

Fecha	25/03/2021	
Lugar (Telemático)	Plataforma Zoom	
Tema	Estudio Actualización y Evaluación Social Plan Maestro Ciclovías Gran Santiago – Espacio de Comunicación Ciudadana N°1	
Asistentes		
Organizaciones ciudadanas	Servicios públicos	Consultor
Educleta CycleHacks SCL	No	Cityplanning
Puntos abordados y/o acuerdos		
<p>Cristóbal Pineda, Consultor coordinador del estudio, da la bienvenida al espacio de comunicación ciudadana numero uno, y entrega indicaciones para el inicio de la actividad.</p> <p>Cede la palabra a Cristian Valdés, Jefe de División de Planificación y Desarrollo Regional Gobierno Regional Metropolitano, en adelante GORE RM</p>		
<p>Cristian Valdés da el saludo inicial a la actividad y realiza presentación del GORE RM, donde se abordan las siguientes temáticas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fundamentos de la iniciativa (El porqué de un Plan Maestro ciclovial para el Gran Santiago) 2. El proceso inversional (El sistema nacional de inversiones y el Gobierno Regional) 3. Traspaso de competencias (Nuevas funciones, instrumentos y gobernanza metropolitana) 		
<p>Finalizada la presentación, el consultor abre espacio para preguntas.</p> <p>Rolando Álvarez de la organización CycleHacks SCL, saluda a los asistentes y consulta a Cristian Valdés, sobre la transferencia de competencias en el marco de la nueva ley, bajo esta nueva gobernanza metropolitana, indica que no serían muchas las competencias que se traspasarían, son muy limitadas, como por ejemplo, habilitar o certificar los lugares donde se saca revisión técnica y otros, entonces manifiesta si se pudiera aclarar lo siguiente: cuando se dice que esta unidad de inversión o unidad de proyectos, ya que el gobernador Metropolitano será quien tome esas decisiones, significa que ¿el desarrollo de nuevos proyectos asociados a movilidad urbana va a ser competencia del gobierno metropolitano o continuaría siendo competencia de los SEREMIS?.</p> <p>Cristian Valdés en respuesta, indica que todos los GORE tienen que formar tres divisiones más de las tres que ahora existen, una de ellas es la división transporte e infraestructura, que no existía hasta ahora en los GORE, GORE RM ya la tiene creada, pero además de la creación de la nueva división, hay unatransferencia de competencias de la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones que pasan a ser parte del quehacer del GORE RM. Son 7 competencias, una de ellas es fijar los establecimientos por provincia, por comuna que practiquen las revisiones técnicas a los vehículos, que es una de las competencias que está en la SEREMITT y viene a los GOREs, también va a ser una de las competencias, determinar y priorizar los proyectos de subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas, subsidio al Transporte escolar, prohibir por causa justificada la circulación de todo vehículo o de tipo específico a esto por determinadas vías públicas, requerir a las municipalidades información sobre necesidades de telecomunicaciones, concesiones de radio difusión, y también coordinar la acción de diversas autoridades en materia de tránsito; por tanto indica que entre la competencia 2 y 7 se podría dar bastante margen para coordinar acciones vinculadas al tema de movilidad específica en la región.</p> <p>Señala también que los GOREs, además de tener esta división de infraestructura y transporte, seguirá existiendo la división de planificación y desarrollo, y tiene que trabajar de la mano con esta nueva división, entonces todo lo que tiene que ver con planificar, con nuevas inversiones y con crear</p>		

