructura provisoria a medida que se construyan nuevas edificaciones.</li> </ol>
<p><b>FCD2: Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.</b></p>	<p>La ODR no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD2.</p>	<p>Se presenta como una oportunidad en casi todos los aspectos relativos a este FCD, ya que grava superficies de áreas verdes que antes no existían, aumenta la superficie total de área verde del predio (considerando las actuales no gravadas). En el único aspecto que se comporta de forma neutral es en la visibilidad de la cordillera, la cual no se ve alterada significativamente con la altura propuesta de 8 pisos.</p>	<p><b>Gestión y Planificación</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Generar incentivos a las normas urbanísticas para desarrollar diseños paisajísticos de las áreas verdes considerando un rol ecológico, la escasez hídrica, y el ecosistema de la precordillera.</li> <li>6. Desarrollar manual o protocolo del paisajismo y mobiliario urbano de las áreas verdes de Peñalolén (que asegure rol ecológico, la escasez hídrica, y el ecosistema de la precordillera y sombra).</li> <li>7. Desarrollar mecanismo que permitan permear las áreas verdes del Centro Cívico, es decir, que estas sean utilizadas por los vecinos/as de la comuna, y no solo por los funcionarios/as o vecinos/as que transitan de</li> </ol>



			<p>paso.</p> <p>8. Desarrollar proyectos de terrazas verdes públicas, de manera de generar una compensación a los vecinos/as por el impacto visual de las construcciones en altura.</p>
<p><b>FCD 3: Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.</b></p>	<p>La ODR no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD3.</p>	<p>La ODR se presenta como una oportunidad en todos los aspectos evaluados en el FCD1. La propuesta considera circuitos para peatones y ciclistas, grava accesos (vehiculares y peatonales) que se encuentran bien distribuidos en el perímetro del polígono de intervención, y la distribución de las áreas verdes permite cubrir más porcentaje del perímetro del predio que da hacia las zonas residenciales adyacentes, lo cual significa una mayor protección contra el ruido que la situación actual. Sumado a esto, grava un área verde adyacente al acceso vehicular de Av. Consistorial, con la finalidad de asegurar un acceso más ancho en el Centro Cívico, para todos los modos de transporte y peatones.</p>	<p><b>Gestión y Planificación</b></p> <p>9. Conectar el Centro Cívico con el stripcenter Alto Peñalolén (adyacente al predio), para mejorar el acceso a estos servicios privados.</p> <p><b>Gobernabilidad</b></p> <p>10. Garantizar que se materialice la ciclovía proyectada de Av. Consistorial mediante la búsqueda de fondos por parte de la municipalidad.</p> <p>11. Coordinación entre el municipio y OAEs para impulsar proyectos que promuevan el uso de transporte no motorizado y mejoren el transporte público.</p> <p>12. Fiscalización de autos mal estacionados durante eventos en la Municipalidad.</p>

## 11 ANTEPROYECTO

La Alternativa de Consenso y el Anteproyecto Preliminar, fueron sociabilizadas con los vecinos del entorno, con los usuarios del centro cívico y con los funcionarios municipales. Fue a partir de dicha sociabilización, especialmente al trabajo conjunto con los equipos técnicos de la Dirección de Obras Municipal, que se presentaron ciertas inquietudes referidas a la aplicación de la normativa propuesta, especialmente concernientes de la propuesta de múltiples zonas en un único predio (aplicación art 2.1.21 OGUC), así como a la imposibilidad de acceso a equipamiento a través de pasajes (art 2.3.3 OGUC).

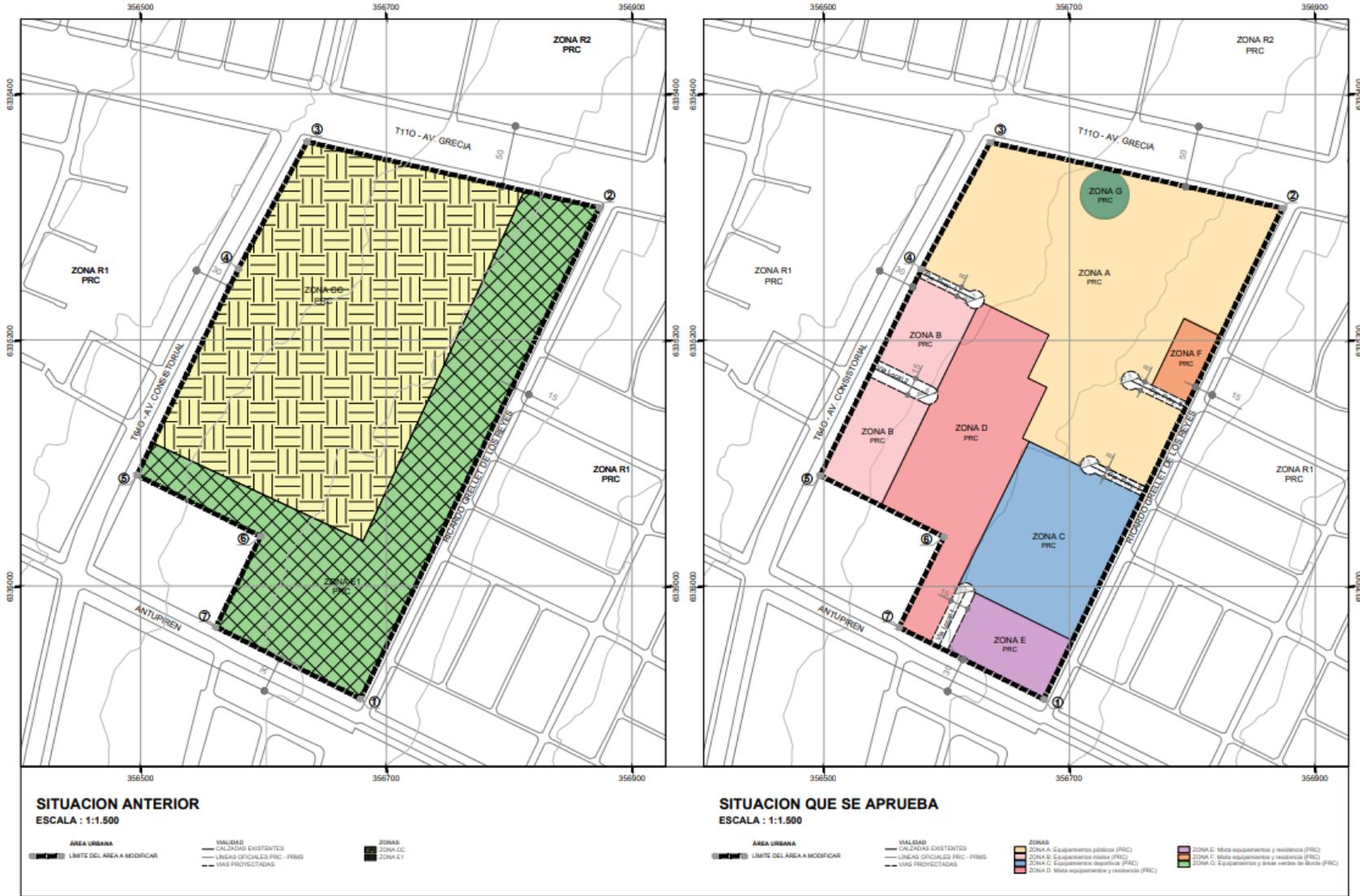
En dicho sentido, es que la propuesta de Anteproyecto que aquí se presenta, fusionó algunas zonas, especialmente las destinadas a áreas verdes-espacios libres, con las zonas inmediatas destinadas a equipamientos, promediando los coeficientes de ocupación de suelo y constructibilidad, e incorporando una propuesta de incentivos normativos orientada a lograr la imagen de conjunto esperada, en el que se promueve la remodelación del paño como un Gran Parque Cívico, en base a un sistema de plazas, circulaciones peatonales y espacios de usos público al aire libre que estructuren las edificaciones y las distintas actividades que ellas alberguen, facilitando la permeabilidad para peatones y ciclistas. Así también se ajusta la categoría de 2 de las nuevas vías propuestas, para que sirvan de acceso a los nuevos equipamientos, segregando y mitigando los impactos que pueda generar el posible aumento del flujo vehicular.

La disposición de los incentivos normativos también apunta a que los proyectos concentren los estacionamientos vehiculares en el subsuelo, liberando la superficie para áreas verdes, desplazamientos peatonales, de ciclistas y en caso necesario para vehículos de emergencia.

La propuesta releva el paisaje cordillerano, resguardando las vistas del paisaje, aprovechando el desnivel natural del terreno, y concentrando las mayores alturas en el interior del paño (zona D). Así también se resguarda que los bordes hacia los barrios residenciales consolidados sean de escala humana, cuya zonificación permite 4 pisos como altura máxima (normativa base 3 pisos, aplicando incentivos normativos accede a 4) y en los casos de zonas de mayores alturas (6 y 8 pisos aplicando incentivos normativos), a través de antejardines de extenso ancho (10mts) y que a través de incentivos normativos se promueve que sean de libre acceso público, funcionando así como espacios de amortiguación y también como lugares de encuentro, integración y recreación para los vecinos inmediatos.

Esta propuesta fomenta que en el polígono se emplacen múltiples actividades compatibles entre sí, considerando para ello la posibilidad de albergar nuevos equipamientos de diversos tipos (servicios, comercio, deporte, educación, seguridad, etc.), públicos y privados; e incluso permitiendo algunos destinos residenciales en la parte sur-oriente del paño, que se complementen con los equipamientos y servicios, promoviendo condiciones de seguridad situacional dentro de cada proyecto y en el conjunto del polígono del Centro Cívico.

Figura N°46: Plano del Anteproyecto del Plan Seccional Zonas de Remodelación Centro Cívico Peñalolén.



Fuente: Elaboración propia.

## 11.1 DESCRIPCIÓN DEL ANTEPROYECTO

### 11.1.1 Zonificación

#### Zona A: Equipamientos públicos

De igual manera que la alternativa consensuada, se conserva el actual emplazamiento de los edificios municipales en el sector norte del paño y se incorporan destinos permitidos para aumentar la potencial oferta de equipamientos, con especial enfoque en servicios y cultura. A diferencia de la alternativa de consenso, esta zona A integra el espacio destinado para áreas verdes y equipamientos de baja intensidad, con la consecuente baja en los coeficientes de ocupación de suelo y constructibilidad, para conservar la imagen objetivo deseada.

La norma base considera una altura máxima de 3 pisos, coeficiente de ocupación de suelo de 0,3 y constructibilidad de 0,9. La incorporación de incentivos normativos permitirán alcanzar valores dispuestos en la alternativa recomendada considerando la fusión de las dos zonas (4p / COS 0,36 / CC 1,44) valores a los cuales se podrá acceder a cambio de un mejoramiento del estándar de diseño urbano y arquitectura de los futuros proyectos de remodelación urbana, bajo criterios de sustentabilidad e integración, los cuales serán descritos a continuación.

La superficie de subdivisión predial mínima dispuesta permite una posible subdivisión en paños menores (1500m<sup>2</sup>) facilitando la autonomía de los equipamientos existentes y futuros. Se define como sistema de agrupamiento el aislado y distanciamiento mínimo de 5 mts. El antejardín responde a condiciones actuales de ocupación del suelo.

#### Zona B: equipamientos mixtos

Como en las alternativas n°2 y de consenso, se mantienen los usos actuales de seguridad, servicios y salud, pero incorporando también otras clases de equipamiento como comercio y educación, reconociendo la vocación y potencial del Eje Avda. Consistorial.

De igual forma que en la zona A, la norma base considera una altura máxima de 3 pisos, coeficiente de ocupación de suelo de 0,5 y constructibilidad de 1,5; pero con la posibilidad de aplicación de incentivos normativos que permitan alcanzar los valores dispuestos en la alternativa recomendada (4p / COS 0,6 / CC 2,4) a cambio de un mejoramiento del estándar de diseño urbano y arquitectura de los futuros proyectos, bajo criterios de sustentabilidad e integración, los cuales serán descritos a continuación.

La superficie de subdivisión predial mínima dispuesta permite una posible subdivisión en paños menores (1500m<sup>2</sup>) facilitando la autonomía de los equipamientos existentes y futuros. Se define como sistema de agrupamiento el aislado y distanciamiento mínimo de 5 mts. El antejardín responde a condiciones actuales de ocupación del suelo.

#### Zona C: equipamientos deportivos

De igual manera que la alternativa de consenso, en la zona C se conserva el actual emplazamiento de los equipamientos deportivos en el sector centro oriente del paño, acompañado de posibles usos complementarios.

De igual modo que en ambas zonas anteriores, la norma base considera una altura máxima de 3 pisos,



coeficiente de ocupación de suelo de 0,5 y constructibilidad de 1,5; valores que podrán ser incrementados con la aplicación de los ya citados incentivos normativos (4p / COS 0,6 / CC 2,4) a cambio de requerimientos adicionales a los proyectos que apuntan a aportes en sustentabilidad e integración social.

La superficie de subdivisión predial mínima dispuesta es extensa atendiendo a que se busca resguardar que no sea un paño atomizado y preserve su condición de equipamientos deportivos de gran escala. En similar sentido, se define como sistema de agrupamiento el aislado y distanciamiento mínimo de 5 mts. El antejardín responde a condiciones actuales de ocupación del suelo.

### Zona D: mixta equipamientos y residencia

Como en la alternativa 1 y alternativa de consenso, en el sector central del paño se busca concentrar la mayor cantidad e intensidad de actividades, permitiendo una multiplicidad de equipamientos, así como también un posible uso residencial. En tal sentido la zona D es la que permite la mayor altura, con una norma base de 6 pisos de altura máxima.

