

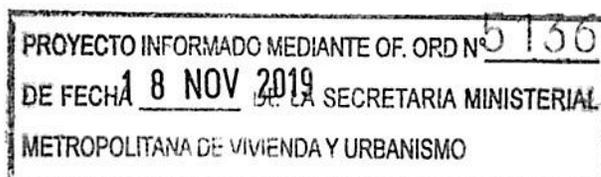


MEMORIA EXPLICATIVA

MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LO BARNECHEA

**MPRC-LB-27 “VIALIDADES UNO ORIENTE Y UNO
PONIENTE”**

SEPTIEMBRE 2019



1. ORIGEN DE LA MODIFICACIÓN

1.1 Antecedentes e introducción

Mediante el Acuerdo N°5416 de la Sesión Ordinaria N°974 de fecha 21 de junio de 2018, el Concejo Municipal dio inicio a la elaboración del proyecto de modificación al Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea (PRC), orientado a suprimir la apertura y/o ensanche de las vialidades Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31) y de esta forma eliminar la declaratoria de utilidad pública que afecta las propiedades emplazadas bajo el trazado de dichas calles.

Esta propuesta recoge los resultados del Estudio de Capacidad Vial del año 2000 correspondiente al PRC vigente, los cuales indican la posibilidad de eliminar la declaratoria de afectación a utilidad pública correspondiente a las vialidades en comento, sin que esto impacte en la carga vehicular del área de estudio. Además, con este propósito se elaboró el “Informe Técnico de Capacidad Vial, MPRC-LB-27, Vialidades Uno Oriente y Uno Poniente, septiembre 2019”, que sustenta la factibilidad técnica de esta propuesta. Finalmente, en consideración a estos antecedentes se busca normar dicho territorio, manteniendo los usos de suelo adyacentes, que corresponden a la Zona A “Pueblo Lo Barnechea” y Zona B “Raúl Labbé” del PRC. De esta manera, los terrenos cuyas declaratorias de afectación a utilidad pública se eliminan por esta modificación consultarán las mismas condiciones de las zonas inmediatamente aledañas, en términos de zonificación y normativa.

La eliminación de la declaratoria de afectación a utilidad pública de las calles Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), tiene como objetivo la conservación de uno de los barrios más antiguos de la comuna, el cual se encuentra totalmente consolidado. En ese sentido, con esta modificación se aspira a que los vecinos del sector en cuestión puedan preservar y mantener su patrimonio sin gravámenes que lo desvaloricen.

2. CONTEXTO NORMATIVO Y ANTECEDENTES TÉCNICOS

2.1 Contexto normativo

El 13 de febrero de 2004 entró en vigencia la Ley 19.939, la cual modificó el Artículo 59° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Este artículo indicaba plazos de caducidad de las declaratorias de afectación a utilidad pública. En el caso de las vías expresas, troncales, colectoras, de servicio y locales, el plazo tendría vigencia hasta el 12.02.2009, las declaratorias en áreas urbanas destinadas a vías troncales, colectoras y parques intercomunales podrían prorrogarse por una sola vez por igual periodo. El 12 de febrero de 2009 -un día antes que venciera el plazo de la Ley 19.939-, entró en vigor la Ley 20.331, la cual prorrogó dicho plazo por un año, hasta el 12 de febrero de 2010.

A consecuencia de esta situación se hizo imprescindible actualizar y rectificar las materias de vialidad, tanto en la Ordenanza como en los planos constitutivos del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), por lo cual la SEREMI MINVU realizó la modificación MPRMS-99 “Actualización de la Vialidad Metropolitana”. Esta modificación fue aprobada mediante Resolución N°12 publicada en el Diario Oficial el día 11 de febrero de 2010.

Por su parte el Municipio de Lo Barnechea, promulgó la Modificación MPRC-LB-10, “Actualización de la Vialidad Estructurante Comunal de lo Barnechea” mediante el Decreto N° 998 de fecha 04 de febrero de 2010, que se publicó en el Diario Oficial el día 09 de febrero de 2010, dos días antes que venciera el plazo de la Ley 20.331. Esta modificación reemplazó el

cuadro de vialidades de la Ordenanza, sustituyo el Plano de Vialidad PRC-LB-02 por el Plano PRC-LB-02/A y prorrogó por 5 años las declaratorias de las vías colectoras y sus tramos. Producto de lo anterior, quedaron fuera del listado del Sistema Vial Comunal Local 9 vialidades, cuyas declaratorias de afectación a utilidad pública habían caducado tanto para ensanche como para apertura, conforme al siguiente detalle:

