|  |
| --- |
| **PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES, CON EL OBJETO DE REGULAR LA EXIGENCIA DE** **INCORPORAR UNA TRAMA VIAL EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN URBANA COMUNAL, QUE GARANTICE LA CONTINUIDAD DEL ESPACIO** **PÚBLICO Y LA CONECTIVIDAD CON LA VIALIDAD DEL SECTOR, IDENTIFICANDO LAS REGLAS GENERALES APLICABLES Y LAS EXCEPCIONES ADMITIDAS** |
| **TEXTO VIGENTE** | **TEXTO PROPUESTO** | **COMENTARIOS / CONTRIBUCIONES** **(CONSULTA PÚBLICA)** |
| **D.S. N° 47 (V. Y U.), DE 1992** **ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES** | **D.S. N° 47 (V. Y U.), DE 1992****ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES** |  |
| **TITULO 2****DE LA PLANIFICACIÓN Y DE LOS PLANES DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** | **TITULO 2****DE LA PLANIFICACIÓN Y DE LOS PLANES DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO** |  |
| **CAPITULO 3****DE LOS TRAZADOS VIALES URBANOS** | **CAPITULO 3****DE LOS TRAZADOS VIALES URBANOS Y LA TRAMA O RED VIAL PÚBLICA** |  |
| **Artículo 2.3.1.**  La red vial pública será definida en los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes, fijando el trazado de las vías y su ancho, medido entre líneas oficiales, lo que se graficará en el plano respectivo. Para los fines previstos en el inciso anterior, los citados instrumentos definirán las vías conforme a la clasificación y a los criterios que disponen los artículos 2.3.2. y 2.3.3. de este mismo Capítulo, pudiendo asimilar las vías existentes a las clases señaladas en dichos artículos aun cuando éstas no cumplan los anchos mínimos o las condiciones y características allí establecidos. En cada caso, los Planes Reguladores Comunales o Seccionales deberán considerar, además de las disposiciones técnicas propias de la ingeniería de tránsito, los conceptos urbanísticos que guían el desarrollo de los distintos sectores de las comunas y sus barrios, las características de las actividades urbanas que se emplazan en los bordes de las vías y la dotación de infraestructura prevista. Para efectos de la aplicación del artículo 2.1.36. de esta Ordenanza, en los casos en que el Plan Regulador no haya clasificado la totalidad de la red vial pública, se aplicarán supletoriamente los criterios que se establecen en el artículo 2.3.2. en lo relativo a anchos mínimos de sus calzadas pavimentadas y distancia entre líneas oficiales. Dicha información deberá ser consignada en el Certificado de Informaciones Previas. De conformidad al artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo se considerarán franjas afectas a utilidad pública los terrenos definidos como vías en la Ordenanza del Plan Regulador Comunal o Intercomunal, y graficados en sus respectivos planos. | **Artículo 2.3.1.** La trama o red vial pública estará conformada por un conjunto de vías existentes o proyectadas destinadas al uso público que se intersecan entre sí formando una red. Será definida en los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes, fijando el trazado de las vías y su ancho, medido entre líneas oficiales, lo que se graficará en el plano respectivo.La referida red vial deberá garantizar la continuidad del espacio público y la conectividad con la vialidad del sector o su entorno inmediato. Para dicho objeto, en la elaboración o modificación de los planes reguladores comunales y planes seccionales, la trama vial deberá incorporar circulaciones destinadas al uso público cuyas intersecciones no disten entre sí, en más de 200 metros lineales, medidos en cada una de las cuadras que definan, y sin perjuicio de las excepciones consideradas en el siguiente artículo. En el caso de una modificación de planes reguladores comunales o planes seccionales esta obligación deberá cumplirse únicamente en caso de que involucre cambios en la trama vial. En aquellas manzanas en las que una o más de sus cuadras excedan los 200 metros, se entenderá cumplida la obligación referida en el inciso anterior si el perímetro de dichas manzanas tiene una extensión igual o inferior a 800 metros.Para los fines previstos en los incisos anteriores, los ~~citados~~ instrumentos definirán las vías conforme a la clasificación y a los