o coordinar con otros servicios y con municipios lo va a seguir teniendo el GORE, entonces el tema de la vialidad metropolitana no va a ser exclusivamente de potestad del GORE RM, sino que hay otras instancias que siguen existiendo como SECTRA, el Ministerio de Transporte, La Subsecretaría de Transportes, y lo que se piensa que debiese de ser a futuro, porque esta es la primera parte de transferencia de competencias del nivel central a los GORES, pero lo que se tiene que lograr en el futuro es que los Gobernadores o Gobernadoras Regionales conjuntamente con los Consejos Regionales insten y hagan el proceso de incorporar otras competencias que les permitan por ejemplo ver el tema de vialidad metropolitana, o que sea traspasado al GORE la Dirección de Transporte público, o puede ser SECTRA o otras instancias que podrían ser beneficiosas en cuanto al tema de vialidad metropolitana. Indica además que estas primeras competencias que se traspasan que no fueron definidas por los GORES sino que fueron definidas por el nivel central siguen teniendo cierto grado de centralismo pero, son los Gobernadores o Gobernadoras Regionales y los Consejos Regionales quienes tienen que solicitar estas nuevas competencias para tener un peso más específico en la región, sino se terminarían quedando con temas anexos y no con los temas de fondo como la vialidad metropolitana.

Finalmente, manifiesta que comparte la opinión que no es suficiente hasta hoy día, y que aunque la ley dice descentralización, tiene mucho de centralismo al imponer estas primeras transferencias de competencias.

Cristóbal Pineda, solicita que antes de continuar, se realice la ronda de presentación de los asistentes. Se presentan,

- Luis Meza, Jefe del Departamento de Planificación Regional de la División de Planificación y Desarrollo GORE
- Álvaro Jordán, encargado de proyecto, equipo analista de la División de Planificación y Desarrollo GORE
- Paula Ibarra, Analista Departamento de Planificación Regional GORE
- Simón Solís, Analista Departamento de Planificación Regional GORE
- Andrés Santelices, Presidente ONG Educleta y docente de movilidad urbana.
- Rolando Álvarez, de CycleHacks y urban lab, barrio Matta Sur, activista en temas de movilidad urbana
- Carla Coquedano, Socióloga, Cityplanning

El consultor realiza la presentación estudio por parte de la consultora Cityplanning, donde se exponen los siguientes contenidos:

- Objetivos del Estudio
- Metodología
- Etapas I del Estudio y Tareas asociadas: Diagnóstico preliminar
 - 1.1 Recopilación y análisis de antecedentes
 - 1.2 Levantamiento trazado base y planes cicloviales omunales
- Etapa II del Estudio y Tareas asociadas: Análisis de prefactibilidad PMC actual
 - 3.2 Validación trazado base y PMC actual
- Productos del estudio

Durante la presentación se destacan los ámbitos de participación del estudio, considerando que es presentado y validado por varios actores institucionales como el Consejo Regional, la mesa técnica compuesta por varios servicios públicos y los 34 municipios del Gran Santiago.

Se indica que la red de PMC actualizado de 800 kms constituye un punto de partida, en tanto que lo deseable es poder generar una red de largo plazo (en construcción).

Se enfatiza en los productos que entregará el estudio y que tienen por finalidad acelerar procesos

reducir costos y proveer de insumos a los municipios para la presentación de proyectos cicloviales al Sistema Nacional de Inversiones. (ortofotos, Perfiles por tramos, evaluación social y capacitación municipal).

Etapa de plenario. Inquietudes surgidas durante el desarrollo del taller:

Rolando Álvarez, señala que considera súper interesante lo que se está haciendo, indica que ha habido un cambio radical en como se ha estado trabajando y como se quiere trabajar, por lo que manifiesta alegrarse de ver que hay una nueva mirada sobre como planificar y trabajar en este tipo de proyectos, en el sentido lógico de trabajar en función de red, eso sería lo crucial, sobretodo debido a que quienes se mueven por las calles como ciclistas, han las desconexiones, ciclovias por la calle, ciclovias por la acera, ciclovias con postes, con basureros, un desorden que que en este momento se quiere ordenar y se quiere trabajar bajo una red, eso es lo que busca el ciclista.

