

**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)	RESPUESTAS DDU A CONSULTA PÚBLICA
		<p><b>COMENTARIOS GENERALES:</b></p> <p><b>Gustavo Zambrano Tapia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Me parece una modificación muy atingente, y está en línea de diversos estudios al respecto, partiendo por Jane Jacobs. Sin embargo, debe ir relacionado con una mejora en la definición de los estándares del perfil urbano señalados en el Art. 2.3.2, donde se deben incluir ciclovías y, para el caso de las aceras, debe incluirse una franja verde mínima de 1.5m (para arborización que reduzca islas de calor e infiltración de aguas lluvia), y la vereda a lo menos un ancho mínimo de 1.2 m, correspondiente a la ruta accesible. Esto como norma general, pero también debe considerarse la orientación de las vías.</li> </ul> <p><b>Arturo Rinaldi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1) En primer lugar, se debe tener en consideración definición establecida en el artículo 1.1.2 de la OGUC respecto de la red vial estructurante:</li> <li>- «Red vial estructurante»: conjunto de vías existentes o proyectadas, que por su especial importancia para el desarrollo del correspondiente centro urbano, deben ser definidas por el respectivo instrumento de planificación territorial.</li> <li>- 2) En el artículo 2.1.10 bis de la OGUC, se establece que los Planes Reguladores Comunales regularán el desarrollo físico de las áreas urbanas a través disposiciones referidas a distintos aspectos, entre ellos: “b) La red vial del área urbana de la comuna. Las vías colectoras, de servicio, locales y pasajes con sus respectivos anchos de acuerdo a los criterios definidos en los artículos 2.3.2. y 2.3.3. de esta Ordenanza”.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se agradecen todos los aportes y sugerencias recibidas. Es importante mencionar que el <b>alcance de la presente propuesta de modificación</b> es acotado a las excepciones del artículo 28 quáter letra d) de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en el marco de la planificación urbana. Por ahora no se contempla como prioridad revisar los estándares de diseño de las vías para los proyectos. Igualmente se agradecen los comentarios y observaciones recibidos y se tendrán en consideración en caso de futuras modificaciones.</li> <li>- En relación con las observaciones que se refieren al concepto de <b>red vial</b>, se acogen. En consecuencia, se eliminará del artículo 1.1.2. de la OGUC el concepto de “red vial básica” por ser un término propio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Asimismo, se incluirá la palabra “estructurante” en los artículos 2.1.7. y 2.1.10. bis.</li> <li>- El <b>Proyecto de Ley</b> sobre Fortalecimiento y Modernización a la Planificación Territorial (Boletín N°17251-14) en trámite, que modificará el artículo 28 quáter de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), apunta a resolver la problemática de fondo sobre el guarismo que incorporó la ley N°21.078 de 2018, y que debiera ser analizado caso a caso, según las características de cada territorio. La presente propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- CONTRIBUCIÓN 1: Teniendo a la vista lo anterior es posible interpretar que la red vial referida en el artículo 2.1.10 bis es un concepto que integra a la red vial estructurante definida en el art. 1.1.2 OGUC que deberá establecer el respectivo instrumento de planificación territorial. Es por ello que se sugiere igualar la mención a red vial de los artículos 2.3.1 OGUC y 2.1.10 bis para que ambos refieran a “red vial pública”.</li> <li>- 3) Seguidamente, considerar que en el proyecto de ley para el fortalecimiento y modernización del sistema de planificación territorial se está proponiendo modificar la letra d) del artículo 28 quáter por la siguiente redacción, eliminando la mención a los 200 m lineales. REDACCIÓN ACTUAL: d) Una trama vial que incorpore circulaciones destinadas al uso público cuyas intersecciones no excedan de 200 metros lineales, con las excepciones que señale la Ordenanza General, para garantizar la continuidad del espacio público y la conectividad con la vialidad del sector REDACCIÓN PROPUESTA: d) Una trama vial que incorpore circulaciones destinadas al uso público cuyas intersecciones permitan garantizar la continuidad del espacio público y la conectividad con la vialidad del sector, lo cual deberá quedar expresamente abordado en la memoria explicativa y sus estudios técnicos. CONTRIBUCIÓN 2: Teniendo en cuenta lo anterior, se sugiere orientar la redacción del artículo 2.3.1 OGUC a la “red vial estructurante” más que a la “red vial pública”, de modo que la exigencia a los instrumentos de planificación territorial busque que las vías proyectadas que formen parte de su red vial estructurante, resguarden los 200 m entre intersección de calles, en aquellos casos que sea posible considerando las excepciones propuestas en la presente modificación.