Tabla 1: Vías Locales que caducan por entrada en vigencia de la Ley N° 20.331

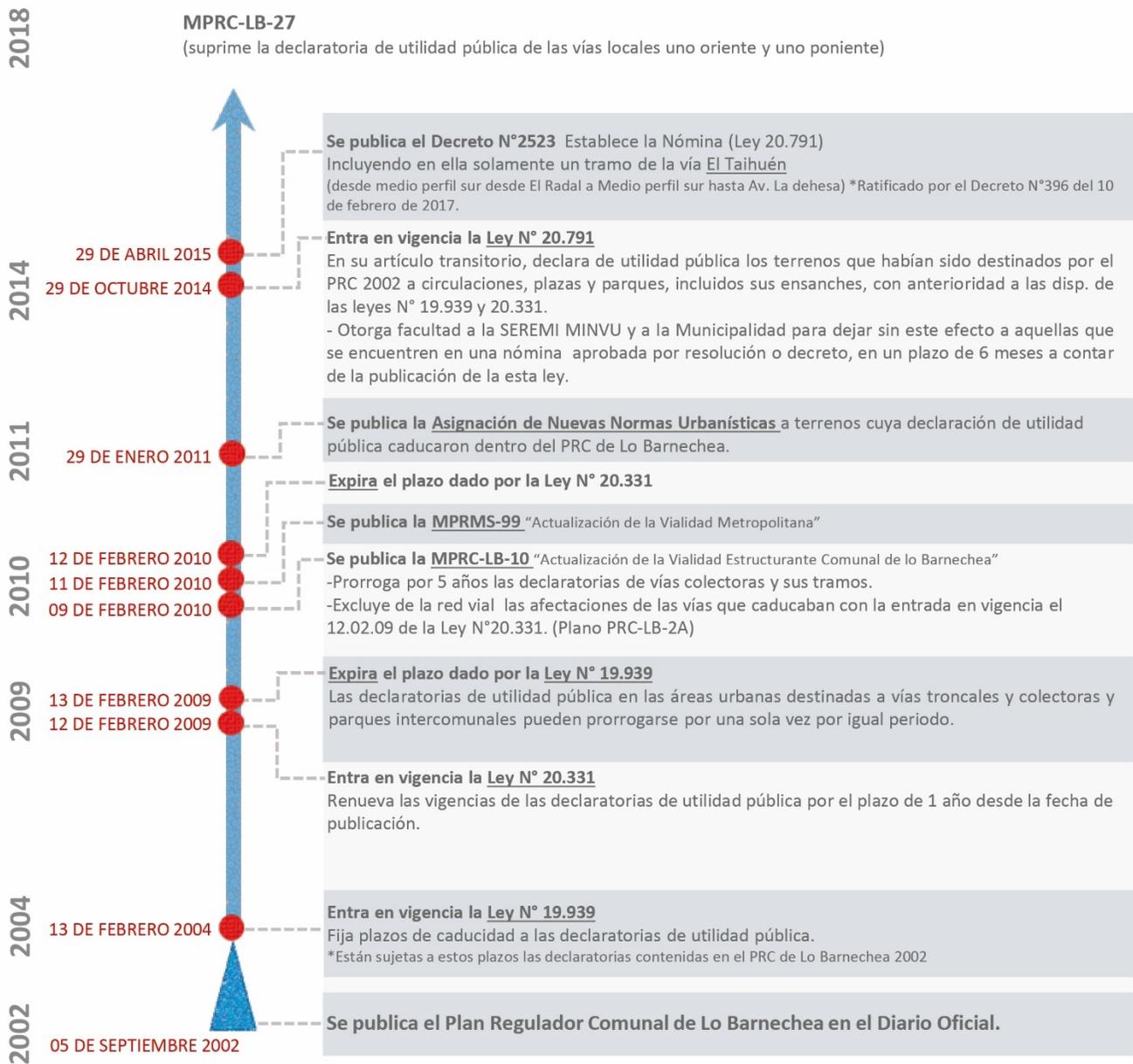
| CODIGO P.R.C. | NOMBRE VIA | TRAMO | |
|---------------|---------------------------------------|--|---------------------|
| | | DESDE | HASTA |
| L11 | CAMINO LA VILLA | EL TRANQUE | CAMINO TURISTICO |
| L13 | CAMINO TURÍSTICO (EL TAIHUÉN) | FONDOS DE SITIOS CALLE PEDRO JESÚS RODRIGUEZ | AV. LA DEHESA |
| L20 | FALDA LARGA | LIMITE URBANO | LIMITE URBANO |
| L21 | LA HIGUERA | CAMINO LOS REFUGIOS | CAMINO EL CAJON |
| L22 | LAS COLINAS | FALDA LARGA | CAMINO LOS REFUGIOS |
| L25 | PASTOR FERNÁNDEZ (CAMINO SAN ALFONSO) | PLAZUELA PASTOR FERNANDEZ | LIMITE URBANO |
| L29 | SANTA BLANCA | CAMINO LOS TRAPENSES | JOSE ALCALDE DELANO |
| L30 | UNO ORIENTE | CAMINO NIDO DE AGUILAS | RAUL LABBE |
| L31 | UNO PONIENTE | COMANDANTE MALBEC | RAUL LABBE |

Fuente: Extracto memoria de la MPRC-LB-10

En virtud de lo anteriormente expuesto, y conforme al Artículo 59° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, a las Leyes N° 19.939 y N° 20.331, la Modificación MPRMS-99 “Actualización de la Vialidad Metropolitana” y a la Modificación “MPRC-LB-10 Actualización de la Vialidad Estructurante Comunal de Lo Barnechea”, se promulga mediante el Decreto N°204 de fecha 19 de enero de 2011, publicado en el Diario Oficial con fecha 29 de enero de 2011, la Asignación de Normas Urbanísticas, vinculadas a la caducidad de las declaratorias de afectación a utilidad pública, reconocidas en la señalada Modificación MPRC-LB-10, cuyo objeto fue asignar nuevas normas urbanísticas a terrenos cuyas declaratorias de utilidad pública habían caducado, correspondientes a las 9 vías de la Comuna indicadas en la Tabla 1, donde se encuentran las calles Uno Oriente y Uno Poniente, asimilando el área desafectada a la zona adyacente al terreno.