Manifiesta dudas cuanto la participación ciudadana de este proceso, ya que se habla de empoderar a los municipios con estas herramientas, sin embargo desde la comunidad ciclista, como organizaciones ciclistas o de peatonalidad o quienes estan en estos temas, surge la inquietud de como involucrarlos tambien en estos talleres y no sólo al municipio, se consulta si hay considerado algo de eso, de tal manera que se participe tambien en el proceso de diseño o de levantamiento.

Indica además que, le preocupa que sólo sean encuestas las que se van a levantar, tomando en cuenta la experiencia de otros ciclistas, señala que contesten encuestas en la ciclovía es complejo, por lo que consulta si hay otras herramientas para levantar la percepción d el ciclista, mas alla de una típica encuesta. En relación a los flujos, consulta si se van a compartir los datos, si hay contadores en algunas ciclovias ya, y en los que no hay, cómo se levantarán esas mediciones. Tambien se consulta si se dispondrá de alguna plataforma opensource de manera que quienes estan trabajando tambien como organizaciones con los municipios puedan acceder a los datos, así como tambien compartir algunas visiones que se estan trabajando desde los territorios, se indica que el acceso a datos sería bueno, y se recalca la inqietud respecto a las mediciones en lugares donde no hay contadores, y de que forma se hará el levantamiento, a través de conteos con personas, con cámaras u otro.

Cristóbal Pineda, responde que con respecto a la primera pregunta, el estudio sólo contempla levantamiento de caracterización de ciclistas a través de encuestas, se reconoce que es una tarea difícil pero se tiene como antecedente el proyecto de 2013 que ya levantó datos de esa forma. Con respecto a la pregunta sobre datos de flujo, especifica que se levantarán datos de flujo, no solamente de flujos vehiculares, sino que incorpora también la categoría de bicicleta en el sentido reglamentario del tránsito pero también se incorporarán mediciones de bicicleta contra flujo, que son bastante comunes en el caso de la bicicleta, por lo tanto tiene sentido incorporarla, y eso da ciertas líneas de deseo de cómo se estan moviendo los ciclistas no solamente en lo normativo, sino que cómo se mueve el patrón de flujo de la bicicleta mas allá de lo normativo

Cede la palabra a Alvaro Jordán para complementar la respuesta desde la perspectiva del Gobierno Regional.

Alvaro Jordán toma la palabra y señala que la consulta vinculada al proceso de participacion ciudadana que hace Rolando Álvarez es muy pertinente, dado que la invitación para esta instancia era una invitacion un poco más masiva. Se indica que se esperaba una mayor concurrencia, pero que tambien se entiende que estamos en un proceso super anormal y difícil y que quizas la informacion tampoco fue dirigida o bien que por temas de tiempo, no todos podian participar. Manifiesta que dentro del estudio, se han planificado dos instancias más de participación ciudadana, son tres en total; no obstante señala que él como el equipo del Gobierno Regional estan abiertos para cualquier consulta o reunión mas precisa que requiera poder presentar el plan. Se recalca la idea con estas presentaciones es poder transmitir que este un ejercicio de planificación, que no es tan práctico, y no

significa que se vayan a construir ciclovías de aquí a un año, por tanto es importante que junto con los interesados, con los municipios que son los primeros canales de información, ver de qué forma nutrir con información y con la percepción de los ciclistas respecto al uso de las ciclovías o nuevos ejes que quieran proyectar. Se indica que es un proceso abierto, al que esperan que se sume la mayor cantidad de personas. Se manifiesta la disposición a quedar contactados con Rolando Álvarez y se solicita ayuda en la difusión de la actividad, se señala que se pueden contactar para compartir la presentación y minuta de posición a los interesados.

Se subraya que es un aspecto que se quiere incorporar de una forma directa en el estudio, pero que también hay que considerar que hay una mesa con 34 municipios, sumado a una mesa técnica con 12 servicios públicos, más los consejeros regionales, y la mesa ciudadana, lo cual requiere de una coordinación bastante importante que se está haciendo. Se recalca que siempre se ha pensado que son los municipios los primeros canalizadores de estos requerimientos, de hecho se indica que para convocatoria a la reunión se consultó a los municipios por sus listas de interesados y la respuesta tampoco fue muy masiva, por tanto se va detectando que hay ciertas brechas asociadas al tema de participación ciudadana. Como GORE están en conocimiento que también hay un desafío en implementar los COSOC (Consejos de la Sociedad Civil) y hacerlo como un sistema y, que este sistema favorezca este tipo de instancias más masivas y llegar de manera más directa a la ciudadanía.