</li> </ul>	<p>Construcciones (OGUC) busca resolver transitoriamente este problema, el que se espera quede resuelto con la aprobación de la modificación a la LGUC.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El concepto de “<b>movilidad</b>” se ha ido incorporando progresivamente en la LGUC y su OGUC. Asimismo, se ha trabajado con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para ir dando coherencia a este concepto en las distintas reglamentaciones y guías metodológicas. Como se indicó anteriormente, el objetivo de la presente propuesta de modificación es acotado y apunta a las excepciones al 28 quáter de la LGUC vigente. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que conforme al artículo 1.1.2. “Vía” es un concepto amplio y corresponde a: <i>“espacio destinado a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados y/o peatones”</i>.</li> <li>- Respecto a las propuestas vinculadas con materias de <b>fiscalización y responsabilidades</b>, hacemos presente que el alcance de esta modificación es acotado a las excepciones del artículo 28 quáter letra d) de la LGUC, en el marco de la planificación urbana. Sin perjuicio de lo anterior, los aportes se tendrán presentes en caso de futuras modificaciones.</li> <li>- Sobre <b>incentivos</b>, estos no constituyen estándares sino disposiciones que dependen de cada Instrumento de Planificación Territorial, lo que debe ser evaluado, analizado y ponderado para incorporar en cada IPT según sea su realidad y características particulares.</li> </ul>
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- En una escala muy general, se sugiere incorporar la movilidad urbana como concepto, ya que la mención a red "vial" deja por fuera otras circulaciones como ciclovías, paseos peatonales y similares. Evaluar hacer mención a "trama o red de circulación pública" en artículo 2.3.1 OGUC.</li> <li>- Se sugiere reemplazar los conceptos de "trama o red vial pública" (art. 2.3.1 OGUC) y "red vial estructurante" (art. 1.1.2 OGUC) por el de "red o trama de circulación estructurante"</li> </ul> <p><b>Leyda Coromoto Rondon Velazquez:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mediante este documento propongo una estructura y contenido preliminar para una modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) en Chile, enfocado en garantizar la continuidad de la trama vial y su integración con el espacio público, se incorpora antecedentes, objetivos, propuesta que sugiere mecanismos de fiscalización, incentivos y un conjunto de metodologías y herramientas para evaluar el cumplimiento de las nuevas disposiciones en la OGUC.</li> </ul> <p><b>Fernanda Valenzuela (Municipalidad de Maipú):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualmente, el art. 2.3.2 solo considera dentro de sus condiciones fundamentales elementos focalizados al transporte motorizado, tales como, velocidad, anchos de calzadas, estacionamientos y anchos de aceras. Es fundamental que el Art. 2.3.2, adicione elementos que permitan, según la clasificación de la vía, maximizar su calidad y estándar para todos los modos de desplazamiento y transporte, así como también, elementos de diseño urbano básico para la definición del perfil.</li> <li>- Elementos obligatorios que debiera incorporar el 2.3.2 para consolidar un estándar óptimo de vía: mobiliario urbano, tipo de bancos, tipo de paisajismo y jardineras por categoría, tipo de arborización por categoría, iluminación, reductores de velocidad, pavimentos, paraderos, gestión de agua y alcantarillado, estaciones recreacionales.</li> <li>- El objetivo es comprender que las calles representan más del 80% del espacio público</li> </ul>	
--	--	--	--

		de la ciudad, pero a menudo no brinda a las comunidades un espacio donde pueda caminar, andar en bicicleta, tomar transporte público y socializar. Razón por la cual es fundamental, incorporar elementos de diseño urbano en la OGUC que aporten al habitar de las calles y avenidas.	