Sin perjuicio de lo anterior, el año 2014, se promulga la Ley N° 20.791, la cual, en su artículo transitorio, declara de utilidad pública los terrenos que hubieren sido destinados por un plan regulador o seccional a circulaciones, plazas y parques, con anterioridad a las disposiciones de las leyes N° 19.939 y N°20.331. -respetando la aplicación de lo establecido en el artículo 116° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en lo referido a los anteproyectos aprobados y los permisos otorgados por la Dirección de Obras Municipales-, y otorgó la facultad a la SEREMI MINVU y a las Municipalidades de dejar sin efecto estas declaratorias para circulaciones, plazas y parques que se incluyeran en una nómina aprobada por resolución o decreto, en un plazo de seis meses a contar de la publicación de la Ley. Ante esta nueva circunstancia, el Municipio aprobó dicha nómina mediante el Decreto N°2523, en la cual solamente incluyó la vialidad local El Taihuén.

Esquema 1: Línea de tiempo de la normativa asociada a la caducidad de las declaratorias de utilidad pública.

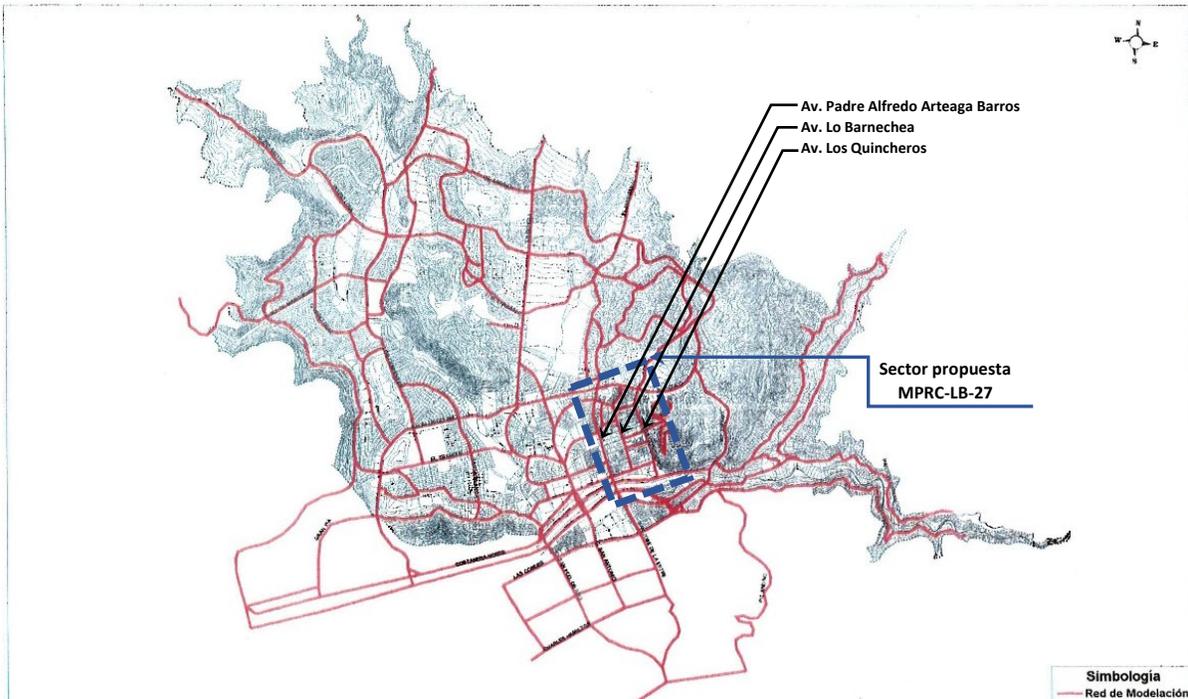


Fuente: Elaboración propia

2.2 Antecedentes técnicos - Capacidad Vial

Dentro de los antecedentes y estudios especiales que forman parte del Plan Regulador Comunal, aprobado y promulgado por la Municipalidad, que cuentan con Informe Favorable de la SEREMI MINVU, se encuentra el Estudio de Capacidad Vial del año 2000, el cual, dentro de su análisis de la red futura de modelación construida, no consideró las vialidades Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), ya que éstas no presentaban una jerarquía vial suficiente para ser parte de dicha red. Esto se aprecia en la figura 5.2-1 del estudio.