criterios que disponen los artículos 2.3.2. y 2.3.3. de este mismo Capítulo, pudiendo asimilar las vías existentes a las clases señaladas en dichos artículos aun cuando éstas no cumplan los anchos mínimos o las condiciones y características allí establecidos. En cada caso, los Planes Reguladores Comunales o Seccionales deberán considerar, además de las disposiciones técnicas propias de la ingeniería ~~de tránsito,~~ los conceptos urbanísticos que guían el desarrollo de los distintos sectores de las comunas y sus barrios, las características de las actividades urbanas que se emplazan en los bordes de las vías y la dotación de infraestructura prevista. Para efectos de la aplicación del artículo 2.1.36. de esta Ordenanza, en los casos en que el Plan Regulador no haya clasificado la totalidad de la red vial pública, se aplicarán supletoriamente los criterios que se establecen en el artículo 2.3.2. en lo relativo a anchos mínimos de sus calzadas pavimentadas y distancia entre líneas oficiales. Dicha información deberá ser consignada en el Certificado de Informaciones Previas. De conformidad al artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, sólo se considerarán franjas afectas a utilidad pública los terrenos definidos como vías en la Ordenanza del Plan Regulador Comunal o Intercomunal, y graficados en sus respectivos planos. |  |
| No existe | **Artículo 2.3.1 bis**Para efectos de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 2.3.1. de esta Ordenanza, las intersecciones de las circulaciones que conforman la trama o red vial pública podrán estar a más de los 200 m entre sí, en los siguientes casos:1. Cuando en el sector existan plazas, parques y áreas verdes públicas conforme al artículo 2.1.30. de la OGUC cuya continuidad deba ser garantizada.
2. Cuando se trate de sectores con terrenos consultados en los planes reguladores comunales o seccionales destinados o que vayan a destinarse a plazas y parques, incluidos sus ensanches, declarados de utilidad pública de acuerdo con el artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.
3. Cuando se trate de sectores con uso de suelo exclusivo de área verde o que vayan a destinarse con ese uso, conforme al artículo 2.1.31. de esta Ordenanza.
4. Cuando se trate de sectores en que existan áreas de protección de recursos de valor natural o patrimonial cultural, en cuyo caso la configuración de la red vial siempre deberá ser compatible con la protección oficialmente establecida para dichas áreas.
5. Cuando por las características topográficas del terreno sea técnicamente recomendable.
6. Cuando se trate de sectores con accidentes geográficos tales como riberas lago o río o playa de mar, acantilados, quebradas, cerros isla, entre otros, en que por consideraciones propias de la ingeniería sea técnicamente recomendable.
7. Cuando se trate de sectores cuyas manzanas se encuentren mayoritariamente ocupadas por edificaciones existentes con uso de suelo equipamiento de cualquier clase, industrias u otras instalaciones de impacto similar al industrial calificadas de molestas, insalubres o contaminante o peligrosa, o con edificaciones o instalaciones del uso de suelo infraestructura, en que por consideraciones propias de la ingeniería, o por razones de seguridad vial o del funcionamiento de las edificaciones y sus instalaciones, sea técnicamente recomendable.
8. Cuando se trate de sectores cuyas manzanas se encuentren mayoritariamente ocupadas con edificaciones existentes con destino vivienda conforme a lo admitido en el respectivo plan regulador comunal o plan seccional en que, por consideraciones propias de la ingeniería, o por condiciones locales, sea técnicamente recomendable.

En todos los casos que se indican en el inciso anterior, la Memoria Explicativa y el Estudio de Movilidad Urbana del respectivo plan regulador comunal o plan seccional deberá consignar expresamente las razones o consideraciones propias de la ingeniería u otras que fundamentan acogerse a dicha excepción para la configuración de la trama vial. Asimismo, deberán explicar cómo la red vial propuesta permite igualmente garantizar la continuidad de las circulaciones y la conectividad con la vialidad existente en el sector. |  |