<b>D.S. N° 47 (V. Y U.), DE 1992</b> <b>ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES</b>	<b>D.S. N° 47 (V. Y U.), DE 1992</b> <b>ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES</b>		
<b>TITULO 2</b> <b>DE LA PLANIFICACIÓN Y DE LOS PLANES DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>TITULO 2</b> <b>DE LA PLANIFICACIÓN Y DE LOS PLANES DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO</b>		
<b>CAPITULO 3</b> <b>DE LOS TRAZADOS VIALES URBANOS</b>	<b>CAPITULO 3</b> <b>DE LOS TRAZADOS VIALES URBANOS Y LA TRAMA O RED VIAL PÚBLICA</b>		
<p><b>Artículo 2.3.1.</b> 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><b>Artículo 2.3.1.</b> La <b>trama o</b> red vial pública <b>estará conformada por un conjunto de vías existentes o proyectadas destinadas al uso público que se intersecan entre sí formando una red.</b> 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.</p> <p><b>La referida red vial deberá garantizar la continuidad del espacio público y la conectividad con la vialidad del sector o su entorno inmediato.</b></p> <p><b>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.</b></p> <p>Para los fines previstos <b>en los incisos anteriores</b>, los <b>citados</b> 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.</p> <p>En cada caso, los Planes Reguladores Comunales o Seccionales deberán considerar, además de las disposiciones técnicas propias de la ingeniería <b>de tránsito</b>, los conceptos urbanísticos que guían el desarrollo de los distintos sectores de las comunas y sus barrios, las características de las</p>	<p><b>Arturo Rinaldi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En la actualidad la redacción del primer inciso del artículo 2.3.1 OGUC se presta a distintas interpretaciones tanto por parte del municipios como de las propias SEREMIS y consultores, en el sentido de que puede entenderse como una exigencia a los planes reguladores el tener que definir la totalidad de la red vial pública. Ello va en contradicción con la definición que presenta el artículo 1.1.2 OGUC sobre "red vial estructurante" donde se indica que es justamente la red vial estructurante (no red vial pública) la que debe ser definida por el IPT correspondiente.</li> <li>- Respecto de la redacción "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", se consulta como se resguarda el cumplimiento de los 200 m cuando las manzanas no son regulares, ejemplo: una manzana rectangular de 350x50x350x50.</li> </ul> <p><b>Tomás Acevedo (CChC):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El concepto de cuadra, conforme al art. 1.1.2 de la OGUC, consiste en "costado de una manzana medido entre líneas oficiales de vías vehiculares continuas". Por lo tanto, ¿para el cálculo de los 200 metros sólo se considerarán</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Como se indicó anteriormente, en relación con las observaciones que se refieren al concepto de <b>red vial</b>, se acogen. En consecuencia, se eliminará del artículo 1.1.2. de la OGUC el concepto de "red vial básica" por ser un término propio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Asimismo, se incluirá la palabra "estructurante" en los artículos 2.1.7. y 2.1.10. bis.</li> <li>- Respecto al cumplimiento del estándar en <b>manzanas irregulares</b>, se consideró que el perímetro propuesto recogía el criterio general que define la disposición legal -que no prevé manzanas irregulares-, considerando que pudieran existir manzanas alargadas por diversas situaciones. Igualmente, esto debe ser ponderado por el planificador, pero se estima que es una dimensión que apunta a mantener el criterio que dispone la Ley General.</li> <li>- Se acoge observación y se elimina la palabra "vehiculares" de la definición de "<b>cuadra</b>" en el artículo 1.1.2. de la OGUC.</li> </ul>

<p>urbanas que se emplazan en los bordes de las vías y la dotación de infraestructura prevista.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>actividades urbanas que se emplazan en los bordes de las vías y la dotación de infraestructura prevista.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>las vías vehiculares? (el concepto de trama vial es más amplio que sólo vías vehiculares).</p> <p><b>Francisco Bretón - Daniel Meza, (Municipalidad de Valdivia):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se adjunta minuta de apoyo, referido al proceso de actualización del PRC de Valdivia.</li> <li>- Lo principal es distinción entre trama o red vial pública, y red vial estructurante y considerar excepciones a las áreas de borde urbano con desarrollo condicionado, para efecto de propiciar la menor afectación posible a áreas de baja ocupación y altamente sensibles por características naturales.