Al igual que la zona A, al ser fusionada con el área dispuesta para áreas verdes y equipamientos de baja intensidad, las disposiciones normativas de coeficientes de ocupación de suelo, constructibilidad y densidad fueron disminuidas a COS 0,2 / CC1,2 / densidad 300hab/ha.

De igual manera que en las otras zonas, la norma base puede ser incrementada para llegar a un máximo de 8 pisos de altura, 0,24 de coeficiente de ocupación de suelo y 1,92 de coeficiente de constructibilidad, todo ello a cambio de requerimientos adicionales, los cuales apuntan a convertir tales proyectos en un gran aporte de diseño urbano y arquitectura sustentable, orientada a la integración, el bienestar de vecinos y vecinas y a una buena compatibilidad y convivencia entre las múltiples actividades.

La superficie de subdivisión predial mínima dispuesta es extensa atendiendo a que se busca resguardar que no sea un paño atomizado y apunte hacia el desarrollo de un proyecto integral. En similar sentido, se define como sistema de agrupamiento el aislado y distanciamiento mínimo de 5 mts. El antejardín de 10mts. busca generar buffers de áreas verdes enfrentando las vías de acceso.

### Zona E: mixta equipamientos y residencia

Como en la alternativa de consenso, en el frente de la calle Antupirén se dispone la zona E, que en esta propuesta de Anteproyecto toma todo el frente hasta Ricardo Grellet. Se propone como una zona mixta que permiten equipamientos de servicio, comercio y salud; así como también un potencial uso residencial. La zona E en su normativa base permite 5 pisos de altura máxima, 0,5 coeficiente de constructibilidad y 2,3 de coeficiente de constructibilidad y densidad de 200 hab/ha. Como las otras zonas, estas disposiciones normativas pueden ser incrementadas para llegar a un máximo de 6 pisos de altura, 0,6 de ocupación de suelo y 3,6 de constructibilidad, todo ello a cambio de requerimientos adicionales a los proyectos, dirigidos a la integración y sustentabilidad.

La superficie de subdivisión predial mínima de 1500m<sup>2</sup> facilita el desarrollo de proyectos a futuro, con una potencial autonomía. Se define como sistema de agrupamiento aislado y distanciamiento mínimo de 5 mts. El antejardín, al igual que en la zona D, busca generar un buffer o banda de área verde enfrentando sus accesos hacia Ricardo Grellet y Antupirén, los que, además, mediante los incentivos normativos, podrán ser de uso y acceso público.

### Zona F: mixta equipamientos y residencia

En el tramo central de Ricardo Grellet, se disponen la zona F. Se propone que sea una zona mixta que permita equipamientos de servicio, comercio y salud; así como también un potencial uso residencial. La zona F en su normativa base permite 3 pisos de altura máxima, 0,5 coeficiente de ocupación de suelo y 1,5 de coeficiente de constructibilidad y una densidad máxima de 200 hab/ha. Como las otras zonas, estas disposiciones normativas pueden ser incrementadas para llegar a un máximo de 4 pisos de altura, 0,6 de ocupación de suelo y 2,4 de constructibilidad, todo ello a cambio de requerimientos adicionales a los proyectos, dirigidos a la integración y sustentabilidad.

La superficie de subdivisión predial mínima de 900m. Se define como sistema de agrupamiento el aislado y distanciamiento mínimo de 5 mts. El antejardín responde a condiciones actuales de las edificaciones de la manzana.

### Zona G: equipamientos y áreas verdes de significación para pueblos originarios

Este anteproyecto reconoce este espacio de significación cultural para pueblos originarios, el Rewe emplazado en el acceso municipal, en el tramo central desde Avda Grecia. En tal sentido, y acorde a las competencias de este Plan, la normativa propuesta restringe los usos de suelo y las disposiciones normativas, con el objetivo de resguardar su emplazamiento y actuales condiciones de ocupación. Es por ello que su norma base indica un 0,05 de coeficiente de ocupación de suelo y de constructibilidad, los cuales permiten de manera muy acotada la disposición de infraestructura básica para mejorar las condiciones del espacio ceremonial.

#### 11.1.2 Vialidad

Atendiendo el objetivo de generar mayor permeabilidad al paño, es que se generaron 5 vías de penetración a la manzana, 3 de ellas de categoría pasaje (8mts de ancho entre LO), destinadas preferentemente para el acceso y tránsito de peatones y ciclos; y 2 vías locales, por Antupirén y Consistorial, las cuales facilitarán el acceso vehicular a los estacionamientos subterráneos posibles de desarrollarse por los futuros proyectos.

Cada una de estas vías rematarán en pequeñas rotondas que permitirán el retorno de los vehículos. Así también en el caso de las dos vías de categoría local, tendrán un ancho entre líneas oficiales de 15 mts., conformándose un perfil generoso que permita la disposición de rutas exclusivas para ciclistas y un espacio de acera ancho con platabandas arboladas y un grato desplazamiento de peatones.

#### 11.1.3 Restricciones

En el polígono sujeto a este Plan Seccional, no se presentan áreas de riesgo, zonas no edificables ni zonas protegidas. La zona no edificable más próxima es la relativa a la faja de protección por la línea de alta tensión emplazada en Avda. Grecia, no obstante, la distancia del polígono del Plan Seccional a dicha LAT supera lo dispuesto por el PRMS y por la normativa SEC como faja de protección.

## 11.2 Evaluación ambiental Anteproyecto

A continuación, se presenta el resultado de la evaluación del Anteproyecto con la metodología de la matriz. Posteriormente, se detallan los riesgos y oportunidades del Anteproyecto.

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO ANTEPROYECTO	ANTEPROYECTO
<b>FCD1: Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales.</b>	Diversidad de servicios y equipamientos del Centro Cívico	Cantidad de zonas que tienen una vocación específica en el CC	Cantidad de zonas	Cantidad = 2 Zona CC Zona E1	Cantidad = 6 Zona A Zona B Zona C Zona E Zona F Zona G	1
		Clases de usos no relacionados al CC	Cantidad de clases de usos de suelo que no están relacionados con la vocación de un Centro Cívico comunal.	3 clases (transporte, industria y almacenamiento y turismo)	0 clases	1
	Calidad de los servicios y equipamientos del Centro Cívico	Cabida de m2 construidos	m2 posibles de construir	94.309 m2	166.366 m2 (escenario con incentivos normativos)	1
		Estacionamientos vehiculares	Ubicación de los estacionamientos vehiculares	Estacionamientos en la superficie del predio	Estacionamientos subterráneos (escenario con incentivos normativos)	1
		Estacionamientos de bicicletas	La propuesta considera dotación de estacionamiento de bicicletas	No considera	Si considera	1
	Reconocimiento a espacios de significación cultural	La propuesta reconoce el sitio de significación cultural del pueblo mapuche	No reconoce	Si reconoce	1	

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO ANTEPROYECTO	ANTEPROYECTO
FCD2: Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.	Áreas verdes en el Centro Cívico	Superficie de área verde	Aumento/disminución de las áreas verdes actuales	Áreas verdes actuales 18.974 m <sup>2</sup>	Proyección áreas verdes futuras 35.223. <sup>11</sup>	1
		Distribución de las áreas verdes propuestas e impactos en su entorno y en el CC	% de superficie de áreas verdes inmediatas a los vecinos del entorno.	14% superficie de área verde	17% superficie de área verde <sup>12</sup>	1
		Superficie de áreas verdes interiores en el CC.	Superficie de áreas verdes interiores en el CC.	7,3% superficie de área verde	22% superficie de área verde	1
	Infraestructura acorde al paisaje precordillerano	Altura de las edificaciones	Altura máxima de edificación normada.	-Zona CC: altura máxima de edificación según art. 2.6.3 O.G.U.C. -Zona E1: altura máxima de edificación 15 m	8 pisos / 28 metros	1
		Visibilidad de la cordillera	Modelación y cortes	No aplica	La visión desde la calle Consistorial hacia la cordillera es bastante similar a la actual	0

<sup>11</sup> La superficie de áreas verdes se calculó bajo el supuesto que las áreas libres de edificaciones (70%), calculadas a partir del coeficiente de ocupación de suelo y el 60% de la superficie de las terrazas en azoteas de la zona D. Todo ello haciendo uso de incentivos normativos.

<sup>12</sup> Las superficies de áreas verdes exteriores se calcularon, sumando el 50% de la superficie de área libre presente en la Zona A, bajo el escenario con incentivo normativo de esta zona, el cual plantea que la mitad de la superficie libre, debe estar dispuesto en los frentes de vías. A esa superficie, se le sumó la superficie libre de la Zona E, la cual tiene un coeficiente de ocupación de suelo menor que las demás zonas, y por su ubicación, es probable que esas áreas libres, den a los frentes de vías.

FCD	ALCANCE	CRITERIO	INDICADOR	RESULTADO ACTUAL	RESULTADO ANTEPROYECTO	ANTEPROYECTO
<b>FCD Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.</b>	3: Accesibilidad y congestión vehicular	Oferta de modos no motorizados	La propuesta considera o no considera circuitos para ciclistas y peatones	Si considera	Si considera	1
		Permeabilidad de los bordes	Cantidad de vías BNUP de penetración al paño	No considera	5 vías gravadas	1
			Distribución de accesos desde el perímetro	Directo desde las vías perimetrales: Av. Consistorial = 7 Antupirén = 0 Ricardo Grelllet = 2 Av. Grecia = 2	Nuevas vías BNUP: Desde Av. Consistorial = 2 vías Desde Antupirén = 1 vía Desde Ricardo Grelllet = 2 vías Se pueden sumar nuevos accesos desde las vías perimetrales que considera cada proyecto.	1
		Concordancia entre ciclovías actuales y proyectadas	¿La propuesta considera enlaces con las ciclovías actuales y proyectadas de su entorno inmediato?	No considera	Si considera	1
		Mitigación de la congestión	Cantidad y distribución de accesos y salidas vehiculares del CC	9 accesos vehiculares a los que se accede directo desde las calles perimetrales, sin una adecuada distribución. 6 de	2 vías para accesos vehiculares 3 peatonales/ ciclistas gravadas con adecuada distribución. Permiten acceso vehicular a los	1



				<p>ellos están en Av. Consistorial y en calle R. Grellet hay 2.</p>	<p>equipamientos, auto-conteniendo posibles atochamientos en los acceso y salidas a los estacionamientos al Centro cívico, gracias a sus 50mts de longitud proyectada.</p>	
--	--	--	--	---	--	--

### 11.2.1 RIESGOS Y OPORTUNIDADES DEL ANTEPROYECTO

A continuación, se exponen los riesgos y oportunidades del Anteproyecto.

ANTEPROYECTO		
FCD	RIESGOS	OPORTUNIDADES
<b>FCD1: Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales.</b>	El Anteproyecto no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD1.	El Anteproyecto se presenta como una oportunidad en los 6 aspectos evaluados en el FCD1. La propuesta aumenta la constructibilidad del predio, lo cual se espera que se traduzca en un aumento en la cantidad y diversidad de servicios prestados por la Municipalidad y de nuevos equipamientos, que remplacen las instalaciones provisionales inadecuadas. Por otro lado, propone que los estacionamientos estén en la planta subterránea (a través de incentivos normativos), destinando la zona actual de estacionamientos a otros usos de suelo, y establece dotación de estacionamientos de bicicletas, los cuales actualmente no están normados. Se agregan nuevas zonas y se eliminan las clases de usos de suelo que no son adecuadas para un Centro Cívico.
<b>FCD2: Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.</b>	El Anteproyecto no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD2.	Se presenta como una oportunidad en 4 de los 5 aspectos evaluados en el FCD2, ya que promueve un aumento de la superficie de área verde del predio. Esto ocurre principalmente por la liberación de la planta de estacionamientos como superficie de área libre. Es importante destacar, que el Anteproyecto, al ser una propuesta más avanzada que las Opciones de Desarrollo, establece incentivos normativos. Estos últimos, permiten aumentar el coeficiente de ocupación de suelo, de constructibilidad y altura de las edificaciones, si se cumplen ciertas condiciones. Para el caso de este FCD, son relevantes de mencionar las siguientes condiciones: (1) Que a lo menos un 70% del suelo libre no edificado sea materializado como áreas verdes, en base a un paisajismo en el que prime la plantación de especies nativas de bajo consumo hídrico y pavimentos blandos que favorezcan la infiltración natural de terreno; (2) En el caso de la zona D, que el proyecto considere la materialización de su cubierta superior como una gran terraza verde transitable y de uso público, en al menos un 60% de la superficie de la azotea del último piso. El anteproyecto se comporta de manera neutral en la visibilidad de la cordillera, la cual no se ve alterada significativamente con la altura propuesta de 8 pisos, y en la superficie de área verde gravada en la normativa.
		El Anteproyecto se presenta como una oportunidad en todos los aspectos evaluados en el FCD3. La propuesta



<p><b>FCD 3: Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.</b></p>	<p>El Anteproyecto no presenta riesgos en cuanto a los elementos evaluados en el FCD3.</p>	<p>promueve circuitos para peatones y ciclistas y propone 5 vías de penetración a la manzana, 3 de ellas de categoría pasaje, destinadas preferentemente para el acceso y tránsito de peatones y ciclos; y 2 vías locales, por Antupirén y Consistorial, las cuales facilitarán el acceso vehicular a los estacionamientos subterráneos posibles de desarrollar por los futuros proyectos, mitigando atochamientos vehiculares en sus 50mts de longitud. Así también en el caso de las dos vías de categoría local, tendrán un ancho entre líneas oficiales de 15 mts., conformándose un perfil generoso que permita la disposición de rutas exclusivas para ciclistas y un espacio de acera ancho con platabandas arboladas y un grato desplazamiento de peatones.</p>
---	--	---



## 12 PLAN DE SEGUIMIENTO Y RETROALIMENTACIÓN

Según la DDU 430, el Plan de seguimiento y retroalimentación consta de un conjunto de indicadores a través de criterios de seguimiento, que tienen como finalidad verificar la eficiencia del Plan Seccional y criterios de rediseño cuyo propósito es evaluar la necesidad de reformulación de dicho plan.