Imagen 1: Figura 5.2-1 “Red de Modelación, Situación con Proyecto (2030), Comuna de Lo Barnechea”



Fuente: Edición propia en base a imagen extraída del Estudio de Capacidad Vial del Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea, septiembre 2000, Suroeste Consultores, pág.82.

Este estudio además señala que las vías C380 Dos Poniente (Av. Padre Alfredo Arteaga) de 35m de ancho, L2 Barnechea de 15m de ancho y L17 Dos Oriente (Av. Los Quincheros) de 25m de ancho, absorben el flujo proyectado del sector.

A su vez el Informe Técnico de Capacidad Vial, de fecha septiembre de 2019, realizado con el objeto de evaluar los efectos de esta modificación, destaca que las vías Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31) no tienen un impacto significativo en la operación de la red vial del sector, por cuanto son vías locales que confluyen en vías troncales y colectoras, que generan un efecto marginal en la congestión de la red vial estructurante y además tampoco tienen un efecto importante en la conectividad interna del sector, ya que existen tres vías paralelas con capacidades suficientes para absorber el flujo actual y proyectado. Lo anterior se verificó mediante una simulación con reasignación, donde se diseñó una red de modelación del área de estudio utilizando el software Saturn, tomando como insumo mediciones vehiculares y matrices origen – destino del modelo ESTRAUS.

En definitiva, el “Informe Técnico de Capacidad Vial, MPRC-LB-27, Vialidades Uno Oriente y Uno Poniente, septiembre 2019” arrojó como resultado que la mejora en la operación vial que produciría la implementación de las vías Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31) sería marginal tanto a nivel global como a nivel de detalle, concluyendo que, desde el punto de vista técnico, la eliminación de las afectaciones a utilidad pública de las vías Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), no afectaría la Capacidad Vial de la comuna.

3. SITUACIÓN ACTUAL

3.1 Contexto comunal

En el PLADECO 2017-2020, se identificaron y definieron unidades territoriales homogéneas de planificación, utilizando criterios como usos de suelo, conectividad, actividades económicas, demografía e identificación de los vecinos con su territorio. El territorio afecto a la planificación propuesta por esta modificación se ubica en el sector correspondiente a la Unidad Territorial Pueblo de Lo Barnechea, tal como se aprecia en las siguientes imágenes.