</li> </ul> <p>Respecto a las modificaciones al Art. 2.3.1 de la OGUC se recomienda precisar la distinción entre trama o red vial pública, y red vial estructurante. Esto es relevante para una ciudad como Valdivia, donde existe una red pública compuesta por vías colectoras y de servicio, y una considerable estructura de vías locales y pasajes, que solo acogen equipamiento básico o vecinal y no debieran tener mayor compromiso respecto al sistema de movilidad local.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Considerando que la LGUC refiere a circulaciones, se sugiere incorporar al Art. 2.3.1 de la OGUC su mención "La trama o red vial pública estará conformada por un conjunto de vías 'y circulaciones' existentes y proyectadas.</li> <li>- Precisar en el Art. 2.3.1 de la OGUC que a los IPT les corresponde fijar trazado y ancho en plano solo a la vialidad de la «Red vial estructurante», considerando que éstas se definen en el Art 1.1.2 de la OGUC como "conjunto de vías existentes o proyectadas, que por su especial importancia para el desarrollo del correspondiente centro urbano, deben ser definidas por el respectivo IPT".</li> <li>- Sería un despropósito en listar toda la trama o red vial pública, considerando que la ley refiere a circulaciones, incluyendo cada uno de los pasajes y vías locales que no conforman la red vial estructurante, fijando trazados y anchos en textos de ordenanza que se extenderían considerablemente. Esto último repercutiría en los plazos de confección de los instrumentos de planificación, yendo en</li> </ul>	
---	---	---	--

		<p>sentido contrario a las iniciativas legislativas impulsadas por el ministerio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Complementar la definición de red vial estructurante en el Art.1.1.2 de la OGUC, de manera similar a como se propone respecto a la red vial pública:</li> <li>- “La red vial estructurante 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 estructurante orientada a dar acceso a bienes públicos urbanos, permitir el desplazamiento de personas y bienes a escala comunal, y responder a los requerimientos del estudio de movilidad comunal.”</li> </ul>	
<p>No existe</p>	<p><b>Artículo 2.3.1 bis</b></p> <p>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:</p> <p>a) 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.</p> <p>b) 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.</p> <p>c) 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.</p> <p>d) 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.</p> <p>e) Cuando por las características topográficas del terreno sea técnicamente recomendable.</p> <p>f) 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.</p> <p>g) 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</p>	<p><b>Daniel Meza Corvalán:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecto al literal e) del Art. 2.1.31 bis, la redacción podría estar vinculada al numeral 2 del Artículo 2.1.20. Es decir, "Cuando por las características topográficas del terreno, con pendientes mayores al 20% y no sea técnicamente recomendable".</li> <li>- Respecto al literal g) del Art. 2.1.31 bis, no queda claro si solo se refiere a edificaciones existentes. Podría referirse también a zonas del PRC donde se proyecta un polo industrial? En este caso podría considerarse un estándar mayor de 400 o 500m.</li> </ul> <p><b>Francisco Bretón - Daniel Meza (Municipalidad de Valdivia):</b></p> <p>Respecto a la incorporación al Art. 2.3.1 bis de la OGUC, con excepciones al cumplimiento de una trama vial que incorpore circulaciones destinadas al uso público cuyas intersecciones no excedan de 200 metros lineales, se definen cuatro casos que asociado a condiciones referidas en artículos de la OGUC y cuatro casos donde es técnicamente recomendable prescindir de la exigencia. Se propone lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorporar un quinto caso asociado a condiciones referidas en artículos de la OGUC, en específico al Art. 2.1.20 de la OGUC. Este artículo permite establecer superficies prediales mínimas de cualquier tamaño, incluso por sobre los 2.500 m<sup>2</sup>, cuando la zona afecta a dicha disposición presenta alguna de las siguientes condiciones:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La propuesta aborda la causal respecto a la <b>pendiente</b>, pero no parece pertinente vincularla al artículo 2.1.20., dado que el porcentaje ahí aludido podría implicar la imposibilidad de incorporar excepciones necesarias de acuerdo a las características del terreno; la valoración de la pendiente y la situación específica deberá ser ponderada según las características específicas, que se deben evaluar en el marco de la elaboración o modificación del IPT.</li> <li>- Se acoge observación y se agrega una nueva excepción referida a las áreas en donde se <b>proyecte el uso de suelo actividades productivas y/o infraestructura</b>, si se estima pertinente.</li> <li>- Se acoge observación en el sentido de incluir una nueva excepción que se relacione con los <b>“sitios o espacios de significación cultural, tradicional, espirituales o de tierras indígenas”</b>.</li> <li>- Respecto a la incorporación del término <b>“fragilidad ambiental”</b>, se considera demasiado amplio como para incorporarlo en la reglamentación. Igualmente, están incorporadas las Áreas de Protección por Valor Natural.</li> <li>- No se acoge observación respecto a causales de excepción asociadas a la <b>intensidad de ocupación, que se</b></li> </ul>