Alvaro Jordán, ofrece la red de correos electrónicos para poder difundir el estudio y se indica que todos los contactos que se envíen son bienvenidos. Respecto a la consulta relacionada a las mediciones, señala si las condiciones lo permiten- dado Covid-19-, que son 200 puntos de medición identificados en el estudio anterior y se espera sumar 100 puntos más para tener la comparabilidad de lo medido anteriormente, por lo que son aproximadamente 300 puntos que van a estar midiendo en la ciudad y eso permitirá proyectar los flujos necesarios para la metodología, para poder calcular las rentabilidades. Se manifiesta que lo dificultoso de esta tarea es que se está en una situación muy anormal desde el punto de vista del transporte, en situación de cuarentena, por tanto es un tema que hay que controlar bien para obtener datos más fidedignos de lo que realmente ocurre como sistema. Se indica que en cuanto a la bicicleta han aumentado un poco los flujos, pero se está en una situación tan dinámica que se tiene que analizar el momento adecuado para realizar la medición.

Andrés Santelices solicita la palabra y manifiesta que en la línea de lo señalado por Rolando Álvarez para quienes están desde la Academia aportando en esto, es super valioso que se puedan divulgar los datos que se obtengan por la metodología que sea y sabiendo las restricciones que se tiene para ello, también señala que es importante que desde la academia pueden ofrecer algún tipo de ayuda en términos colaborativos, como mediciones de impacto una vez que ya cuenten con los datos que no se tiene una fecha exacta por ahora, se indica que para ellos es un gran aporte. Comenta experiencia realizada el año anterior con alumnos donde se midieron los impactos de ciclosendas que se implementaron en el barrio Yungay, manifestando que el ejercicio resultó bastante valioso porque permite a la ciudadanía no solamente conocer sino que también analizar esas soluciones, por más que hayan sido de emergencia y que se están implementando a partir de la realidad que tenemos hoy en día. Felicita al equipo por el trabajo, por la cobertura que se ha hablado y escuchado en la exposición, desde academia y educleta recalca disposición a colaborar y poder hacer algo en conjunto.

Finalizada la intervención de Andrés Santelices, Álvaro Jordan aclara que los datos van a ser públicos, pero que aún no se ha definido como se van a ir publicando, señala que espera que finalizada la etapa siguiente de este trabajo, se puedan presentar los resultados de algunos datos. Se menciona que en general los datos se publican finalizado el estudio, sin embargo sería posible tener una cooperación para el uso de los datos públicos, o si se requieren para algún proyecto, se podría hacer la solicitud formal, mediante una carta y se pueden entregar los datos. Señala también, que otro tema

importante es que las tareas estratégicas del estudio, están vinculadas a los “paquetes” de proyectos, por lo que hay que llegar a un análisis estratégico de la red, ver que ejes se van a priorizar, para seguir avanzando el próximo año; explica que evidentemente se piensa que los ejes más factibles debiesen ser los más fáciles de implementar, pero también saben que existen déficit territoriales, comunas que tienen menos kilómetros que otras, hay conexiones más estratégicas que otras como las conexiones de metro, o bien redes que están inconexas, todas esas variables tienen que ser parte de la toma de decisión que permitirá armar paquetes de kilómetros de proyectos cicloviales y comprometer recursos. Señala además que como explicara Cristian Valdés al inicio de la presentación, se están enfocando a una mirada estratégica respecto de cómo acortar plazos para poder invertir en ciclo vías, que es infraestructura menor, y que en algunos casos se pueden hacer proyectos de bajo costo y alto impacto, por lo que es de interés, levantar esos ejes y poder plasmarlos en un plan, no obstante se van encontrando con otros ejes que son más difíciles y que tiene que obedecer a otros tiempos; señalan que el plazo para tener los resultados para poder socializarlos con las organizaciones es a fin de año y también se señala como importante que las organizaciones empujen el plan hacia futuro, que este plan va a ser presentado en el Consejo Regional, entonces servirá como una carta de apoyo para poder plantear nuevos requerimientos o fundar sus opiniones respecto a ciertas intervenciones en el espacio público; por ello, es un estudio bastante estratégico, y la invitación es que las organizaciones puedan difundirlo, por lo que se insiste en compartir contactos de personas interesadas para formar una red u otra forma en cómo se pueda seguir avanzando durante el proyecto.