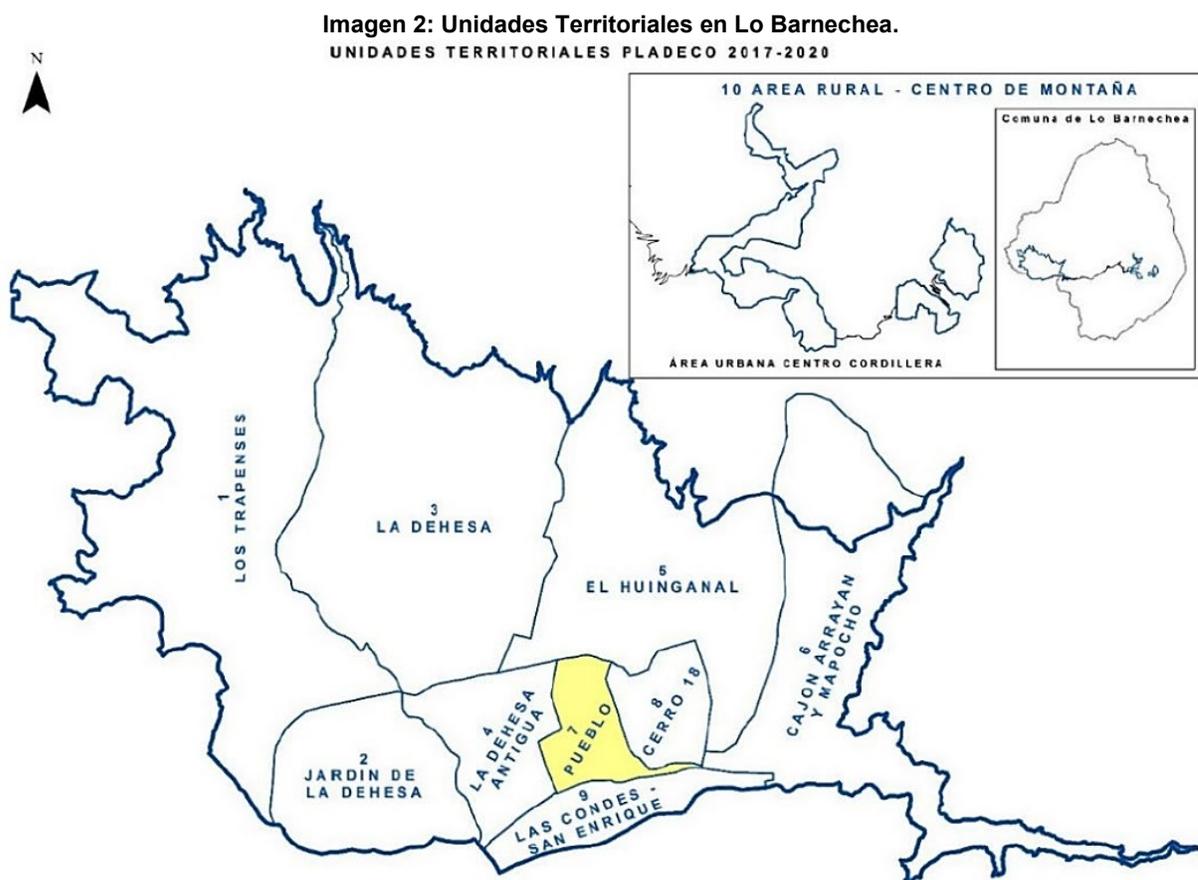
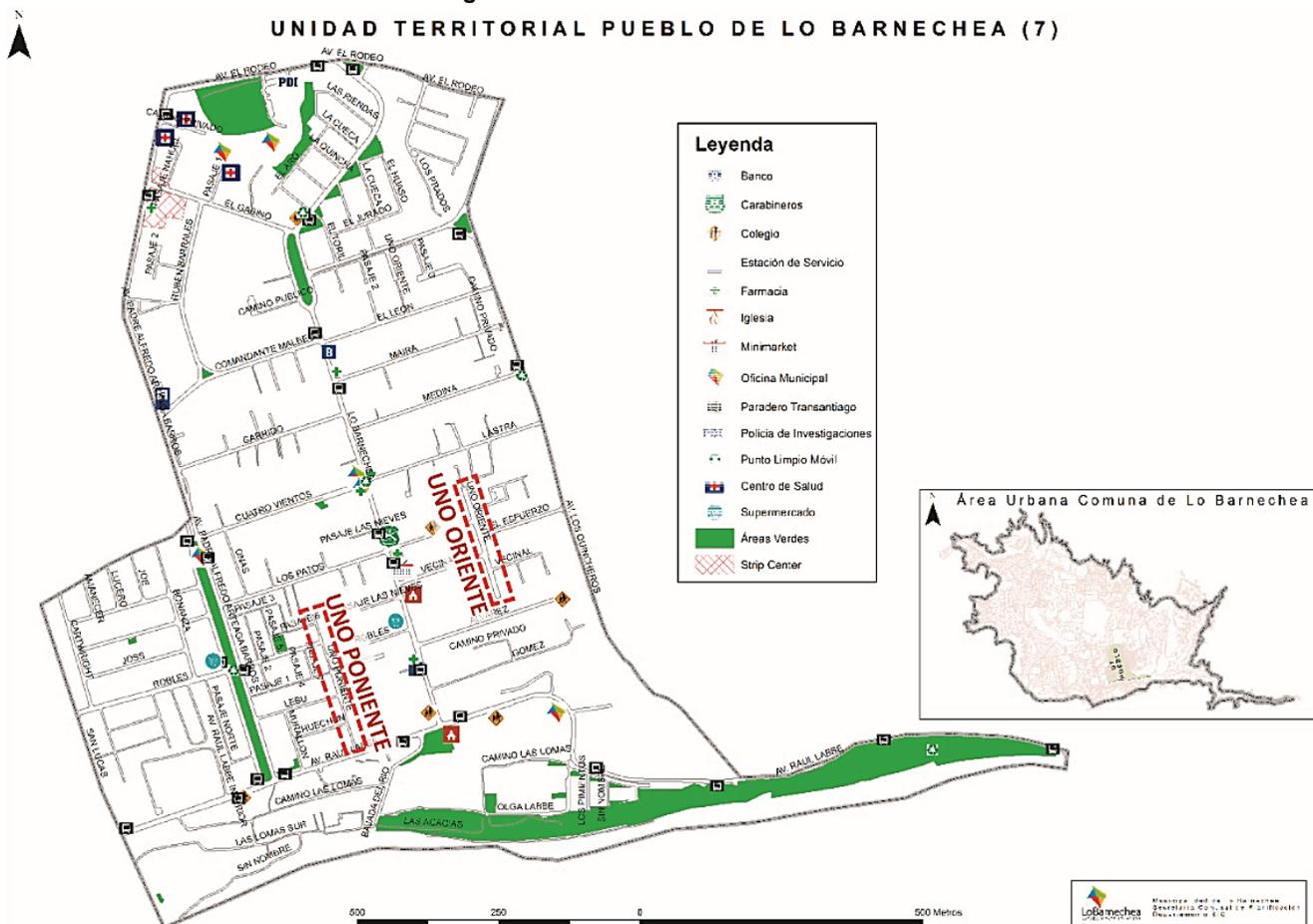


Imagen 3: Unidad Territorial Pueblo de Lo Barnechea.

UNIDAD TERRITORIAL PUEBLO DE LO BARNECHEA (7)



Fuente: PLADECO Lo Barnechea 2017-2020

El Pueblo de Lo Barnechea se caracteriza por ser el sector más antiguo y de mayor tradición de la comuna, por otro lado, la mayoría de los equipamientos municipales de carácter cívico, deportivo y cultural se encuentran también en esta área.