### 12.1 Criterios indicadores de seguimiento

Según el artículo 4 letra e) del Decreto N°32: Reglamento de la EAE, los criterios de seguimiento se definen como el conjunto de elementos de análisis destinados al conocimiento y evaluación, dentro de un plazo determinado, de los resultados de la implementación de un IPT sometido a EAE.

Deben servir para establecer los criterios e indicadores de seguimiento de los riesgos y oportunidades, en el marco del cumplimiento de los objetivos ambientales y de planificación. Los indicadores deben estar relacionados con los objetivos y basados en las directrices gestión, planificación y gobernabilidad.

A continuación, se muestran los indicadores establecidos para el Plan Seccional, para cada una de las directrices de gestión, planificación y gobernabilidad definidas en el ítem anterior.

## FCD 1 Calidad y diversidad en la oferta de servicios y equipamientos comunales.

**1. Directriz de gestión y planificación:** Establecer dotación de estacionamientos vehiculares en el Plan Seccional considerando el aumento de la tasa de motorización y también la demanda inducida cuando se realizan mejoras o se construyen nuevas vialidades.

**Criterio de seguimiento:** Calidad y cantidad adecuada de estacionamientos vehiculares.

Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Cantidad de estacionamientos vehiculares por superficie útil de edificación.	Monitorea que se establezca una dotación de estacionamientos vehiculares acordes a la demanda actual del Centro Cívico. Esto último, con la finalidad de disminuir autos mal estacionados en las zonas residenciales adyacentes al predio.	N° estacionamientos /m2 de superficie útil de edificación.	Cada 5 años.	Aumento en la proporción de: estacionamientos vehiculares / m2 edificados	Recepciones de obra de la Dirección de Obras Municipales de las edificaciones del predio.	Municipalidad de Peñalolén.

**2. Directriz de gestión y planificación:** Establecer en el Plan Seccional una dotación de estacionamientos de bicicletas igual a los estacionamientos de vehículos.

**Criterio de seguimiento:** Calidad y cantidad adecuada de estacionamientos de bicicletas.

Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Cantidad de estacionamientos de bicicleta por cada estacionamiento vehicular.	Monitorea que se establezcan un estándar de estacionamientos de bicicletas igual al de los estacionamientos vehiculares.	N° de estacionamientos de bicicletas / N° de estacionamientos vehiculares	Cada 5 años.	Aumento en la proporción de: estacionamiento de bicicletas / estacionamiento vehicular. (actualmente es de 1/5, la normativa del PS define 1/1)	Inspección en terreno.	Municipalidad de Peñalolén.

**3. Directriz de gestión y planificación:** Generar incentivos a las normas urbanísticas para promover construcciones sustentables (eficiencia hídrica y energética).

**Criterio de seguimiento:** Promoción de un Centro Cívico sustentable.

Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
-----------	-------------	---------	----------------	-------------------------	--------------------	-------------



Cantidad de acciones de construcción sustentable en las edificaciones del Centro Cívico	Monitorea la generación de edificaciones sustentables.	N° de acciones de construcción sustentable en las edificaciones del Centro Cívico	Cada 5 años.	Cantidad de acciones de construcción sustentable medidas cada 5 años.	Recepciones de obra de la Dirección de Obras Municipal de las edificaciones del predio.	Municipalidad de Peñalolén.
<b>4. Directriz de gestión y planificación:</b> Desarrollar protocolo de remoción de infraestructura provisoria a medida que se construyan nuevas edificaciones.						
<b>Criterio de seguimiento:</b> Calidad de los equipamientos comunales.						
Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Elaboración de protocolo de remoción de infraestructura provisoria.	Busca asegurar que se remueva la infraestructura provisoria a medida que se consoliden nuevas edificaciones en el Centro Cívico y la infraestructura provisoria ya no sean útiles.	Manual o protocolo de remoción de infraestructura provisoria.	1er año tras entrado en vigencia el Plan Seccional.	1 protocolo aprobado.	Archivo de protocolos y/o manuales municipales.	Municipalidad de Peñalolén.

## FCD2: Áreas verdes en el territorio urbano próximo a la precordillera.

<p><b>5. Directriz de gestión y planificación:</b> Generar incentivos a las normas urbanísticas para desarrollar diseños paisajísticos de las áreas verdes considerando un rol ecológico, la escasez hídrica, y el ecosistema de la precordillera.</p> <p><b>Criterio de seguimiento:</b> áreas verdes con rol ecológico y acordes al paisaje precordillerano.</p>						
Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Superficie de áreas verdes del Centro Cívico con paisajismo ecológico	Busca la generación de áreas verdes con rol ecológico y acordes al paisaje precordillerano en el Centro Cívico.	Porcentaje de la superficie de áreas verdes con paisajismo ecológico respecto de la superficie total de área verde del predio	Cada 5 años	50% de la cobertura vegetal de las áreas verdes del predio, a los primeros 5 años de vigencia del Plan. Un 100% de la cobertura a los 10 años de vigencia del Plan.	Inspección en terreno de las áreas verdes.	Municipalidad de Peñalolén.
<p><b>6. Directriz de gestión y planificación:</b> Desarrollar manual o protocolo de paisajismo y mobiliario urbano de las áreas verdes de Peñalolén (que asegure rol ecológico, la escasez hídrica, y el ecosistema de la precordillera y sombra).</p> <p><b>Criterio de seguimiento:</b> áreas verdes con rol ecológico y acordes al paisaje precordillerano.</p>						
Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Elaboración de manual o protocolo de paisajismo y mobiliario urbano de las áreas verdes de Peñalolén	Busca establecer un estándar en el desarrollo de las áreas verdes de la comuna, que asegure que cuenten con un rol ecológico, consideren la escasez hídrica y el ecosistema de la precordillera en el cual está inserta la comuna.	Manual o protocolo de paisajismo y mobiliario urbano aprobado	1er año tras entrada en vigencia el Plan Seccional.	1 manual o protocolo aprobado.	Archivo de protocolos y/o manuales municipales.	Municipalidad de Peñalolén.
<p><b>7. Directriz de gestión y planificación:</b> Desarrollar mecanismo que permitan permear las áreas verdes del Centro Cívico, es decir, que estas sean utilizadas por los vecinos/as de la comuna, y no solo por los funcionarios/as o vecinos/as que transitan de paso.</p> <p><b>Criterio de seguimiento:</b> permeabilidad de las áreas verdes y espacios públicos del Centro Cívico</p>						
Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable



Porcentaje del perímetro del predio del Centro Cívico permeable a la comunidad.	Busca permear las áreas verdes y los espacios públicos presentes en el Centro Cívico con la comunidad.	Porcentaje del perímetro del predio abierto (sin reja fija).	5 años	Mantener por lo menos un 10% de los bordes del paño abierto durante el día	Inspección en terreno del perímetro del predio.	Municipalidad de Peñalolén.
<b>8. Directriz de gestión y planificación:</b> Desarrollar proyectos de terrazas verdes públicas, de manera de generar una compensación a los vecinos/as por el impacto visual de las construcciones en altura.						
<b>Criterio de seguimiento:</b> Compensación del impacto visual.						
Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Proyectos y superficie de terrazas (azoteas) de acceso público ejecutadas e implementadas	Apunta a la ejecución de terrazas de uso público en el Centro Cívico, para compensar el impacto visual de las nuevas edificaciones en altura y también para utilizar el espacio de forma eficiente.	Cantidad y % de superficie de terrazas (azoteas) de acceso público ejecutadas e implementadas	5 años	Más de un 40% de la superficie de azotea de los edificios de más de 6 pisos son de libre acceso al público y están implementadas como terrazas.	Recepciones de obra de DOM de las edificaciones del predio.	Municipalidad de Peñalolén.

### FCD 3: Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales.

**9. Directriz de gestión y planificación:** Conectar el Centro Cívico con el stripcenter Alto Peñalolén (adyacente al predio), para mejorar la permeabilidad de la manzana en su conjunto.

**Criterio de seguimiento:** Mejorar la permeabilidad del polígono y complementarse con los equipamientos privados existentes en la manzana.

Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Ejecución de obra de conexión del Centro Cívico con stripcenter Alto Peñalolén	Monitorea que se haya ejecutado una obra de conexión entre el predio del Centro Cívico y el stripcenter adyacente Alto Peñalolén. La conexión constituye una mejora en el acceso a servicios para la comunidad.	Obra de conexión ejecutada.	5 años posterior a la vigencia de Plan Seccional.	1 obra de conexión.	Recepciones de obra de DOM de las edificaciones del predio.	Municipalidad de Peñalolén y dueño de stripcenter Alto Peñalolén.

**10. Directriz de gobernabilidad:** Avanzar en el proyecto de ciclovia proyectada de Av. Consistorial mediante la búsqueda de fondos por parte de la municipalidad.

**Criterio de seguimiento:** Accesibilidad sustentable al Centro Cívico.

Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Financiamiento público o privado para ejecutar la ciclovia proyectada de Av. Consistorial	Monitorear la gestión de la municipalidad para conseguir la ejecución de la ciclovia proyectada de Av. Consistorial.	Porcentaje de financiamiento comprometido para la ejecución de la ciclovia proyectada de Av. Consistorial	Cada 5 años desde la entrada en vigencia del Plan Seccional.	Parámetro mínimo: 25% del financiamiento total	Unidad de Administración y Finanzas, Municipalidad de Peñalolén.	Municipalidad de Peñalolén.

**11. Directriz de gobernabilidad:** Coordinación entre el municipio y OAEs para impulsar proyectos que promuevan el uso de transporte no motorizado y mejoren el transporte público.

**Criterio de seguimiento:** Accesibilidad sustentable al Centro Cívico.

Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Implementación de mesa de trabajo entre OAEs con	Se busca implementar instancias de coordinación con instituciones relacionadas al transporte y movilidad, para	Mesa de trabajo implementada.	2° año desde la entrada en vigencia del Plan Seccional.	Al menos 2 reuniones al año.	Actas de reunión de la mesa de trabajo.	Municipalidad de Peñalolén.



competencia en movilidad y la Municipalidad de Peñalolén.	impulsar proyectos de movilidad sustentable y que mejoren la conectividad del transporte público del polígono de estudio.					
<b>12. Directriz de gestión y planificación:</b> Fiscalización de autos mal estacionados durante eventos en la Municipalidad.						
<b>Criterio de seguimiento:</b> Buena convivencia con las zonas residenciales.						
Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Rondas de fiscalización durante eventos masivos en el Centro Cívico de Peñalolén.	Busca identificar si se están fiscalizando los autos que se encuentran estacionados en lugares prohibidos en las zonas residenciales adyacentes al predio del Centro Cívico.	N° de rondas de fiscalización de los equipos de seguridad municipal durante los eventos masivos en el Centro Cívico, en las calles adyacentes al predio.	1 vez al año	1 ronda de fiscalización por evento.	Oficina de Seguridad Humana de la Municipalidad de Peñalolén.	Municipalidad de Peñalolén.

## 12.2 Criterios e indicadores de rediseño

Según el artículo 4 letra e) del Decreto N°32: Reglamento de la EAE, los criterios de rediseño corresponden a un conjunto de elementos de análisis, derivados de los criterios e indicadores de seguimiento, que definen el comportamiento que se espera del indicador de seguimiento dentro de un plazo determinado. De esta manera, se permite identificar, si no se cumple el criterio dentro del plazo asignado, la necesidad de ajustar, modificar o reformular el IPT.

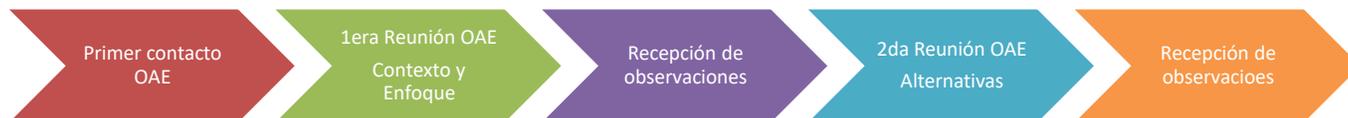
A continuación, se muestran los indicadores de rediseño establecidos para el Plan Seccional.