Luis Meza, consulta a Alvaro Jordan cuántas instancias de este tipo quedan; Jordán responde que dos instancias más y encuestas, la capacitación a los municipios y la presentación en el Consejo Regional; Luis Meza señala que se ha hecho un trabajo importante, tratando de cambiar las cosas como se han ido haciendo, por lo que se necesitan del apoyo de las organizaciones para difusión y aportes. Se solicita a Andrés y Rolando que envíen contactos para difundir y citarlos a las instancias que quedan. Se recalca que estamos en una situación compleja para convocar y hacer este tipo de actividades pero es importante que las instancias tengan el apoyo tanto de Andrés como de Rolando en la difusión, ya que se necesitaría de feedback, observaciones y la opinión de las organizaciones para que el plan se fortalezca, y sea un instrumento que se utilice para el Gran Santiago y sirva para todos.

Rolando Álvarez señala que se va a compartir la información con los demás colectivos, que se han hecho varias mesas de trabajo y por eso se consultaba por el nivel de participación del estudio, ya que es un tema que las organizaciones están pidiendo, una participación mucho más vinculante, no tanto de sólo pedir la opinión cuando algo ya está hecho, sino involucrarlos, co-diseñar en conjunto con ellos porque son las organizaciones quienes recorren, caminan y conocen el estado de las calles. Por ello, se le da importancia al nivel de apertura, se indica que en los colectivos hay mucha gente de diferentes profesiones, arquitectos, del área transporte, que entienden el lenguaje técnico, y han participado de muchas instancias, por lo que se recalca que se busca una vinculación mucho más fuerte y que no sólo se les vayan a consultar “mire ya está hecho esto, que dicen de esto”, sino que es de interés para ellos participar del proceso. Se manifiesta que se entiende que es complejo, pero hay organizaciones que tienen esa capacidad técnica demostrada en diferentes instancias como por ejemplo el proyecto mapocho pedaleaba, por lo que resulta importante como se va a abrir esto, ya que si sólo es como consulta, quizás las organizaciones no se sientan tan motivadas.

Respecto a cómo se pueden hacer llegar observaciones, Álvarez indica que revisó el mapa, y se puso en contacto con Miguel Olivares porque están en Barrio Matta Sur viendo varias cosas y, en el mapa que se está levantando observaron algunos tramos que no estaban, por lo que consulta cómo se pueden hacer llegar esos tramos que no están levantados, poniendo de ejemplo dos ciclo vías de emergencia que se hicieron en Matta Sur y que no estaban dentro de este plan, sino que se proponen otros lados, también señala que hay ejes inconexos, por ejemplo: calle Madrid que llega hasta Matta

y se conecta con Sierra bella, señala que hay un desorden en la línea base y consulta cómo hacer llegar esas observaciones. Explica que la información que se está levantando en este momento no concuerda, por lo que no se cumpliría la idea de red presentada por el plan, manifiesta que ese tipo de situaciones son las que se pregunta la ciudadanía, que identifica un problema y quiere ver cómo se soluciona ese problema.