Este sector se emplaza en dos zonas del Plan Regulador vigente, Zona A “Pueblo de Lo Barnechea” y Zona B “Raúl Labbé” (en torno al eje de Av. Raúl Labbé). En ambas zonas se permite el uso de suelo residencial y de equipamiento, áreas verdes, espacio público, actividades productivas inofensivas e infraestructura vinculada al uso de terminales de locomoción colectiva urbana de categorías A y B (esto último solamente en Zona A)¹.

Actualmente es posible apreciar que el uso predominante en el sector es residencial y que las actividades de servicios y comercio se concentran en torno a las vialidades más importantes como el eje Barnechea, Av. Raúl Labbé y Av. Padre Alfredo Arteaga Barros. Así mismo es posible destacar la presencia de varios equipamientos comunales de tipo cultural, educativo, de seguridad, los cuales se emplazan frente a los ejes de Av. Raúl Labbé y Barnechea, y especialmente en calle Cuatro Vientos.

¹ Se adjunta en Anexos la normativa vigente correspondiente a la Zona A “Pueblo de Lo Barnechea” y Zona B “Raúl Labbé”.

En cuanto a la altura y densidad, este es un sector de baja altura y una densidad bastante mayor que en el resto de la comuna. Aquí podemos encontrar lotes más pequeños con casas en su mayoría de un piso. La norma permite hasta 3 pisos en construcción aislada y hasta 2 pisos en sistema pareado o continuo y con una subdivisión predial mínima de 350 m² en la mayor parte del sector, el que corresponde a la Zona A. En la Zona B, en torno a la Av. Raúl Labbé, se permite solamente edificación aislada, una altura máxima de 5 pisos y subdivisión predial mínima de 800 m². En ambas zonas la densidad permitida es de 456 h/h.

La vialidad estructurante en el área de estudio está conformada por vías expresas, troncales, colectoras y de servicio, de importancia metropolitana, intercomunal y comunal.

La red vial estructurante del sector, en sentido Oriente – Poniente, cuenta principalmente con dos vialidades que conectan con el resto de la comuna y tienen una importancia mayor en cuanto a su condición conectora y de accesibilidad a este territorio: Av. El Rodeo (troncal) y Av. Raúl Labbé (colectora). Secundariamente se presentan las vías colectoras y de servicio: Cuatro Vientos y Comandante Malbec, las cuales contribuyen a la conectividad interna del sector.

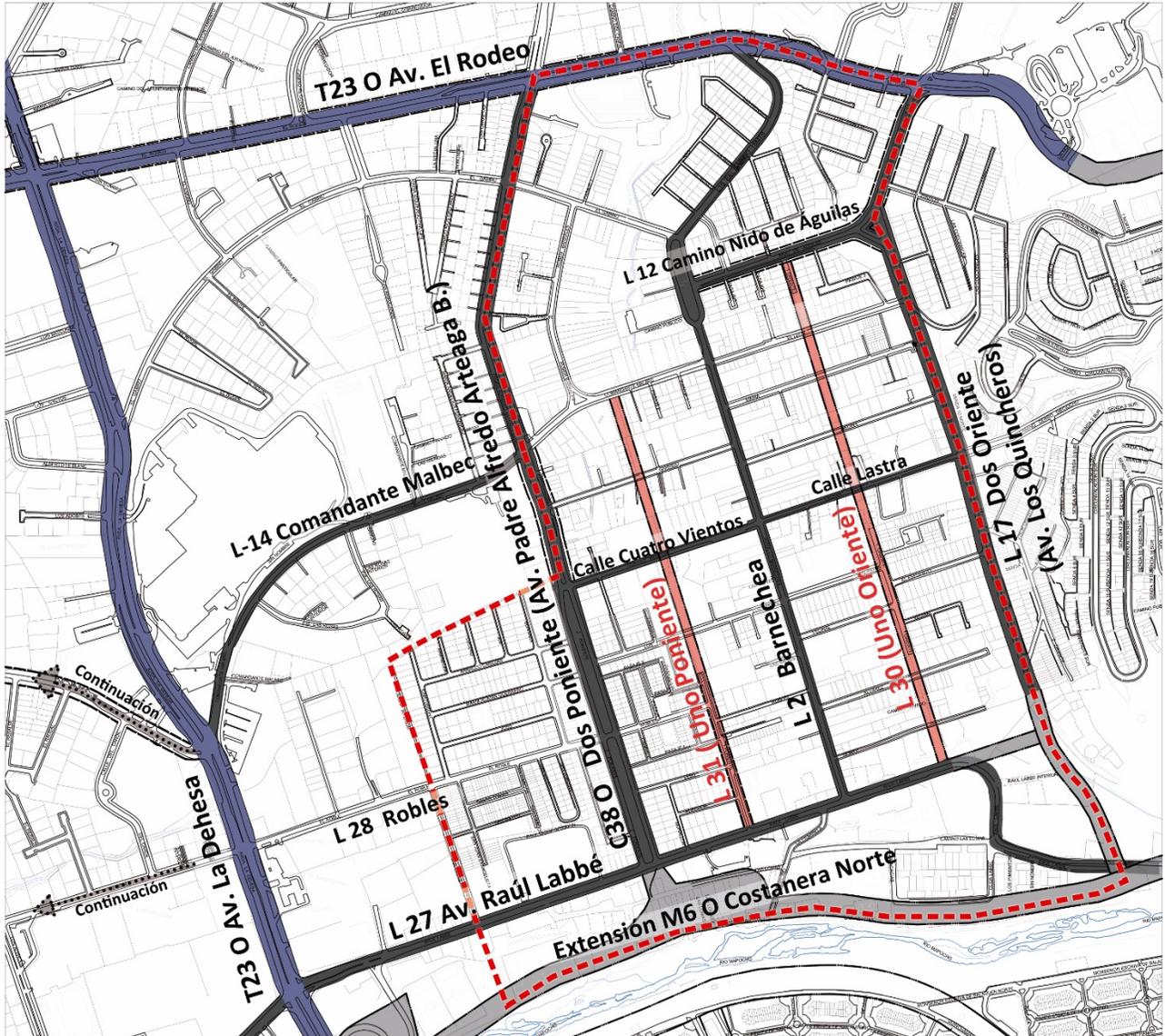
Vinculadas a estas avenidas, en sentido Norte a Sur (N/S), se encuentran cuatro ejes estructurantes: Av. Padre Alfredo Arteaga Barros (troncal), Av. Los Quincheros (Colectora), Barnechea (Colectora) y Av. La Dehesa (troncal), los cuales forman parte importante del sistema vial.