<b>Criterio de seguimiento: disminución de la infraestructura provisoria en el Centro Cívico.</b>						
<b>Indicador</b>	<b>Descripción</b>	<b>Fórmula</b>	<b>Plazo medición</b>	<b>Parámetro de referencia</b>	<b>Fuente información</b>	<b>Responsable</b>
Superficie del Centro Cívico cubierta por infraestructura provisoria (carpas y containers).	Monitorea la superficie de infraestructura provisoria en el Centro Cívico. Si se produce un crecimiento de ella, habría que evaluar la responsabilidad de la normativa del Plan Seccional en este aspecto.	% de superficie del predio cubierto por infraestructura provisoria (carpas y containers).	5 años	Disminución de la superficie actual de infraestructura provisoria, que equivale a un 4,2% del predio.	Imagen satelital. Cálculo de superficie a través de Google Earth.	Municipalidad de Peñalolén.
<b>Criterio de seguimiento: construcción de nuevas edificaciones en el Centro Cívico.</b>						
<b>Indicador</b>	<b>Descripción</b>	<b>Fórmula</b>	<b>Plazo medición</b>	<b>Parámetro de referencia</b>	<b>Fuente información</b>	<b>Responsable</b>
Superficie de nuevas edificaciones construidas en el Centro Cívico.	Verifica si se han realizado nuevas edificaciones en el predio luego del aumento de los coeficientes de constructibilidad establecidos en el Plan. Si no hubiera nuevas edificaciones al momento de evaluar, el Plan no estaría dando los resultados esperados.	M2 de superficie construida en el Centro Cívico.	5 años	Mayor a la superficie construida al momento de aprobarse el Plan Seccional.	Inspección en terreno del perímetro del predio.	Municipalidad de Peñalolén.
<b>Criterio de seguimiento: disminución de la cantidad de vehículos mal estacionados en las calles adyacentes al predio el Centro Cívico.</b>						
<b>Indicador</b>	<b>Descripción</b>	<b>Fórmula</b>	<b>Plazo medición</b>	<b>Parámetro de referencia</b>	<b>Fuente información</b>	<b>Responsable</b>

Cantidad de denuncias de autos estacionados en lugares prohibidos en las calles adyacentes al Centro Cívico.	Busca evaluar si las medidas asociadas a movilidad que propone el Plan Seccional ha contribuido a disminuir la cantidad de auto mal estacionados, que vienen al Centro Cívico y se estacionan en las calles adyacentes al predio.	N° de denuncias año (t) / N° de denuncias año (t-1)	Anual.	Disminución del N° de denuncias del año anterior.	Unidad de Seguridad Humana de la Municipalidad de Peñalolén.	Municipalidad de Peñalolén.
<b>Criterio de seguimiento: disminución de atochamientos en horas punta provocados por los estacionamientos del Centro Cívico</b>						
Indicador	Descripción	Fórmula	Plazo medición	Parámetro de referencia	Fuente información	Responsable
Percepción de la facilidad del desplazamiento y no existencia de atochamientos generados por los estacionamientos del Centro Cívico en horas punta.	Monitorea si existen atochamientos producidos por los estacionamientos del Centro cívico. Si la percepción es mayoritariamente negativa, es probable que las medidas propuestas por el Plan para mejorar la accesibilidad y mitigar los impactos de estacionamientos requeridos por el Centro cívico, no hayan sido suficientes.	Encuesta de satisfacción a usuarios, la cual consulta sobre la facilidad de desplazamiento y la existencia (o no) de atochamientos en entradas y salidas a los estacionamientos del Centro cívico	Cada vez que se construyan nuevas edificaciones de más de 2000m2. Reevaluar cada 2 años.	Más de un 60% de los consultados se encuentran conformes con los estacionamientos del centro cívico, específicamente en lo que refiere a facilidad de desplazamientos y la no generación de atochamientos en acceso y salidas en horas punta.	Resultados de la Encuesta de satisfacción	Municipalidad de Peñalolén.

## 13 RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN CON LOS ORGANISMOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

La participación con los OAE tuvo 5 instancias que se muestran en el siguiente esquema:



### 13.1 PRIMER CONTACTO CON LOS OAE Y PRESENTACIÓN DEL PLAN SECCIONAL

El día 26 de octubre del 2022, la Municipalidad de Peñalolén envió un oficio a todos los OAE del Plan Seccional, el cual informó sobre los antecedentes del Plan Seccional expuestos en el Acto de Inicio de Procedimiento, solicitó la asignación de una contraparte de su institución para mantener el contacto en el futuro y antecedentes que pudieran complementar el Diagnóstico del Plan desde el ámbito sectorial de los OAE.

Este oficio fue respondido por 9 OAE, de un total 21 instituciones contactadas.

Estos antecedentes se entregan en anexo digital.

### 13.2 PRIMERA REUNIÓN CON LOS OAE: ETAPA DE CONTEXTO Y ENFOQUE DE LA EAE

**Fecha:** jueves 01 de diciembre del 2022.

**Hora Inicio:** 10:00 hrs.

**Hora Termina:** 11:00 hrs.

**Lugar:** Reunión virtual a través de Meet.

**Objetivo de la reunión:** Exponer los antecedentes correspondientes a la Etapa de Contexto y Enfoque del Plan Seccional Zona de Remodelación Centro Cívico de Peñalolén. Recibir observaciones respecto de los antecedentes expuestos y obtener información complementaria al Plan, respecto al ámbito sectorial de cada OAE.

**Temas expuestos:**

- Ámbito de aplicación territorial
- Etapas del Plan Seccional
- Justificación de la modificación
- Fines y metas del Plan Seccional
- Datos demográficos y económicos de la población dentro del área de estudio
- Aspectos territoriales urbanos
- Aspectos físicos naturales: Áreas Verdes
- Aspectos físicos naturales: Ruidos
- Aspectos físicos naturales: Pandemia COVID 19
- Valores, problemas y conflictos socio ambientales

- Objetivos Ambientales
- Criterios de Desarrollo Sustentable
- Resultados generales de las Instancias de Participación Ciudadana

**Asistentes:**

1. Salvador Puz M., Asesoría Urbana. Municipalidad de La Florida.
2. Macarena Garrido - Asesoría Urbana. Municipalidad de La Florida
3. Patricia Henríquez - Dirección General de Concesiones MOP
4. Roberto Valenzuela Muñoz –Dirección de Aeropuertos – MOP
5. Alexandra Pérez - SEREMITT RM
6. Felipe Hernández Jara - SEREMITT RM
7. Daniel Sánchez - SEREMI MA
8. Roberto Barrera M., DOH-RMS
9. Paulina Medel - DDUI SEREMI MINVU RM
10. Jaime Gallardo – GORE
11. Ricardo Pintanel - Departamento de Participación Ciudadana, Municipalidad de Peñalolén
12. Jeanette Quevedo - Departamento de Participación Ciudadana, Municipalidad de Peñalolén
13. Daniela Boccardo - SECPLA Peñalolén
14. Javier Castillo - SECPLA Peñalolén
15. Soledad Álvarez - SECPLA Peñalolén

**Figura N°47: taller OAE, etapa de Diagnóstico Plan Seccional Centro Cívico.**





Aportes, comentarios y observaciones:	Incorporaciones al Plan Seccional
<p>1. Se pregunta si la Municipalidad cuenta con disponibilidad de agua y si tiene establecida la demanda de agua. Sugieren analizar la dotación de agua, el aumento en la demanda hídrica para las nuevas áreas verdes y equipamientos, y trabajar con criterios de bajo requerimiento hídrico y especies nativas en el paisajismo que se proyecte.</p>	<p>Resp. La manzana del centro cívico está dentro del territorio operacional de la empresa sanitaria, con lo cual está garantizada su factibilidad sanitaria. En el Diagnóstico Ambiental se realizó un catastro de las especies que presentan un mayor consumo hídrico en el Centro Cívico y de las especies arbóreas nativas, exóticas y endémicas. Esto, con el fin de evaluar el rol ecológico de las áreas verdes, y entregar lineamientos para potenciar este rol. La propuesta fomentará el paisajismo de bajo requerimiento hídrico y la irrigación natural del suelo.</p>
<p>2. Se sugiere la incorporación, en el marco normativo, de la Estrategia para la Conservación de la Biodiversidad 2015 – 2025, en relación a los lineamientos aplicables a la propuesta de modificación. Se responde la relevancia de conservar este núcleo verde como parte de un corredor biológico en el pie de monte, especialmente para las aves. En tal sentido el paisajismo de especies nativas es fundamental. Se comenta también que el municipio cuenta con una ordenanza local de medio ambiente que se encuentra en proceso de actualización.</p>	<p>Resp. Se incorporó al Marco de Referencia Estratégico la Estrategia para la Conservación de la Biodiversidad 2015 – 2025.</p>
<p>3. Se sugiere considerar en el marco normativo, la Política Regional de Áreas Verdes y Santiago Humano Resiliente.</p>	<p>Resp. Estas políticas ya estaban incorporadas al Marco de Referencia Estratégico.</p>
<p>4. Se sugiere revisar el Plan Maestro de Ciclovías Regional y Plan Maestro de Transporte Santiago 2025, en relación a las</p>	<p>Resp. Se incorporaron al Marco de Referencia Estratégico estos planes.</p>

<p>vías priorizadas que se relacionen con el proyecto Plan Seccional Centro Cívico y a posibles iniciativas de ciclovías a desarrollarse dentro del área de estudio.</p>	
<p>5. Revisar Estrategia nacional de Movilidad Sustentable.</p>	<p>Resp. Se incorporó al Marco de Referencia Estratégico esta estrategia.</p>
<p>6. Revisar propuesta sobre aumentar la oferta de estacionamientos para vehículos, puesto que podría contraponerse a los objetivos de aumentar las áreas verdes. Equipo de Asesoría Urbana de Peñalolén señala que la propuesta apunta a que los estacionamientos vehiculares se dispongan en plantas subterráneas, para dejar liberada la superficie para áreas verdes. También Asesoría urbana señala que se abordará como un objetivo más integral la movilidad sustentable, que aborde distintos modos y medios de transporte, promoviendo los desplazamientos en bicicleta y el transporte público. No obstante, es importante abordar la externalidad negativa que genera la demanda de estacionamientos vehiculares asociados al CC a su entorno próximo.</p>	<p>Resp. Se modificó uno de los Objetivos Ambientales por el siguiente enunciado: “Promover la accesibilidad hacia el Centro Cívico por medio de modos de transporte no motorizado, disponiendo de infraestructura segura para peatones y ciclistas; así como también absorber las externalidades negativas producto de la alta demanda de estacionamientos”. Sumado a esto, y gracias a este tipo de observaciones, todas las alternativas propuestas abordan el tema de la movilidad de forma integral. Le otorgan más permeabilidad al paño, consideran rutas peatonales y de bicicletas al interior del polígono, aumentan la dotación de estacionamientos de bicicletas, gravan nuevos accesos al Centro Cívico, entre estos, uno de mayor extensión, en una de las vías con mayor tráfico, con la finalidad de ser una entrada de peatones, ciclistas y vehículos. Finalmente, se busca que los estacionamientos sean subterráneos, con el objetivo de destinar la superficie actual de estacionamientos a otros usos (incluido áreas verdes).</p>
<p>7. Se recomienda abordar la intensidad de uso de suelo del Plan Seccional revisando la DDU 430 que propone intensidades sustentables, en la definición de Criterios de Desarrollo Sustentable. Se sugiere revisar los objetivos propuestos y reducir a no más de 2, debido al alcance del Plan.</p>	<p>Resp. Se redujo a 2 la cantidad de Objetivos Ambientales.</p>
<p>8. En el marco de la Certificación ambiental de la Municipalidad de Peñalolén, se recomienda generar sinergia entre las actuaciones de la Municipalidad sobre medio ambiente y el Plan Seccional.</p>	<p>Resp. Se revisó el proceso de certificación que actualmente está llevando a cabo la Municipalidad. El Plan va en línea con este proceso.</p>
<p>9. Revisar el alcance de los objetivos 2 y 3, en relación a lo pequeña de la modificación y sus alcances. Del objetivo 3 se comenta que no se encuentra la meta ambiental o de sustentabilidad.</p>	<p>Resp. Se redujo a 2 la cantidad de Objetivos Ambientales.</p>
<p>10. Se sugiere ver la alternativa de conservar el rol más deportivo y recreativo de la zona E1 del PRMS, pudiendo reforzarlo con áreas verdes y en cambio mantener la concentración de los equipamientos cívicos de la CC, pudiendo compensarse.</p>	<p>Resp: la propuesta de zonificación del Plan Seccional reconoce los destinos actuales de los equipamientos existentes y busca potenciarlos. En dicho sentido, la zona A es la que concentra los servicios públicos y la Zona C la que busca conservar los equipamientos deportivos.</p>

11. Se sugiere diferenciar explícitamente entre el Área de Estudio y el Polígono de Intervención.	Resp. Se aclaró este punto en el Informe Ambiental y también se modificó para la segunda reunión con los OAE.
12. En lo referente a las instancias de participación, se sugiere considerar alternativas para conocer de qué manera funcionarios y comunidad perciben cómo se inserta el Centro Cívico en el sector y en la comuna.	Resp. Se realizaron instancias de participación con los vecinos/as, funcionarios y OAE durante la Etapa de Diagnóstico, de Alternativas y de Anteproyecto.

### 13.3 ENVÍO DE OBSERVACIONES, COMENTARIOS Y APORTES DE LOS OAE

Con el objetivo de profundizar o complementar las observaciones realizadas durante la reunión, se informó que podían enviar observaciones y respuestas a las preguntadas realizadas mediante un oficio dirigido al equipo de Asesoría Urbana de la Municipalidad de Peñalolén.

Las preguntas que se realizaron durante la reunión fueron las siguientes:

- ¿Existe algún plan o proyecto a ejecutar en el área de estudio de su ámbito sectorial?
- ¿Tienen otros antecedentes que aportar para este PS desde su ámbito sectorial?
- ¿Consideran que es necesario agregar o ajustar algún elemento o definición?

Algunos OAE respondieron estas preguntas en los oficios, mientras que otros, entregaron otro tipo de observaciones y/o comentarios. A continuación, se muestra una tabla en la cual se sistematizaron las observaciones recibidas mediante oficio enviadas por los OAE, posterior a la primera reunión.