	<p>consideraciones propias de la ingeniería, o por razones de seguridad vial o del funcionamiento de las edificaciones y sus instalaciones, sea técnicamente recomendable.</p> <p>h) 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.</p> <p>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.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estar expuesta a zona de riesgo o contener recursos de valor natural o patrimonial cultural, que se deba proteger, conforme a lo establecido para estos casos en la presente Ordenanza.</li> <li>2. Tener una pendiente promedio superior al 20%.</li> <li>3. Carecer de dotación de infraestructura de agua potable, alcantarillado y pavimentación, en al menos la mitad de su perímetro frente a vías públicas.</li> </ol> <p>En el caso del Anteproyecto de PRC de Valdivia, se propone una serie de zonas de desarrollo condicionado sobre áreas de fragilidad ambiental, riesgo y patrimonio cultural de significación indígena, las que consideran una norma base de superficie de subdivisión predial mínima superior a 2.500 m2.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecto a las situaciones referidas en el numeral 3 del Artículo 2.1.20, uno entendería que zonas que no tienen factibilidad sanitaria y no tengan posibilidad de extender con las normas propuestas para la zona. Por ejemplo, una zona que considere una densidad por debajo del 20 o 10% de la densidad promedio establecida en el instrumento de nivel intercomunal.</li> <li>- En general, se entiende que toda zona que contemple una superficie de subdivisión predial mayor a 2500m2, debería considerarse como una excepción.</li> <li>- Incorporar un sexto caso asociado a condiciones referidas en artículos de la OGUC, en específico al literal f) del Art. 2.1.7 de la OGUC. Este artículo regula la planificación intercomunal, permitiendo la fijación de las densidades promedio y/o las densidades máximas que podrán establecerse en los planes reguladores comunales para su elaboración o modificación.</li> <li>- Se propone incorporar un sexto caso en el sentido de establecer una excepción a aquellas zonas del IPT de nivel local que admiten uso residencial, pero disponen una densidad muy baja, por debajo del 20% o 10% de la densidad promedio establecida en el nivel intercomunal y que, por consideraciones específicas, no cumplen con las condiciones del Art. 2.1.20 de la OGUC. En caso de no existir IPT intercomunal, correspondería considerar la densidad promedio del PRC.</li> </ul>	<p><b>relacionan con la densidad, superficie de subdivisión predial mínima y factibilidad sanitaria.</b> Se estima que esos factores determinan la jerarquía de las vías, pero no la existencia de la trama vial y su continuidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecto a la vinculación de una excepción en el artículo 2.3.1. bis asociado al literal f) del artículo <b>2.1.7. de la OGUC</b>, no queda claro cómo podría relacionarse al estándar y su excepción. El literal indicado es una facultad amplia.</li> <li>- Respecto a las <b>edificaciones existentes</b>, no se acoge observación dado que se considera que la excepción debe ser aplicable a sectores regularizados (con permiso y recepción definitiva o construidos con anterioridad a la ley N°4.563).</li> <li>- Se acoge observación respecto a la <b>disposición transitoria</b> propuesta.</li> </ul>
--	--	--	---

		<p>En el caso del Anteproyecto de PRC de Valdivia, podrían presentarse excepciones en sectores de transición entre el área urbana y rural o sectores de pendiente menor, que cuenten con infraestructura de agua potable, alcantarillado y pavimentación, y/o cuyo valor natural o patrimonial cultural (asociado principalmente a significación indígena) pudiera ser cambiar o ser cuestionado. Para evitar generar impactos sobre áreas de preservación o de menor promoción de cambio, se recomienda incorporar una excepción en áreas de baja intensidad de la ocupación.</p> <p><b>Tomás Acevedo (CChC):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Letras g) y h): conforme al art. 1.1.2 constituye una edificación existente el “edificio que cuenta con permiso y recepción definitiva o aquel construido con anterioridad a la entrada en vigencia de la ley N° 4.563”. Se sugiere utilizar un término diferente para estas letras o especificar que no es necesario que las edificaciones cuenten con estas autorizaciones.</li> <li>- Se recomienda considerar una disposición transitoria, que aclare a qué IPT será aplicable la modificación, considerando su estado de elaboración al momento de su entrada en vigencia.</li> </ul>	
--	--	--	--