Alvaro Jordán indica que con él tiene que contactarse, y hacer llegar la observación para poder conversarla y trabajarla eventualmente o corregirla si es que hay algún problema. Informa que una vez que termine esta reunión se generará un acta de las opiniones e inquietudes planteadas, la observación sobre la forma de incluir a las organizaciones en este trabajo se recoge, e indica que se analizará para ver de qué forma estos puentes o espacios sean más concurridos. La minuta será publicada en la página del Gobierno Regional junto a la presentación. Respecto a las consultas planteadas, indica que si se requiere hacer un zoom al plano del sector Barrio Matta Sur se puede hacer y discutir, sin embargo señala que lo que está sobre la mesa es el trabajo que los municipios han entregado como imput en función de lo que ellos han estudiado con las organizaciones y en algunos casos con expertos. Se señala el caso del municipio de Renca, donde hay una mesa de movilidad comunal y donde quizás sea muy coincidente la información que se revise con lo que el municipio reportó; pero también estaría el caso de la comuna de Maipú, donde la información manejada por las organizaciones de base puede que no sea la misma a la reportada por el municipio. Se explica que están en la configuración de la red y hay que lograr que todos los ejes prioritarios se conecten, quedando así bajo una lógica de red.

Se subraya que se está iniciando el proceso de levantamiento de información y los datos aportados por las organizaciones van a generar que esos trazados queden dentro del plan. En paralelo, de los 1000 kms proyectados, se seleccionaron 800 kms, y se explica que si ese eje ya tenía un proyecto anterior o una iniciativa en curso o en este caso una ciclovía temporal, se descarta para estudiarla en su factibilidad, ya que se entiende que ese eje ya está estudiado, y si ya hay avances indica que hubo análisis previos que hacen que la ciclovía sea factible. Los ejes restantes son los que no están estudiados y que muchos municipios no sabían en qué parte se tenía que emplazar, o que tan detallado tiene que ser la red o cómo se conecta con el municipio aledaño.

Se explica que en el estudio no se hará diseño, solo se definirán costos y emplazamientos eventuales, luego de esta etapa se contará con un grueso de la red, con los costos y en qué período, la idea es que se liberen recursos en formas de paquetes, y no uno a uno que es la forma en la que se ha venido haciendo, ya que es muy lento, comentando que desde 2013 a 2021 sólo se ha avanzado 100 kms y hay que llegar a una meta de 1.500 kms. Después, en cada uno de los paquetes los municipios tendrán que ir avanzando y solicitando que se avance en los proyectos para ir detallando aún más los diseños, recalcando que en este estudio no se llega a un nivel de diseño sino que a nivel de prefactibilidad.

Se indica que en este primer recorrido se buscó que los municipios refirieran organizaciones de base territorialmente equilibradas, sin embargo los registros tienden a poder identificar organizaciones que son más bien de la zona centro, oriente, hay algunas agrupaciones de la zona norte, en la zona sur existen también algunas agrupaciones, pero el cómo hacer que territorialmente se participe y que la ciudad quede representada es algo que no está muy claro cómo puede ser abordado. Se expone que se llevaba una mesa de movilidad que operó durante el año 2019, donde se registró a los actores y que son los mismos actores que participan siempre en las mismas instancias y en base a esa información se convocó a esta actividad. No obstante, se indica que se hará una reflexión luego de esta actividad para ver de qué forma se puede seguir nutriendo el plan con la mirada de la ciudadanía, lo cual es un desafío. Desde el GORE se piensa que el plan va a ser empujado por la ciudadanía que ha sido la tónica de los proyectos en materias cicloviales, ya que la sociedad civil ha sido un actor

relevante en los avances en esta área de transporte activo, en normativa, en proyectos, en estándares asociados a temas cicloviales, a la inclusión de los ciclos, y todo lo que se ha hecho en materia de seguridad es muy importante. Se subraya la intención de analizar cómo focalizar la convocatoria, e incentivar la participación, y no solamente convocando, sino que también yendo un poco más allá, para ver de qué manera se pueden identificar actores que ya están mapeados, y a las organizaciones que ya están liderando ciertas temáticas.