Etapa Contexto y Enfoque		
OAE	Observación y/o comentario	Incorporación al plan
	<p>Inicio de Procedimiento: Se entiende que se busca determinar nuevas características constructivas en la zona Centro Cívico de la comuna, modificándose el coeficiente de constructibilidad y el coeficiente de ocupación de suelo, más no hay claridad respecto de las “otras exigencias” que se modificarían para la reconversión urbana deseada. Como justificación a la iniciativa, se menciona la necesidad de generar nuevos equipamientos, para potenciar dicho espacio y a su vez hacerse cargo de las problemáticas generadas previamente en él. Dado lo anterior, lo lógico, es pensar en un reordenamiento interno para resolver los problemas en espacios públicos y estacionamientos, considerando el concepto <i>potenciar</i> como la oportunidad de optimizar las características espaciales del lugar, a través de la redistribución de sus servicios, más que como una vía para aumentar sus capacidades</p>	<p><b>Resp.</b> El Plan Seccional busca planificar de manera integral todo el paño en estudio a través de una propuesta de zonificación y disposiciones normativas que permitan consolidar el centro cívico de la comuna.</p> <p><b>Resp.</b> Se estableció cual era el área de intervención, a la cual se le modificará la normativa, y su diferencia con el Ámbito de Aplicación Territorial, el cual corresponde a una superficie mayor que el área de intervención.</p>



<p>Municipalidad de La Florida</p>	<p>constructivas. Se sugiere corregir en gráfica el ámbito de aplicación en la modificación y diferenciarlo del ámbito de estudio, ya que la superficie de aplicación se entiende mucho más allá de la manzana cívica.</p>	
	<p>Objetivos ambientales: O1: dada la zonificación presentada, la demanda por áreas verdes, así como también el déficit que se menciona, podrían ser resueltos con el rediseño, la redistribución de las mismas o la consolidación de la superficie de esparcimiento en las áreas libres disponibles en la zona E1. No se condice el aumento de áreas verdes como objetivo en una modificación que pretende aumentar las condiciones de constructibilidad y ocupación de suelo en el paño.  O2: el aumento de la dotación de estacionamientos en respuesta a las demandas de los vecinos, más que a la necesidad de redistribuir las actividades y el espacio dentro de la manzana cívica, no se sustenta como objetivo ambiental, dada la tendencia actual de disminuir superficies de estacionamiento para incentivar otros medios de movilidad.</p>	<p><b>Resp O1:</b> El Plan Seccional busca planificar de manera integral todo el paño en estudio a través de una propuesta de zonificación y disposiciones normativas que permitan consolidar el Centro Cívico de la comuna. A través de las disposiciones de coeficiente de ocupación de suelo, coeficiente de constructibilidad, alturas máximas y la aplicación de incentivos normativos, se estima que más del 50% del paño podrá ser destinado para áreas verdes, y aumentar en cerca de 15mil m<sup>2</sup> la capacidad constructiva del paño comparado con la norma actual.</p> <p><b>Resp O2:</b> Se debe abordar de manera integral la movilidad. Se planteó un nuevo objetivo asociado a movilidad, el cual se centra en promover la accesibilidad al Centro Cívico a través de modos de transportes sustentables y absorber externalidades negativas producto de la demanda actual de estacionamientos vehiculares.</p>

	<p>Implicancias sobre el medio ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Movilidad: se sugiere evaluar planes integrales de movilidad, que permitan generar las posibilidades de accesibilidad necesarias para evitar incrementar la cantidad de estacionamientos con el fin de ordenarlo y redistribuirlos en el territorio (ya sea sobre o bajo nivel de terreno), con ello destinar las superficies actuales de estacionamiento a otras actividades y usos.</li> <li>-Áreas verdes: considerar la rehabilitación y mejoramiento de las áreas verdes existentes, y el aprovechamiento de las áreas libres en desuso que, por sí sólo generaría un impacto positivo en el contexto del cambio climático.</li> <li>- Aumento de densidad y/o altura: en este punto se sugiere evaluar la incorporación de incentivos normativos en la planificación, de manera de poder mitigar los impactos negativos resultantes de las nuevas cargas de ocupación.</li> </ul>	<p><b>Resp. Movilidad:</b> En el ámbito de movilidad, las alternativas propuestas abordan el tema de forma integral y le otorgan más permeabilidad al predio. Se plantea el aumento de la dotación de estacionamientos de bicicletas igualando el requerimiento a los estacionamientos vehiculares y mejorar su distribución en el espacio. También se propone gravar nuevos accesos al Centro Cívico, entre ellos, algunos de mayor extensión, con la finalidad de ser entradas de peatones, ciclistas y vehículos. Finalmente, a través de incentivos normativos se busca que los estacionamientos sean subterráneos, con el objetivo de destinar la superficie actual ocupada por estacionamientos a otros usos, especialmente para áreas verdes.</p> <p><b>Resp. Áreas verdes:</b> Se considera la rehabilitación y el mejoramiento de las áreas verdes existentes. Se espera que las áreas verdes actuales permanezcan y parte de las áreas en desuso, serán destinadas a nuevas áreas verdes y también a otros usos de suelo.</p> <p><b>Resp. Aumento de densidad y/o altura:</b> Se incorporaron incentivos normativos para mitigar los impactos negativos de las nuevas cargas de ocupación y para otorgarle la imagen buscada al predio.</p>
	<p>Exposición OAE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Establecer como se relacionan las diversas políticas, planes, programas y estrategias, con los objetivos ambientales de la EAE, en específico, la Estrategia Regional de Conservación de Biodiversidad 2015 – 2025.</li> <li>-Revisar el Plan Maestro Ciclovial – GORE e incorporarlo en el desarrollo</li> </ul>	<p>Resp. Se incorporó la Estrategia Regional de Biodiversidad 2015 – 2025 en el Marco de Referencia Estratégico y el Plan Maestro de Ciclorutas del Bicentenario (GORE, 2010).</p>
	<p>1. ¿Existe algún plan o proyecto a ejecutar en el área de estudio de su ámbito sectorial? En lo relacionado con algún plan a ejecutar en el área, este servicio no tiene mayor información al</p>	<p>Resp. No aplica.</p>



	<p>respecto. En lo relacionado con los proyectos a ejecutar, no se han encontrado en los registros de la Secretaría Regional Ministerial, Informes de Mitigación Vial (IMIV) de ningún tipo (básico, intermedio o mayor) que se encuentren cercanos o que su área de influencia contemple el Centro Cívico de Peñalolén. El más cercano es el proyecto IMIV Centro del Folclore de Peñalolén (ID SEIM 13114562) localizado en Camino del sol N°2491, cuya área de influencia no se extiende más allá de la primera intersección respecto a las rutas de entrada y de salida del mismo.</p> <p>En cuanto a los estudios de ciclovías, no hay registro de anteproyectos o proyectos de ciclovías en revisión.</p> <p>En cuanto a los estudios ambientales, no hay registros de proyectos en calificación actualmente, con estudio de movilidad que este servicio se encuentre en proceso de pronunciamiento.</p>	
<p>SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones</p>	<p>2. ¿Tienen otros antecedentes que aportar para este PS desde su ámbito sectorial? Considerar los siguientes planes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible 2019, MTT.</li> <li>-Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025, MTT.</li> <li>-Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030, CONASET.</li> <li>-Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible y Programa Nacional de Movilidad Urbana para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático.</li> <li>-Inventario y Evaluación – Análisis del Status Quo, 2020, SECTRA RM.</li> </ul>	<p><b>Resp:</b> Se integraron al Marco de Referencia Estratégico las siguientes políticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025, MTT.</li> <li>-Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030, CONASET.</li> <li>-Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible.</li> </ul> <p>La Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible 2019, MTT y el Programa Nacional de Movilidad Urbana para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático no se incorporaron porque no fueron encontradas vía web. El Inventario y Evaluación – Análisis y Status Quo tampoco se incorporó debido a que se consideró alejado del ámbito de aplicación del Plan Seccional.</p>
	<p>3. ¿Consideran que es necesario agregar o ajustar algún elemento o definición? Es necesario repensar el aumento de infraestructura que posibilita el estacionamiento vehicular dentro del recinto, como una solución a las externalidades negativas en los alrededores del Centro Cívico. Estas externalidades son provocadas por ciertos eventos que atraen</p>	<p><b>Resp.</b> Si bien el objetivo ambiental planteado en primera instancia no era “absorber la demanda de estacionamientos del Centro Cívico”, como se plantea en esta observación, si no que era, “Absorber de manera eficiente las externalidades negativas producto</p>

	<p>mayor cantidad de público flotante, que se estaciona de manera irregular en aceras o veredas aledañas a este lugar. Considerando el diagnóstico realizado, el cual evidencia que actualmente ya existen espacios en desuso o subutilizados, y el índice de área verde por habitante muy por debajo de lo recomendado por la OMS y el SIEDU, no se considera adecuado que un objetivo ambiental, sea el de absorber la demanda de estacionamientos dentro del centro cívico, por las siguientes razones:</p> <p>-El conflicto vial relacionado al mal uso de las aceras de los alrededores como estacionamientos, provocando disminución de esta infraestructura y congestión, no se resolverá al construir más estacionamientos vehiculares al interior del recinto. Por el contrario, se estima que esta solución solo provocará que más gente asista en este modo de transporte al recinto, incrementando este perjuicio.</p> <p>-Existe un conflicto entre este objetivo ambiental y la generación de áreas verdes, queriendo aumentar ambas superficies. Se debe tener presente que destinar superficie a estacionamiento tendrá un impacto negativo, en el sentido de aumentar la escasez de áreas verdes, falta de mobiliario urbano, falta de áreas de sombra (lo que provoca efectos de islas de calor), aumento de la impermeabilización de los suelos, entre otros.</p> <p>En vista de lo mencionado anteriormente y de la importancia de atender además las necesidades de los funcionarios públicos que trabajan diariamente allá, es que la problemática de la falta de estacionamiento se debe mirar con una perspectiva más integral y no solamente considerando el transporte privado vehicular, sino incluyendo los otros modos de transporte, tales como el transporte público, bicicleta y caminata.</p> <p>Considerando lo anterior, se sugieren algunas acciones como alternativas a implementar (a escala municipal).</p> <p>-Fomento del uso de la bicicleta, considerando soluciones para la problemática de la pendiente existente en el sentido poniente-orientado, como por ejemplo implementar ciclocables.</p> <p>-Buses de acercamiento eléctricos, gratuitos para la comunidad, con recorridos, horarios y paraderos específicos.</p>	<p>de la alta demanda de estacionamientos del Centro Cívico, que permita proteger las áreas residenciales cercanas”. Este objetivo Ambiental se modificó por el siguiente enunciado: “Promover la accesibilidad hacia el Centro Cívico por medio de modos de transporte no motorizado, disponiendo de infraestructura segura para peatones y ciclistas; así como también absorber las externalidades negativas producto de la alta demanda de estacionamientos”.</p> <p>Sumado a esto, y gracias a este tipo de observaciones, la propuesta aborda el tema de la movilidad de forma integral. La propuesta otorga más permeabilidad al predio, consideran rutas peatonales y de ciclistas al interior, aumentan la dotación de estacionamientos de bicicletas y grava nuevos accesos al Centro Cívico. Finalmente, a través de incentivos normativos se busca que los estacionamientos solo sean dispuestos en plantas subterráneas, con el objetivo de destinar la superficie actual de estacionamientos a otros usos (principalmente áreas verdes).</p>
--	---	---

	<p>-Establecer mesas de trabajo con el DTPM analizando los flujos de viajes-Origen- destino para mejorar la cobertura de transporte público en zonas donde no existen buses RED con dirección al centro de la comuna.</p> <p>-Urbanizar sector aledaño a Consistorial, materializando veredas, iluminación, arbolado, caminos verdes para viajes no motorizados que conecten al interior y exterior del recinto, etc.</p>	
SEREMI de Energía	<p>i. De las políticas y estudios sectoriales. Este servicio estima pertinente considerar e incluir la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Política Energética de Chile, Energía 2050.</li> <li>-Plan de Expansión de la Transmisión.</li> <li>-Estrategia de Electromovilidad.</li> <li>-Estrategia de Transición Energética Residencial.</li> <li>-Propuesta de Plan Energético Regional (PER) de la Región Metropolitana de Santiago.</li> </ul>	<p><b>Resp:</b> Se integró al Marco de Referencia Estratégico la Política Energética de Chile, Energía 2050. Luego de una revisión, se decidió no considerar la Estrategia de Electromovilidad, el Plan de Expansión de la Transmisión y la Estrategia de Transición Energética Residencial, por ser políticas alejadas de los objetivos y ámbitos de aplicación del Plan Seccional. La Propuesta de Plan Energético Regional (PER) de la RM, aún está en ejecución.</p>
	<p>ii. De la infraestructura existente. Se informa que dentro del sector nombrado Área del Plan Seccional, no se identifica infraestructura energética relevante a considerar. Por otro lado, en el área adyacente al área de estudio se identifica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Pequeño medio de generación distribuida (PMGD) de 0,15 MG, planta fotovoltaica Techos de Altamira, ubicada en calle el Acueducto N°2104.</li> <li>-Línea de transmisión La Florida – Los Almendros – La Reina 110 KV, ubicada en el eje de Av. Grecia.</li> </ul>	<p><b>Resp.</b> No aplica.</p>
	<p>Con la finalidad de comprender y analizar temas ambientales y de sustentabilidad que sean relevantes para el plan, se recomienda utilizar información secundaria de las siguientes fuentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Tercer informe del estado del medio ambiente 2020.</li> <li>-Sistema Nacional de Calidad de Aire.</li> <li>-Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica.</li> <li>-Ruido Ambiental.</li> <li>-Informe de Riesgos Climáticos para la Región Metropolitana, SEREMI 2020.</li> </ul>	<p><b>Resp.</b> Se revisaron las fuentes de información secundaria recomendadas por la SEREMI de Medio Ambiente RM.</p>

