

**PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES, CON EL OBJETO DE REGULAR LA EXIGENCIA DE INCORPORAR EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN URBANA COMUNAL, UNA TRAMA VIAL QUE GARANTICE LA CONTINUIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA CONECTIVIDAD CON LA VIALIDAD DEL SECTOR**

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN Y NORMAS URBANAS

DIVISIÓN DE DESARROLLO URBANO

1. **PROBLEMA O NECESIDAD QUE MOTIVA LA MODIFICACIÓN**

El artículo 28 quáter de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC)[[1]](#footnote-1) dispone que los instrumentos de planificación urbana comunal deben ajustarse a ciertos estándares urbanísticos mínimos, definidos en dicho artículo o en las normas de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) que los determinen.

En lo pertinente, la referida norma establece, en su literal d), que los instrumentos referidos deberán ajustarse, en su elaboración o modificación, a una trama vial que incorpore circulaciones destinadas al uso público cuyas intersecciones no excedan de 200 metros lineales, con las excepciones que señale la OGUC, para garantizar la continuidad del espacio público y la conectividad con la vialidad del sector. De esta forma, la LGUC ya establece un estándar mínimo que debe ser cumplido por los instrumentos, sin perjuicio de la facultad entregada al nivel reglamentario para definir excepciones a dicha condición. Al respecto, debe indicarse que el inciso final del artículo 28 quáter dispone que la Ordenanza, al reglamentar estos estándares, reconocerá las condiciones locales y de diversidad territorial.

En consecuencia, es necesario precisar la forma de dar cumplimiento al estándar mínimo respecto a la trama vial que deben incorporar los instrumentos de planificación urbana comunal, así como determinar las excepciones admitidas a dicha exigencia. Lo anterior, por cuanto la falta de reglamentación de dichas excepciones estaría dificultando la formulación de los instrumentos de planificación urbana comunal, lo que justifica la necesidad de impulsar esta modificación a la OGUC. La reglamentación del resto de los estándares establecidos en el artículo 28 quáter, tales como superficie, accesibilidad y tipos de áreas verdes o equipamientos, cuyos guarismos no se encuentran definidos, serán abordados en una siguiente modificación de la OGUC.

1. **OBJETIVOS DE LA PROPUESTA**

El objetivo de la propuesta es precisar la forma de dar cumplimiento al artículo 28 quáter letra d), y fijar las excepciones al estándar allí definido, reconociendo condiciones locales y la diversidad territorial.

1. **PRINCIPALES ASPECTOS DE LA MODIFICACIÓN PROPUESTA Y LOS EFECTOS ESPERADOS**

En síntesis, las modificaciones abordadas en la presente propuesta se resumen en las siguientes acciones:

1. Se elimina del artículo 1.1.2. de la OGUC el término “**Red Vial Básica”**.

**EFECTOS ESPERADOS:** Con esta modificación se pretende ajustar los conceptos utilizados en la OGUC para dotar de mayor claridad a la normativa. Se debe considerar que el concepto que se propone eliminar no aparece utilizado en ningún otro apartado de la OGUC. Por el contrario, el término red vial básica se encuentra abordado en el decreto N° 83 de 1985 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en el decreto N° 30 Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano (artículo 1.1.4., respecto al Informe Vial Básico).

1. Se modifica la denominación del Capítulo 3 “De los Trazados Viales Urbanos” del Título 2 de la OGUC, quedando en el siguiente tenor “De los Trazados Viales Urbanos y la Trama o Red Vial Pública”

**EFECTOS ESPERADOS:** La nueva denominación del Capítulo sería más precisa y adecuada al contenido de las normas que allí se incluyen, en comparación a la actual denominación. Además, se recogería el concepto de trama urbana incorporado a la LGUC en la letra d) del artículo 28 quáter, para homologarlo al de red vial pública.

1. Se propone modificar el inciso primero e intercalar dos nuevos incisos en el artículo 2.3.1, mediante el cual se precise la forma de cumplir la exigencia establecida en la letra d) del artículo 28 quáter de la LGUC, estableciendo los conceptos y reglas que debieran considerarse para definir la trama vial en los instrumentos de planificación urbana comunal.

**EFECTOS ESPERADOS:**

1. Se busca precisar que la trama o red vial pública es un conjunto de vías (conforme al artículo 1.1.2. de la OGU espacio destinado a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados y/o peatones), existentes o proyectadas, que se intersecan, es decir, que se cruzan o conectan entre sí.
2. Se establece a nivel reglamentario la regla general referida a la obligación de cumplir el estándar mínimo definido en la letra d) del artículo 28 quáter. Se precisa que dicha obligación recae en los planes reguladores comunales y planes seccionales. En el caso de modificaciones de planes reguladores comunales o planes seccionales se precisa que ellas deberán cumplir con dicho estándar solo cuando involucre la modificación de la trama vial. Por ejemplo, si se modifica un plan regulador comunal con el solo objeto de disminuir la altura, no será obligatorio modificar la trama o red vial pública para ajustarla al estándar de los 200 metros entre intersecciones de las vías que la conforman.
3. Se espera aclarar que la interpretación correcta de la norma legal sería que las intersecciones entre las circulaciones que conforman la trama o red víal pública no disten entre sí, en más de 200 metros lineales. En esa línea, se espera consagrar, como regla general, que en todas aquellas manzanas en las que una o más de sus cuadras excedan los 200 metros, se entenderá cumplida la obligación referida si el perímetro de dichas manzanas tiene una extensión igual o inferior a 800 metros sea que éstas tengan una configuración cuadrada, rectangular, triangular o de cualquier otro tipo de polígono.
4. Se propone agregar un nuevo artículo 2.3.1 bis, mediante el cual se establezcan ciertas excepciones, en cuyo caso las intersecciones de las circulaciones que conforman la trama o red vial pública podrán estar a más de los 200 m entre sí. Estas excepciones dicen relación con los siguientes aspectos:
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. Cuando por las características topográficas del terreno sea técnicamente recomendable.
10. 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.
11. 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.
12. 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.

**EFECTOS ESPERADOS:**

A través de la definición de las excepciones se pretende reconocer las condiciones locales y la diversidad territorial, tal como mandata la OGUC. En tal sentido, con esta modificación se pretende dar operatividad a la norma, y evitar que su cumplimiento impida llevar a cabo una planificación territorial coherente con la realidad existente y sus estudios técnicos, tal como dispone en artículo 28 decies de la LGUC. La propuesta establece que la justificación de las excepciones debe contenerse en la Memoria Explicativa y en el Estudio de Movilidad Urbana, con el objeto de que en dichos componentes se deje expresa constancia de la forma en que la trama propuesta por el plan regulador permite igualmente cumplir con la obligación de garantizar la continuidad del espacio público y la conectividad con la vialidad del sector.

**\*\*\***

1. Incorporado a ésta mediante la Ley N° 21.078, sobre transparencia del mercado del suelo e impuesto al aumento de valor por ampliación del límite urbano, publicada el 15 de febrero de 2018 y que entró en vigencia 6 meses después de su publicación. [↑](#footnote-ref-1)