Se adopta como compromiso hacer un mapa específico para la información de Matta Sur, y enviársela a Rolando Álvarez para que pueda ser discutida y ver si la información está correcta o no, se identificaron varias iniciativas en esa zona como el proyecto Sierra Bella de MINVU y ciclovías temporales.

Alvaro Jordán consulta a Andres Santelices si tiene algún interés por un territorio en particular del mapa presentado o tiene una mirada más metropolitana. Andrés Santelices responde que tienen una mirada metropolitana, que todos los sectores son importantes de fomentar con este tipo de políticas, por lo que agradece la información.

Se establece como compromiso desde el Gobierno Regional:

- La publicación en la pagina web de los resultados de esta actividad, se enviará un correo electrónico a los asistentes con el acta de la reunión.
- Se revisará la solicitud de Rolando Álvarez correspondiente a los proyectos identificados en el sector de Matta Sur.
- Queda establecido como compromiso la solicitud a difundir la actividad de parte de los asistentes representantes de organizaciones sociales, se indica que se insistirá con sus contactos para contactarlos y/o enviarle las presentaciones, la minuta, u otro si es pertinente.

Se ofrece la palabra al consultor, y a Rolando Álvarez en caso que existieran más inquietudes.

Rolando Álvarez, agradece la invitación a la actividad, e indica la importancia del diálogo, de la apertura que genera confianza y tambien ganas de participar, y aportar a este bien que es de todos los usuarios de la calle. Manifiesta que escribirán con el fin de retroalimentar el tema, y esperan seguir participando de las siguientes instancias. Por último, explica que solo mencionó el barrio Matta Sur, pero que como colectivo han estado viendo todo el tema metropolitano, ya que los temas de movilidad deben verse como un todo y la visión de ellos va en esa dirección, por lo que todos los espacios que se vayan abriendo en ese sentido son agradecidos.

Para finalizar, Cristóbal Pineda, indica que este trabajo ha sido de un constante desarrollo, por lo que si hay comentarios de proyectos que parezcan raros o que no correspondan a la realidad, están abiertos a recibir esas observaciones e ir modificando la capa de trazados, que probablemente será la capa definitiva cuando se termine el estudio, ya que va en constante evolución.

Cristóbal Pineda, despide la actividad. La sesión finaliza a las 19.38 hrs.

Nota: Durante la presentación realizada por Cristian Valdés del Gobierno Regional, Rolando Álvarez realiza una pregunta a través del chat de la plataforma Zoom, relacionada a las competencias en temas de transporte que serían traspasadas al nuevo Gobernador/a Regional. La cual es respondida una vez finalizada la presentación.