<p>SEREMI de Medio Ambiente RM.</p>	<p>-Planificación Ecológica y Propuesta de Infraestructura Ecológica incluyendo Objetivos Ambientales Zonificados para Protección, Restauración y Uso Sustentable de la Biodiversidad y sus Servicios Ecosistémicos, Región Metropolitana de Santiago.          -Atlas de Riesgos Climáticos para Chile del Ministerio de Medio Ambiente.          -Elaboración de una base digital del clima comunal de Chile: línea base (1980 – 2010) y proyección al año 2050, MMA 2016. → dato de t y otras variables. No son lineamientos.          -Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible: Estrategias de mitigación y adaptación al cambio climático: 2020 – 2030.</p>	
	<p>Este servicio considera los siguientes temas de ambiente y sustentabilidad importantes para el proceso de EAE del plan:          -Infraestructura verde: es clave que el plan incorpore nueva infraestructura verde promoviendo una masa arbórea nativa y fomentando la utilización de especies de flora nativa.          -Ruido ambiental: en consideración que el ruido ambiental es unos de los contaminantes más comunes en las áreas urbanas, afectando la salud de la población y generando una pérdida paulatina de la calidad de vida. En este sentido, resulta primordial, que el plan, al momento de hacer la evaluación de las alternativas, considere el ruido ambiental como un elemento clave para la toma de decisión.          -Urbanismo sustentable: el plan requiere que este en concordancia con la vocación ambiental que busca construir la mesa de Gobernanza Ambiental Climática, en el marco del sistema de certificación Ambiental Municipal para el Nivel de Gobernanza Ambiental – Climática Comunal, la cual es la máxima categoría que busca consolidar el municipio.</p>	<p><b>Resp.</b>          -Infraestructura verde: En el Diagnóstico Ambiental Estratégico se profundizó en la infraestructura verde actual del Centro Cívico respecto de las especies nativas y su rol ecológico, con el fin de mejorar este rol en el futuro del predio.          -Ruido ambiental: el ruido ambiental se consideró en la evaluación de alternativas.          -Urbanismo sustentable: Se está al tanto de los avances de la certificación ambiental que está llevando a cabo la comuna para optar al nivel de Gobernanza Ambiental. El Plan Seccional está en concordancia con este proceso.</p>

### 13.4 SEGUNDA REUNIÓN CON LOS OAE: ETAPA DE ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN

**Fecha:** miércoles 25 de enero del 2023.  
**Hora Inicio:** 10:00 hrs.  
**Hora Terminó:** 11:15 hrs.  
**Lugar:** Reunión virtual a través de Meet.

**Objetivo de la reunión:** exponer las Alternativas de Estructuración del Plan Seccional y recabar los riesgos

y oportunidades de las alternativas propuestas.

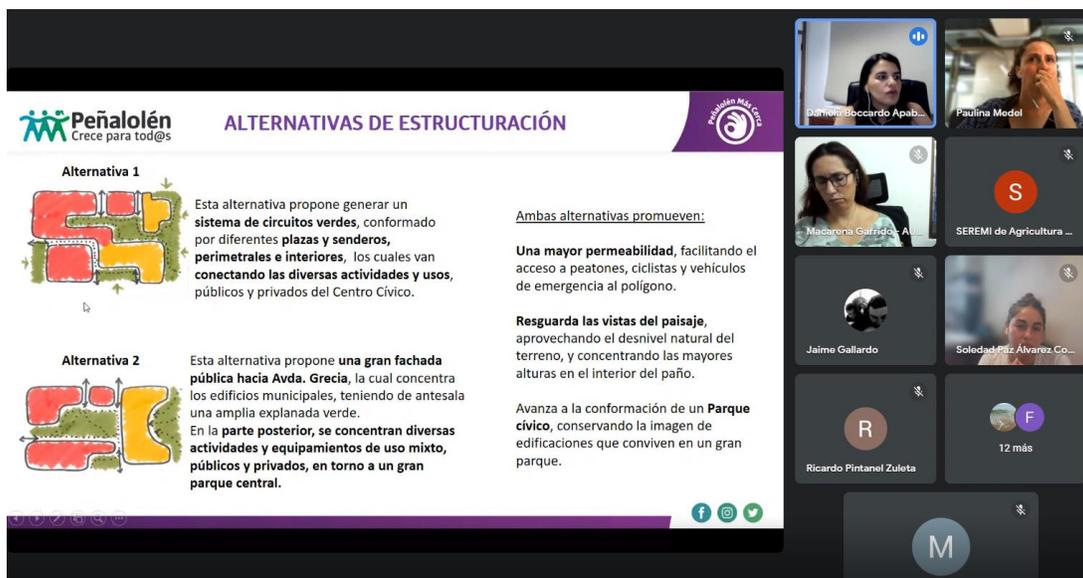
**Temas expuestos:**

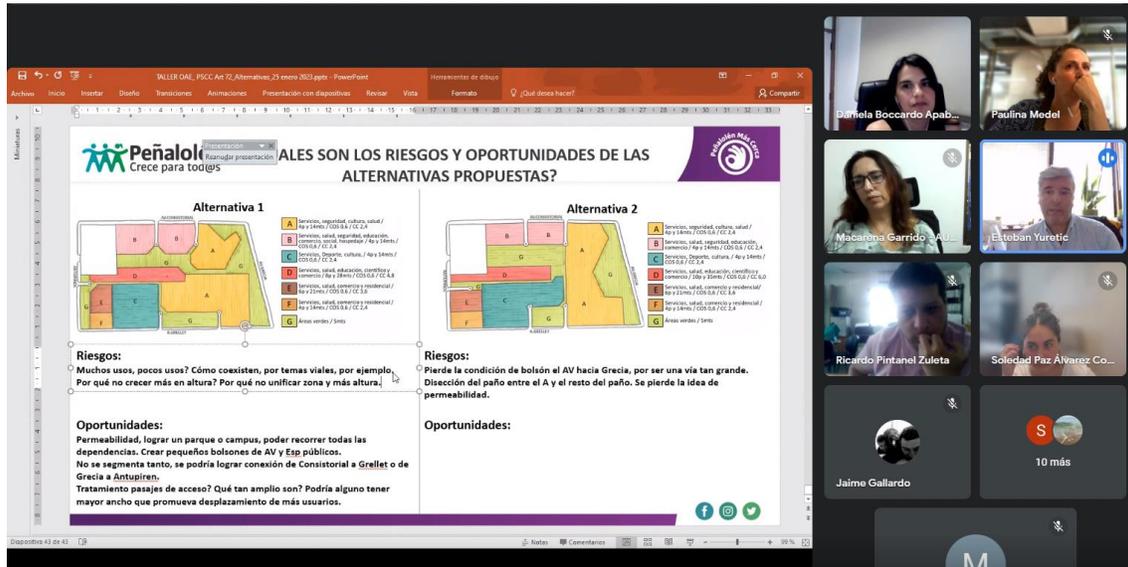
- Etapas del Plan Seccional.
- Resultados de la Etapa de Diagnóstico.
- Declaraciones estratégicas.
- Alternativas preliminares.
- Evaluación preliminar de las alternativas.

**Asistentes:**

- Salvador Puz M., Asesoría Urbana. Municipalidad de La Florida.
- Macarena Garrido - Asesoría Urbana. Municipalidad de La Florida
- Esteban Yuretic - Asesoría Urbana. Municipalidad de La Florida
- Felipe Hernández Jara - SEREMITT RM
- Daniel Sánchez - SEREMI MA
- Paulina Medel - DDUI SEREMI MINVU RM
- Jaime Gallardo – GORE
- Juan Bahamondes – SEREMI MOP
- Alberto Calatroni – SEREMI MOP
- Ivonne Aranguiz – SEREMI de Agricultura
- Fabian Solis – SEREMI de Desarrollo Social
- Antonieta campos – Asesoría Urbana. Municipalidad de Macul
- Mario Olea – Asesoría Urbana. Municipalidad de Macul
- Pia Toledo – SERNAGEOMIN
- Ricardo Pintanel, - Departamento de Participación Ciudadana, Municipalidad de Peñalolén
- Daniela Boccoardo - SECPLA Peñalolén
- Javier Castillo - SECPLA Peñalolén
- Soledad Álvarez - SECPLA Peñalolén
- Manuel Castillo – SECPLA Peñalolén

**Figura N°48: taller OAE, etapa de Alternativas Plan Seccional Centro Cívico.**





Aportes, comentarios y observaciones:	Incorporaciones al Plan Seccional
<p>Observaciones generales a las 2 alternativas</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tomar en cuenta que se podría hacer uno de los accesos más anchos que promueva desplazamiento de más usuarios (peatones, ciclistas, vehículos).</li> <li>2. Evaluar hacer el predio más homogéneo en términos de usos de suelo, no limitarlo a usos específicos.</li> <li>3. Evaluar la unificación y aumento de alturas en todo el predio, esto en un contexto de crecimiento futuro de la ciudad y considerando que el plan es a largo plazo.</li> <li>4. Aprovechar el subsuelo, con patio inglés, etc.</li> </ol>	<p>Se tomó en consideración la observación N°1 en las Alternativas y el Anteproyecto. Se generaron 5 vías de penetración a la manzana, 2 de ellas corresponden a vías locales de mayor ancho, por Antupirén y Consistorial, las cuales facilitarán el acceso vehicular, peatonal y de ciclistas. De todos modos, tanto pasajes como vías locales propuestas superan el ancho mínimo exigido por la OGUC, juntamente buscado la calidad y convivencia de distintos modos de desplazamiento.</p> <p>En cuanto a la observación N° 2 Y 3, el Plan Seccional, al ser un paño de pequeña extensión, busca que se definan diferencias en su zonificación y resguardar las alturas, producto de que la cordillera es un valor comunal.</p> <p>Respecto a la observación N°4, la propuesta proyecta los estacionamientos en el subsuelo, y permite el desarrollo de patios ingleses.</p>
<p>Oportunidades Alternativa 1</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Permeabilidad, lograr un parque o campus, poder recorrer todas las dependencias.</li> <li>2. Esta alternativa crea pequeños bolsones de áreas verdes y espacios públicos a las zonas residenciales del entorno.</li> <li>3. No se segmenta tanto, se podría lograr conexión de Consistorial a calle Ricardo Grellet o de Av. Grecia a calle Antupirén.</li> </ol>	<p>Estas oportunidades fueron integradas en la Evaluación Ambiental de las Alternativas de Estructuración.</p>
<p>Riesgos alternativa 1</p>	<p>No aplica.</p>

No se mencionaron riesgos por parte de los asistentes.	
Oportunidades Alternativa 2 No se mencionaron oportunidades por parte de los asistentes.	No aplica.
Riesgos alternativa 2 1. Se pierde la condición de bolsón verde del área verde que enfrenta a Av. Grecia, por ser una vía tan grande. 2. La zona A genera una disección del corredor, se pierde la idea de permeabilidad.	Estos riesgos fueron integrados en la Evaluación Ambiental de las Alternativas de Estructuración.

### 13.5 ENVÍO DE OBSERVACIONES, COMENTARIOS Y APORTES DE LOS OAE (2DA REUNIÓN)

Al igual que en la primera reunión, se acordó en la segunda reunión con los OAE que podían enviar sus observaciones y comentarios a las preguntas realizadas en el taller mediante oficio, al equipo de Asesoría Urbana de la Municipalidad de Peñalolén, con el objetivo de profundizar o complementar las observaciones realizadas durante la reunión.

La pregunta que se realizó en el taller fue la siguiente:

¿Cuáles son los riesgos y oportunidades de las alternativas propuestas?

El único OAE que realizó observaciones mediante oficio fue la SEREMI de Obras Públicas de la RM.

A continuación, se muestra una tabla en la cual se sistematizó esta observación.

OAE	Observación y/o comentario	Incorporación al plan
SEREMI de Obras Públicas RM	Se aprecia particularmente en la parte 3 de la PPT, una reconsideración y revaloración del aspecto relativo a la Accesibilidad, Conectividad y Movilidad; concluyéndose la intención de "Abordar la Movilidad con un enfoque Integral y Sustentable", lo que se ratifica en la parte final de la "Visión", también en el tercero de los Problemas y Conflictos Socio-Ambientales (conflictos viales), el Objetivo Ambiental 2 (Promover la accesibilidad hacia el Centro Cívico por medio de modos de transporte no motorizado, ...), y, el FCD 3 (Convivencia entre los Equipamientos Comunes y las Zonas Residenciales, en su primer criterio de "Congestión Vehicular y Accesibilidad", en función de resultados del Estudio de SECTRA 2016 "Análisis de Conexiones Viales Sector Sur-Oriente de la Ciudad de Santiago"). Lo referido refleja la coherencia y relevancia que adquieren estos aspectos en el proceso, los cuales se consideran esenciales para un mejor resultado del mismo.	No aplica. Se hace una consideración positiva de la propuesta.
	En cuanto a las Alternativas Preliminares de Estructuración Territorial 1 y 2 presentadas ("Sistema de Circuitos Verdes" y "Gran Fachada hacia Av. Grecia" respectivamente); comentar que ambas introducen conceptos y criterios que aparte de ser consideradas	No aplica. Se hace una consideración positiva de la Alternativa 1.

	<p>como ideas interesantes, se estiman vinculadas a la realidad actual y futura, y por ende representan una oportunidad de mejora adecuada y factible respecto a lo que existe hoy.</p> <p>En consideración a lo adelantado en la Matriz de Evaluación Ambiental de Alternativas, tienen ambas una valoración global positiva para este Servicio en función de los beneficios que promueven.</p> <p>Por otra parte, por su concepción espacial permeable y de apertura que se opina resolvería más armónicamente las dimensiones Social, Ambiental y Económica involucradas, la Alternativa 1 avanzaría con mayor vocación a la conformación de un Parque Cívico, conservando a su vez la imagen de edificaciones que conviven en una gran Área Verde.</p>	
	<p>En función de ello se coincide de momento en profundizar mayormente el análisis en la Alternativa 1, manteniendo en alta atención aspectos de riesgo detectados/manifestados en la reunión Taller 2, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Por motivo de la Movilidad y Seguridad: preocupación por el diseño, materialización y mantención de los diversos accesos considerados hasta la fecha.</li> <li>-Por motivo de la alta valoración del aspecto de "Vista hacia la Cordillera": analizar acuciosamente lo referente a las alturas de las edificaciones y reagrupación de usos, sin dejar de explorar las normativas que incentivan el uso subterráneo.</li> </ul>	<p>En línea con esta observación, la conclusión de la evaluación ambiental de las Alternativas de Estructuración, fue seleccionar la Alternativa 1, por sus oportunidades y menores riesgos. La propuesta de alturas máximas considera lo que se menciona en la observación. A través de incentivos normativos se fomenta el uso del subsuelo, especialmente para estacionamientos subterráneos.</p>

## 14 RESULTADOS DE LAS INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Se realizaron instancias de participación ciudadana en la Etapa de Diagnóstico, la Etapa de Alternativas de Estructuración y la etapa de Anteproyecto. Las instancias fueron realizadas para diversos actores y en diferentes formatos. A continuación, se muestra un esquema que expone las instancias de participación del proceso.

**Participación ciudadana de Diagnóstico**

1. Publicación Inicio de Procedimiento EAE
2. Taller vecinos/as
3. Taller funcionarios municipales
4. Consulta de opinión usuarios

**Participación ciudadana Alternativas de Estructuración**

1. Taller vecinos/as
2. Taller funcionarios municipales

**Participación ciudadana Anteproyecto**

1. Taller vecinos/as
2. Taller funcionarios
3. Consulta de opinión usuarios

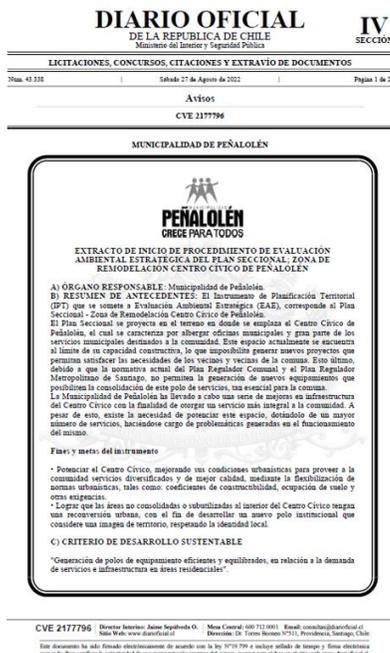
**14.1 PARTICIPACIÓN CIUDADANA ETAPA DE DIAGNÓSTICO**

**14.1.1 PUBLICACIÓN INICIO DE PROCEDIMIENTO EAE**

Tal como lo establece el artículo 17 del Decreto N°32 (Aprueba el Reglamento para la Evaluación Ambiental Estratégica), el Inicio de Procedimiento del Plan Seccional fue publicado en:

- Diario oficial, el 27 de agosto del 2022.
- Diario de circulación masiva, el 30 de agosto del 2022.
- Sitio web de la municipal <https://participa.penalolen.cl/p/modificacion-centro-civico> el 27 de agosto del 2022.

**Figura N°49: Publicación del Inicio de Procedimiento en el Diario Oficial y certificado de publicación en Diario Vive País.**



**CERTIFICADO**

Senari SPÁ, propietaria de Diario Digital VIVEPAIS.cl, certificado y reconocido como diario de circulación nacional y regional, cumpliendo con las normas vigentes bajo la ley 19.733, certifica que el aviso adjunto es copia fiel a lo que aparece publicado online, en su página <https://www.legales.vivepais.cl>, con fecha 30 de agosto 2022, sección Notificaciones.

**Municipalidad de Peñalolén - Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica**

Este certificado se extiende al interesado para los trámites que estime pertinentes.

Santiago, 30 de agosto 2022



Fuente: Elaboración propia.

**Figura N°50: Publicación en el sitio web municipal del Inicio de Procedimiento.**

Fondo concursable 2022 Inicio

## SE INICIA EL PROYECTO PLAN SECCIONAL ART. 72º CENTRO CIVICO

Damos inicio al proyecto de Plan Seccional Art. 72º de la Ley General de Urbanismo y Construcciones para nuestro Centro Cívico, el cual tiene por objetivo potenciar este polo de servicios a través de la mejora de sus condiciones urbanísticas para contribuir al emplazamiento y desarrollo de nuevos equipamientos que mejoren la calidad de servicio de nuestra Municipalidad.



Área de modificación Plan Seccional Centro Cívico de Peñalolén

El proceso de actualización de la normativa del Centro Cívico inicia con una Fase de Diagnóstico que se encuentra disponible a toda la comunidad.

En este sitio web, nos encontraremos informando las distintas etapas del proceso y de participación ciudadana



Fuente: <https://participa.penalolen.cl/p/modificacion-centro-civico>

Respecto a las observaciones que se le pueden realizar al Inicio de Procedimiento, este proceso no obtuvo ninguna observación durante el tiempo que se mantuvo activo el canal de contacto.

### 14.1.2 TALLER CON VECINOS/AS

Nombre	Taller de Diagnóstico Participativo con la Comunidad
Fecha	04/10/22
Lugar	Centro Cultural Chimkowe. Av. Grecia # 8787

Número de participantes	16
Número de grupos de trabajo	2

Se llevó a cabo una instancia de participación colectiva, en modalidad de taller, dirigida a representantes de organizaciones sociales territoriales y funcionales a vecinos y vecinas en general.

Si bien, la convocatoria fue abierta a toda la comunidad de Peñalolén, se dio énfasis a la participación de representantes de organizaciones y vecinos de los conjuntos habitacionales adyacentes al área de intervención, expuestos en el Ámbito de Aplicación Territorial de este informe.

**Figura N°51: Taller con los vecinos/as, etapa de Diagnóstico Plan Seccional Centro Cívico.**



Fuente: elaboración propia.

#### **Objetivo del taller:**

- Socializar los antecedentes recopilados y resultados del diagnóstico e informar acerca del proceso de participación ciudadana propuesta del Plan Seccional.
- Identificar los principales componentes identitarios -en términos urbanos, naturales y sociales- del área donde se emplazará la propuesta de remodelación “Centro Cívico”, relevando características particulares del sector.
- Caracterizar el estado de la situación actual, incorporando la percepción de los distintos actores respecto a la afectación de su calidad de vida, con el fin de priorizar y dimensionar la relevancia de temáticas claves para el proceso.

#### **Principales resultados del taller:**

Luego de una actividad de caracterización de los aspectos urbanos del área de estudio, se desprendieron las siguientes ideas:

- Faltan áreas verdes en el sector y en el centro cívico, así como también mejorar su calidad y mantenimiento.
- Edificación en el sector no supera los cuatro pisos, lo que asegura la vista hacia la cordillera.
- El centro cívico es percibido como un polo clave de servicios públicos, equipamientos y espacios

de encuentro y vida comunitaria.

- Escases de estacionamientos en los alrededores del Chimkowe, provoca la congestión de las calles y mal uso del espacio público.
- Algunas actividades generan ruido que impacta a los vecinos.
- Falta de espacios de encuentro y esparcimiento para vecinos.

### 14.1.3 TALLER FUNCIONARIOS/AS MUNICIPALES

<b>Nombre</b>	Taller de Diagnóstico Participativo con funcionarios/as municipales
<b>Fecha</b>	08/11/22
<b>Lugar</b>	Centro Cultural Chimkowe. Av. Grecia # 8787
<b>Número de participantes</b>	43
<b>Número de grupos de trabajo</b>	4

Se llevó a cabo una instancia de participación colectiva, en modalidad de taller, dirigida a funcionarios y funcionarias municipales que desempeñan sus labores dentro del Centro Cívico.

**Figura N°52: taller funcionarios/as, etapa de Diagnóstico Plan Seccional Centro Cívico.**



Fuente: elaboración propia.

### Objetivos del taller:

- Socializar los antecedentes recopilados y resultados del diagnóstico e informar acerca del proceso de participación ciudadana propuesta del Plan Seccional.
- Conocer cómo perciben atributos y elementos del Centro Cívico, que son considerados claves para el proceso de su planificación.

### Principales resultados:

- El 82% de los participantes afirman encontrarse de acuerdo o muy de acuerdo con que existan nuevos servicios como bancos, salas cunas, notarias, farmacias, entre otros.
- Escases de áreas verdes y zonas de descanso al interior del Centro Cívico. Las áreas verdes actuales se perciben como no integradas dentro del espacio, con alto consumo hidrológico y sin la infraestructura y mobiliario adecuados.
- Falta de estacionamientos para funcionarios y para los vecinos/as que visitan el Centro Cívico. El estacionamiento actual es un espacio inadecuado, ya que no tiene señalética, sus entradas se congestionan en los horarios de entrada y salida de los funcionarios/as y no consideran accesibilidad universal.
- Es difícil el acceso al Centro Cívico cuando se acude en bicicleta, ya que no existen vías de desplazamiento de bicicletas al interior y hay escasez de estacionamientos de bicicletas.
- Se destaca que el Centro Cívico funciona como un espacio en donde es posible realizar múltiples actividades, tanto deportivas como culturales, además de la posibilidad de asistir a eventos masivos que se desarrollan dentro de él.
- Se destaca la alta sensación de seguridad que existe al interior del Centro Cívico, mencionándose la adecuada cantidad de guardias y la cantidad de controles en los accesos.

#### 14.1.4 CONSULTA DE OPINIÓN

Se realizó una consulta de opinión, en formato de encuesta breve, a personas usuarias de los servicios municipales y actividades disponibles en el Centro Cívico.

<b>Nombre</b>	Consulta de Opinión Diagnóstico Modificación Centro Cívico de Peñalolén
<b>Fecha de aplicación.</b>	15/11/23 al 23/11/22
<b>Lugares de aplicación</b>	Centro de Atención al Vecino Centro Cultural Chimkowe Oficina de Registro Civil de Peñalolén. Edificio Yunus Piscina Municipal
<b>Número de participantes</b>	397

#### Objetivo consulta:

Conocer la percepción y evaluación que realizan las personas usuarias de los servicios y actividades presentes en el Centro Cívico, acerca de su relevancia, frecuencia de uso y elementos considerados relevantes en el proceso de su modificación.

### Principales resultados:

- El elemento mejor evaluado corresponde a la calidad y comodidad de las circulaciones para desplazarse a pie por el interior de la Municipalidad y la seguridad que existe al interior de la Municipalidad y en los diferentes espacios que hay dentro de ella.
- Luego, se encuentra mejor evaluada la cantidad y diversidad de servicios disponibles y de actividades posibles de realizar en la Municipalidad y en los diferentes espacios que hay dentro de ella.
- Los elementos peor evaluados corresponden a la cantidad de estacionamientos y la facilidad para estacionarse cuando viene en automóvil a la Municipalidad y la facilidad para estacionar bicicletas

en caso de venir a la Municipalidad en dicho medio de transporte.

## 14.2 PARTICIPACIÓN CIUDADANA ETAPA ALTERNATIVAS DE ESTRUCTURACIÓN DEL TERRITORIO

Durante la etapa de Alternativas de Estructuración, se realizaron dos instancias de participación ciudadana: taller para los vecinos/as y el taller para funcionarios/as. Los talleres realizados tuvieron el mismo objetivo, el cual se expone a continuación.

### Objetivos del taller:

- Complementar y ajustar las propuestas de Alternativas de Estructuración, a partir de las opiniones, percepciones y valoraciones de vecinos/as y funcionarios/as.
- Dar a conocer los principales resultados obtenidos en la Etapa de Diagnóstico.
- Difundir la visión propuesta para el Centro Cívico, los Ejes de Desarrollo, los principales resultados de la Evaluación Ambiental Estratégica y las Alternativas de Estructuración, dando cuenta de sus principales elementos y características.
- Conocer la opinión y valoración que realizan los vecinos/a y de los funcionarios/as acerca de los elementos considerados claves en la estructuración de las Alternativas. Tales como:
  - Zonificación
  - Accesos
  - Alturas de Edificación
  - Áreas Verdes.
- Conocer la Alternativa que, para funcionarios y vecinos, se ajustaría de la mejor manera a sus necesidades e intereses.

### 14.2.1 TALLER VECINOS/AS

<b>Nombre</b>	Taller Alternativas de Estructuración con vecinos/as
<b>Fecha de aplicación</b>	26/01/23
<b>Lugar de aplicación</b>	Centro de Atención al Vecino
<b>Número de participantes</b>	23

Instancia de participación dirigida a representantes de organizaciones sociales territoriales y funcionales a vecinos y vecinas en general. Se dio especial énfasis en convocar a representantes de organizaciones y vecinos de los barrios adyacentes al Centro Cívico.

**Figura N°53: taller de Alternativas de Estructuración, etapa de Alternativas Plan Seccional.**



Fuente: elaboración propia.

### Principales resultados:

#### Zonificación

- Alternativa 1: Poco espacio destinado a cultura y deportes. Dispersión de zonas dentro del Centro Cívico.
- Alternativa 2: mucho espacio destinado a comercio. Adecuada cantidad de usos permitidos.