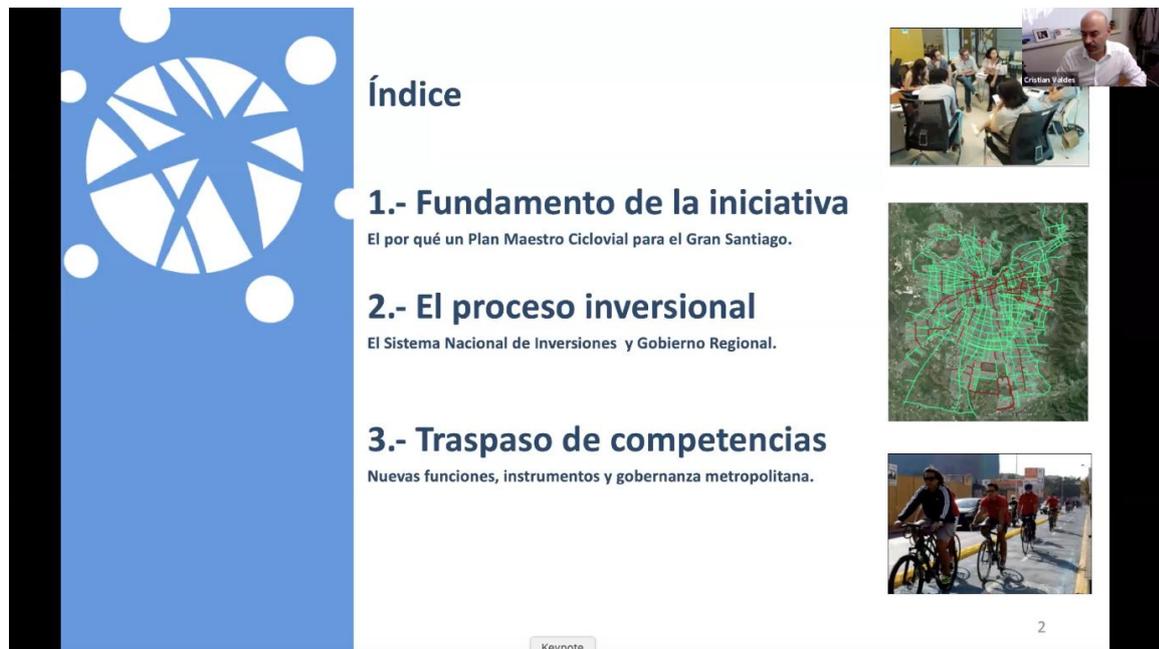
De igual forma, durante la exposición del estudio realizada por Cristóbal Pineda, Rolando Álvarez consulta si se incorporaron las ciclovías de emergencia en el catastro realizado, a lo que Álvaro Jordán responde afirmativamente a través del chat de la plataforma.

Adjunta lista de asistencia	Si	X	No	
------------------------------------	----	---	----	--

Lista de asistentes

Nombre Asistente	Servicio	Mail Contacto
Álvaro Jordán	GORE RMS	
Cristian Valdes	GORE RMS	
Luis Meza	GORE RMS	
Andrés Santelices	Educleta	
Rolando Álvarez	CycleHacks SCL	
Simón Solís	GORE RMS	
Paula Ibarra	GORE RMS	
Cristóbal Pineda	Cityplanning	
Carla Coquedano	Cityplanning	

Registro Gráfico:



Índice

- 1.- Fundamento de la iniciativa**
El por qué un Plan Maestro Ciclovial para el Gran Santiago.
- 2.- El proceso inversional**
El Sistema Nacional de Inversiones y Gobierno Regional.
- 3.- Traspaso de competencias**
Nuevas funciones, instrumentos y gobernanza metropolitana.

Keynote

2

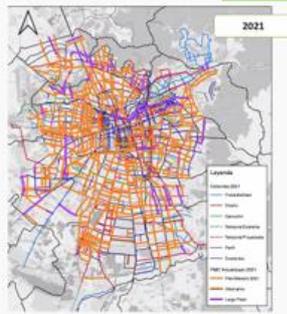
3.2 Validación Trazado Base / Propuesta PMC Actualizado

Propuesta PMC Actualizado

- Proceso de validación con 34 Municipios y servicios regionales (MTT, MINVU, SERVIU, Metro, etc.)
- Realizado en febrero-marzo 2021

Tipo Trazado	Longitud (km)
Red Existente	414
Red Proyectada*	433
Red PMC Actualizado	800
Red Largo Plazo**	81
Total Red	1.728

*Todas las etapas, excepto Perfil
**En construcción





Organizaciones Excusadas o Ausentes		
Nombre	Organización	Mail Contacto
Carolina Oyarzún	Movimiento Furiosos Ciclistas	
Max Kaempfe	Pedalea x la Calle	
Cristóbal Becerra	Mesa de Movilidad Renca	
Carlos Díaz	Maipú Pedalea	

Organizaciones que Declinaron Participar		
Nombre	Organización	Mail Contacto
	Ñuñoando	

Otros Antecedentes Recibidos

Maipú Pedalea (Carlos Díaz) – Ciclo Sendas de Emergencia