#### Accesos

- Alternativa 1: Se destaca que existe acceso a los servicios que hay en el Centro Cívico desde todas las vías.
- Alternativa 2: Positivo la cantidad de accesos, porque descongestiona las vías aledañas al Centro Cívico.

#### Altura

- Alternativa 1: la altura que propone esta alternativa es percibida como adecuada.
- Alternativa 2: la altura de 10 pisos es percibida como disruptiva con el entorno residencial cercano al Centro Cívico.

#### Áreas Verdes

- Alternativa 1: Positiva la disposición que permite que se encuentren mirando hacia los barrios del entorno. Devuelve áreas verdes al barrio.
- Alternativa 2: Se valora el área verde amplia y central, ya que permitiría un gran espacio de encuentro y esparcimiento.

### 14.2.2 TALLER FUNCIONARIOS/AS

<b>Nombre</b>	Taller Alternativas de Estructuración con funcionarios
<b>Fecha de aplicación</b>	24/01/23
<b>Lugar de aplicación</b>	Centro de Atención al Vecino
<b>Número de participantes</b>	26

Instancia de participación dirigida a funcionarios y funcionarias de los servicios y corporaciones municipales presentes en el espacio del Centro Cívico.

**Figura N°54: taller de Alternativas de Estructuración, etapa de Alternativas Plan Seccional.**



Fuente: elaboración propia.

## Principales resultados:

### Zonificación

- Alternativa 1: existe poco espacio destinado a cultura y deportes. Es bien valorado la diversidad de usos y servicios.
- Alternativa 2: se valora negativamente la fachada, resta permeabilidad. Positivo el espacio destinado a cultura y deporte.

### Accesos

- Alternativa 1: adecuada distribución permite acceder Centro Cívico desde diferentes puntos. Es destacado de manera positiva la existencia y disposición de conexiones y recorridos.
- Alternativa 2: Fachada resta fluidez, no permite acceso desde Av. Grecia.

### Altura

- Alternativa 1: altura máxima propuesta mantendría la vista a la cordillera, no obstante, existen críticas hacia el bloque D de máxima altura.
- Alternativa 2: 10 pisos es demasiada altura, quita la vista a la cordillera.

### Áreas Verdes

- Alternativa 1: son percibidas como pequeñas y residuales. Positivo que se encuentren conectadas, adecuada disposición, permite permeabilidad y fluidez.
- Alternativa 2: positivo el área verde central, ya que no sería segregada.

### 14.3 PARTICIPACIÓN CIUDADANA ETAPA ANTEPROYECTO

Durante la etapa de Anteproyecto, se realizaron tres instancias de participación ciudadana: taller para los vecinos/as, taller para funcionarios/as y consulta de opinión Anteproyecto. Los talleres realizados tuvieron el mismo objetivo, el cual se expone a continuación.

#### Objetivo del taller:

Dar a conocer detalladamente y de manera clara la propuesta de anteproyecto del Centro Cívico, a la vez que se pretende recoger propuestas y aportes de la comunidad, en el marco de realizar los últimos ajustes a la propuesta.

#### 14.3.1 TALLER FUNCIONARIOS/AS MUNICIPALES

<b>Nombre</b>	Taller Anteproyecto funcionarios municipales
<b>Fecha de aplicación</b>	04/04/23
<b>Lugar de aplicación</b>	Sala Verde, Centro Cultural Chimkowe. Av. Grecia #8787
<b>Número de participantes</b>	46

Instancia de participación dirigida a funcionarios y funcionarias de los servicios y corporaciones municipales presentes en el espacio del Centro Cívico.

#### Principales resultados:

Respecto a las propuestas de mejoramiento, se encuentran los siguientes puntos:

- Especificar materialidades en torno a los incentivos normativos.
- Definir claramente los usos específicos permitidos en cada zona y subdividir el macro lote para aplicar la norma de manera más exacta.
- Además, se sugiere crear conexiones entre distintas zonas propuestas. Específicamente, se propone crear una conexión que atravesase el área de zonificación A. También, se plantea generar un acceso con el Strip Center adyacente al Centro Cívico.
- Se mencionó la posible congestión vehicular. En este sentido, se propuso la idea de generar accesos en lugares estratégicos que impidan generar atochamiento vial.
- Se planteó la posibilidad de incluir medidas de mitigación en la zona C, ya que la actividad deportiva puede generar ruidos que afecten a los residentes de calle Ricardo Grellet.

#### 14.3.2 TALLER VECINOS/AS

<b>Nombre</b>	Taller Anteproyecto vecino/as
<b>Fecha de aplicación</b>	05/04/23
<b>Lugar de aplicación</b>	Sala Verde, Centro Cultural Chimkowe. Av. Grecia #8787
<b>Número de participantes</b>	19

Instancia de participación dirigida a representantes de organizaciones sociales territoriales y funcionales a vecinos y vecinas en general. Se dio especial énfasis en convocar a representantes de organizaciones y

vecinos de los barrios adyacentes al Centro Cívico.

#### a) Principales preocupaciones y observaciones del grupo

- Preocupación por la altura máxima de edificación pues podría provocar una obstaculización visual hacia la cordillera y al resto de la comuna.
- Preocupación por una posible congestión vehicular y atochamiento peatonal en el sector, al aumentar el flujo de personas que acudirían a los nuevos servicios del Centro Cívico.
- Preocupación por la seguridad del sector. En específico, se plantea que el aumento de áreas verdes podría ser un foco de delincuencia.
- Preocupación por la posibilidad de construcción de edificios habitacionales al interior del Centro Cívico.

#### b) Observaciones y/o comentarios extras

En cuanto a las observaciones, solo un grupo expresó su disconformidad con la propuesta de Anteproyecto en general. En su mayoría, descartan la necesidad de incorporar nuevos servicios y equipamientos al predio del Centro Cívico.

### 14.3.3 CONSULTA DE OPINIÓN

Se realizó una consulta de opinión, en formato de encuesta breve, a personas usuarias de los servicios municipales y actividades disponibles en el Centro Cívico.

<b>Nombre</b>	Consulta de Opinión Diagnóstico Modificación Centro Cívico de Peñalolén, Etapa Alternativas de Estructuración.
<b>Fecha de aplicación.</b>	11 al 21/04/23
<b>Lugares de aplicación</b>	Centro de Atención al Vecino Centro Cultural Chimkowe Edificio Yunus Piscina Municipal Farmacia comunitaria
<b>Número de participantes</b>	271

#### Objetivo consulta:

conocer la percepción de los/las vecinos/as respecto a las seis principales propuestas de modificación del Centro Cívico, las cuales se detallarán más adelante.

#### Principales resultados:

Sobre la segunda consulta de opinión, en la cual se presentaba la propuesta de alternativa de consenso, ante la pregunta: *¿Qué tanto te gustan o no te gustan estas propuestas?*, los resultados fueron los siguientes:

<b>¿Qué tanto te gustan o no te gustan estas propuestas?</b>	<b>No me gustan nada / no me</b>	<b>Me es indiferente /</b>	<b>Me gusta / me gusta mucho</b>
--	----------------------------------	----------------------------	----------------------------------

	<b>gusta</b>	<b>no contesta</b>	
Aumento en la cantidad de estacionamientos vehiculares en el Centro Cívico, y que estos sean subterráneos	9%	14%	77%
Aumento y mejoramiento de la infraestructura para ciclistas en el Centro Cívico	3%	19%	78%
Aumento y ubicación de áreas verdes y de descanso, y que ellas sean las que ordenan el Centro Cívico	3%	10%	87%
Que en el Centro Cívico se localicen diversos usos y actividades, públicas y privadas, tales como jardines infantiles, bancos, notarias, farmacias, comercio, residencias de adulto mayor, entre otros	10%	10%	80%
Nuevos pasajes de acceso al Centro Cívico, así como las circulaciones peatonales y para ciclistas que permiten recorrerlo en su interior.	9%	15%	76%
Definición de un límite de altura máxima establecido en 8 pisos en el sector central	12%	15%	73%

De ello se desprende una alta valoración de los distintos elementos que estructuran la propuesta, siendo evaluados todos ellos en más de un 73% con “me gusta/me gusta mucho”.

#### **14.4 ANÁLISIS E INCORPORACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA AL PLAN SECCIONAL**

##### Diversidad de actores y sus opiniones según su rol.

La incorporación de los diversos actores considerados en la participación ciudadana permitió complementar la información levantada en la etapa de diagnóstico por el equipo técnico y comprender las dinámicas urbanas internas y externas del Centro Cívico. Esto último, ya que el Centro Cívico cumple diferentes roles para estos grupos de actores; para los funcionarios/as corresponde a su espacio de trabajo, para los habitantes del entorno, el Centro Cívico es el “predio vecino”, y para los usuarios, corresponde a un lugar que reúne diversos servicios y actividades, que les permite satisfacer sus necesidades.

Asimismo, las propuestas de Alternativas de Estructuración y posteriormente el Anteproyecto, se construyeron compatibilizando las opiniones de los diversos actores, con la visión del Centro Cívico elaborada por el equipo técnico y los resultados de la EAE.

En este sentido, las percepciones y preocupaciones de los habitantes de los conjuntos habitacionales adyacentes al predio, fueron incorporados principalmente en el FCD “Convivencia entre equipamientos comunales y zonas residenciales”, el cual trata esta relación entre el predio cívico y sus vecinos/as.

##### Aspectos positivos del Centro Cívico

Los aspectos positivos valorados actualmente respecto del Centro Cívico, se identificaron: la gran cantidad y diversidad de servicios que ofrece a la comunidad, la seguridad al interior del predio y la altura de sus edificaciones, al permitir la vista hacia la cordillera.

Estos aspectos fueron incorporados en el valor ambiental, que corresponde a la precordillera, el Objetivo Ambiental N°1 “Consolidar un Centro Cívico sustentable, con edificaciones acordes al paisaje

precordillerano y áreas verdes que cumplan un rol ecológico, contribuyendo al encuentro de la comunidad” y en la visión de desarrollo urbano, la cual busca “avanzar en la consolidación de un centro cívico diverso, que mejore la calidad de vida de los vecinos próximos, y que integre y resguarde valores de identidad comunal, a través de una normativa urbana que permita el mejoramiento y la ejecución de nuevos proyectos de equipamientos, servicios y áreas verdes, así como la disposición de accesos e infraestructura adecuada para los distintos tipos de desplazamiento”.

### Aspectos negativos y problemáticas presentes en el Centro Cívico

En cuanto a los aspectos negativos o problemáticas presentes en el Centro Cívico, se identificaron en las instancias de participación ciudadana de diagnóstico, la escasez de áreas verdes al exterior del centro Cívico, la escasez de zonas de descanso y áreas verdes de calidad en el interior del predio, la escasez de estacionamientos para vehículos y bicicletas, lo que provoca congestión vehicular en los accesos y en las vías del entorno, y dificultad para acceder en bicicleta, respectivamente.

Estos aspectos negativos, fueron considerados en la definición de problemas y conflictos socioambientales, principalmente, y también en el Objetivo Ambiental “Promover la accesibilidad hacia el Centro Cívico por medio de modos de transporte no motorizado, disponiendo de infraestructura segura para peatones y ciclistas; así como también absorber las externalidades negativas producto de la alta demanda de estacionamientos”.

### Integración en el Anteproyecto

Los resultados de los aspectos positivos o valorados por los participantes y los aspectos mal evaluados o problemáticas, complementaron el diagnóstico realizado y permitieron consolidar los objetivos ambientales, que en su inicio eran distintos. Sumado a esto, guiaron la elaboración del Anteproyecto, pasando previamente por el diseño de las Alternativas de Estructuración (Opciones de Desarrollo), las cuales potenciaban la vocación de centro comunal para el Centro Cívico, a través del aumento de su constructibilidad, la generación de nuevos usos de suelo y cambios en su distribución. También esbozaron la solución a las problemáticas actuales de accesibilidad y congestión vehicular, de la dotación de estacionamientos vehiculares y de bicicletas, y de las zonas subutilizadas. Esto se plasmó en el Anteproyecto con la definición de 5 vías de penetración a la manzana, 3 de ellas de categoría pasaje, destinadas preferentemente para el acceso y tránsito de peatones y ciclos; y 2 vías locales, por Antupirén y Consistorial, las cuales facilitarán el acceso vehicular a los estacionamientos subterráneos posibles de desarrollarse por los futuros proyectos.

Si bien el Anteproyecto no es exactamente igual a la Alternativa de Consenso, recoge los aspectos relevados por los actores claves y también por la EAE.

Respecto a la vista a la cordillera, el Anteproyecto propone la Zona D, como única zona que concentra las mayores alturas, equivalente a 8 pisos, sin alterar significativamente la vista a la cordillera. Considera un coeficiente de ocupación de suelo igual a 0,24 con incentivo normativo, lo que permite que gran parte de esa zona, sea destinada a áreas libres, áreas que actualmente son utilizadas por el estacionamiento para funcionarios.

En cuanto a la escasez de áreas verdes en el área de estudio y los problemas que presentan las áreas verdes al interior del Centro Cívico, el Anteproyecto asegura que se aumente la superficie de área verde con los coeficientes de ocupación de suelo establecidos y con la destinación de la planta de estacionamientos hacia el subterráneo, liberando una superficie considerable del predio a áreas libres.



Finalmente, en cuanto al espacio ceremonial asociado al rewe presente en el predio, el Anteproyecto reconoce este sitio a través de la Zona G, la que restringe los usos de suelo y las disposiciones normativas, con el objetivo de resguardar su emplazamiento y actuales condiciones de ocupación.