Tal como se observa en la siguiente Imagen 4, desafortunadamente hoy en día existen algunos tramos de las vialidades Av. El Rodeo, Av. Raúl Labbé y Los Quincheros que no se encuentran consolidadas, y corresponden a aperturas proyectadas por el Plan Regulador Comunal, así como la extensión de la vía metropolitana Costanera Norte, la cual en la actualidad se encuentra en etapa de ejecución y cuya extensión, que llegará hasta Av. Padre Alfredo Arteaga Barros, permitirá conectar de mejor manera este sector, facilitando además el flujo N/S a través de un puente sobre el Río Mapocho, que unirá Av. Padre Alfredo Arteaga con la calle San José de la Sierra.

En este contexto, las vías locales proyectadas como apertura y ensanche, Uno Oriente y Uno Poniente, materia de este análisis, conectarían en sentido N/S, desde Av. Raúl Labbé hasta las calles Comandante Malbec y Nido de Águilas. En el Informe Técnico de Capacidad Vial de fecha septiembre de 2019 anexo, se evalúa la importancia de las vías objeto de esta modificación, cuya conclusión indica:

“Desde el punto de vista técnico, la supresión de las afectaciones de las vías Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), no afectaría la Capacidad Vial de la comuna, debido a que son vías locales que confluyen en vías troncales y colectoras, que generarían un efecto marginal en la congestión de la red vial estructurante y tampoco tendrían un efecto significativo en la conectividad interna del sector, ya que existen tres vías paralelas con capacidades suficientes para absorber el flujo actual y proyectado, lo cual se analizó en el Estudio de Capacidad Vial aprobado del PRC (2002) y también en su actualización (2018).”

Imagen 4: Red estructurante en el Sector Pueblo de Lo Barnechea



-  Vialidad estructurante en el sector
-  Vías Troncales
-  Vías Colectoras y de Servicio
-  Vialidad en Estudio (Vía Uno Oriente y Vía Uno Poniente)
-  Vialidad Proyectada (Apertura)
-  Sector Pueblo de Lo Barnechea



Esquema sin escala.

Fuente: Elaboración propia.

3.2 Vialidad en estudio

Según el Plan Regulador Comunal vigente, las vías en cuestión se describen de la siguiente manera:

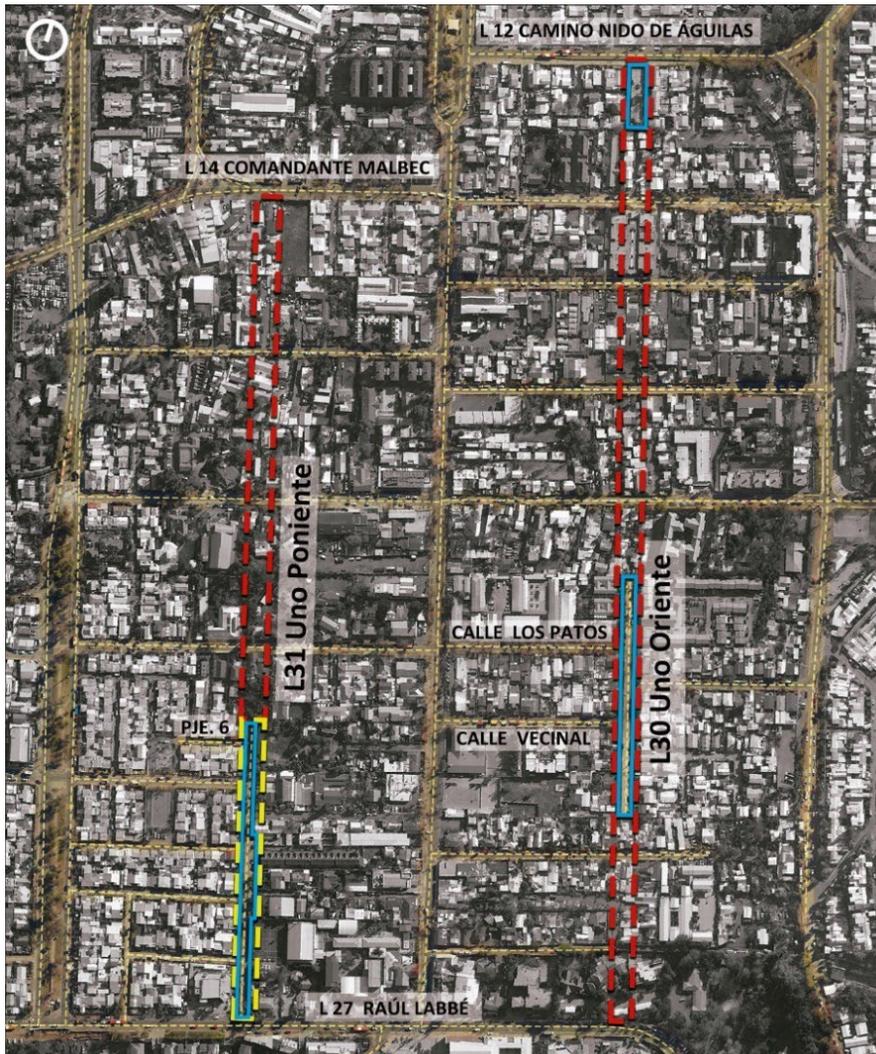
Tabla 2. Sistema Vial Comunal, extracto del Artículo 11° de la Ordenanza Local del PRC de Lo Barnechea vigente.

| CODIGO PRC | NOMBRE VÍA | TRAMO | | ANCHO ENTRE LÍNEAS OFICIALES | | OBSERVACIONES | CLASIFICACIÓN OGUC |
|------------|--------------|------------------------|------------|------------------------------|-----------|---------------|--------------------|
| | | DESDE | HASTA | EXISTENTE | PROPUESTO | | |
| L30 | UNO ORIENTE | CAMINO NIDO DE ÁGUILAS | RAÚL LABBE | --- | 15 | CON APERTURA | LOCAL |
| L31 | UNO PONIENTE | COMANDANTE MALBEC | PASAJE 6 | --- | 15 | CON APERTURA | LOCAL |
| L31 | UNO PONIENTE | PASAJE 6 | RAÚL LABBE | 10 | 15 | CON ENSANCHE | LOCAL |

Fuente: Extraído de la Ordenanza del PRC 2002.

De acuerdo a la Ordenanza Local del PRC, cabe señalar, tal como se ilustra en la Tabla 2, que la vía Uno Poniente (L31) tiene dos tramos, uno que corresponde a apertura y el otro a ensanche, mientras que la vía Uno Oriente (L30) solamente cuenta con apertura.

Imagen 5: Vía Uno Oriente y Uno Poniente, tramos ejecutados en la actualidad.



La vía **Uno Oriente (L30)** actualmente cuenta con dos tramos existentes, es decir, ejecutados y entregados al uso público. El primero es un tramo sin salida que conecta con la vía Camino Nido de Águilas y al segundo tramo se accede centralmente por calle Los Patos y calle Vecinal, y presenta sus dos extremos norte y sur sin salida.

El ancho de la faja ejecutada para ambos tramos corresponde a 15m.

La vía **Uno Poniente (L31)** actualmente cuenta con un tramo ejecutado y entregado al uso público, que se emplaza aproximadamente desde el Pasaje 6 hasta Av. Raúl Labbé. Hacia el norte la vialidad termina como una calle sin salida. Este tramo de la vía tiene un ancho de faja variable de 9 a 15 m. y de acuerdo a la Ordenanza Local consulta ensanche.

-  APERTURA DE VÍA (PRC)
-  ENSANCHE DE VÍA (PRC)
-  VIALIDAD EJECUTADA AL 2019

Fuente: Elaboración propia con base de Google Earth.

Conforme se indicó anteriormente en la Tabla 2, el PRC vigente establece las franjas afectas a declaratoria de utilidad pública, de acuerdo a lo graficado en el plano PRC-LB- 2, lo cual se detalla en sus laminas 6 y 7, según se ilustra en la Imagen 6:

Imagen 6: Vialidades Uno Poniente (L31) y Uno Oriente (L30), Láminas 6 y 7 de Plano Vialidad PRC Lo Barnechea. (sector de estudio)



SIMBOLOGÍA PLANO ORIGINAL

- SIMBOLOGIA**
- • VIA METROPOLITANA CON APERTURA
 - VIA METROPOLITANA EXISTENTE
 - - - VIA METROPOLITANA CON ENSANCHE
 - · - · VIA COMUNAL CON APERTURA
 - VIA COMUNAL EXISTENTE
 - - - - VIA COMUNAL CON ENSANCHE
 - · - · LIMITE COMUNAL
 - · · · · LIMITE AREA URBANA



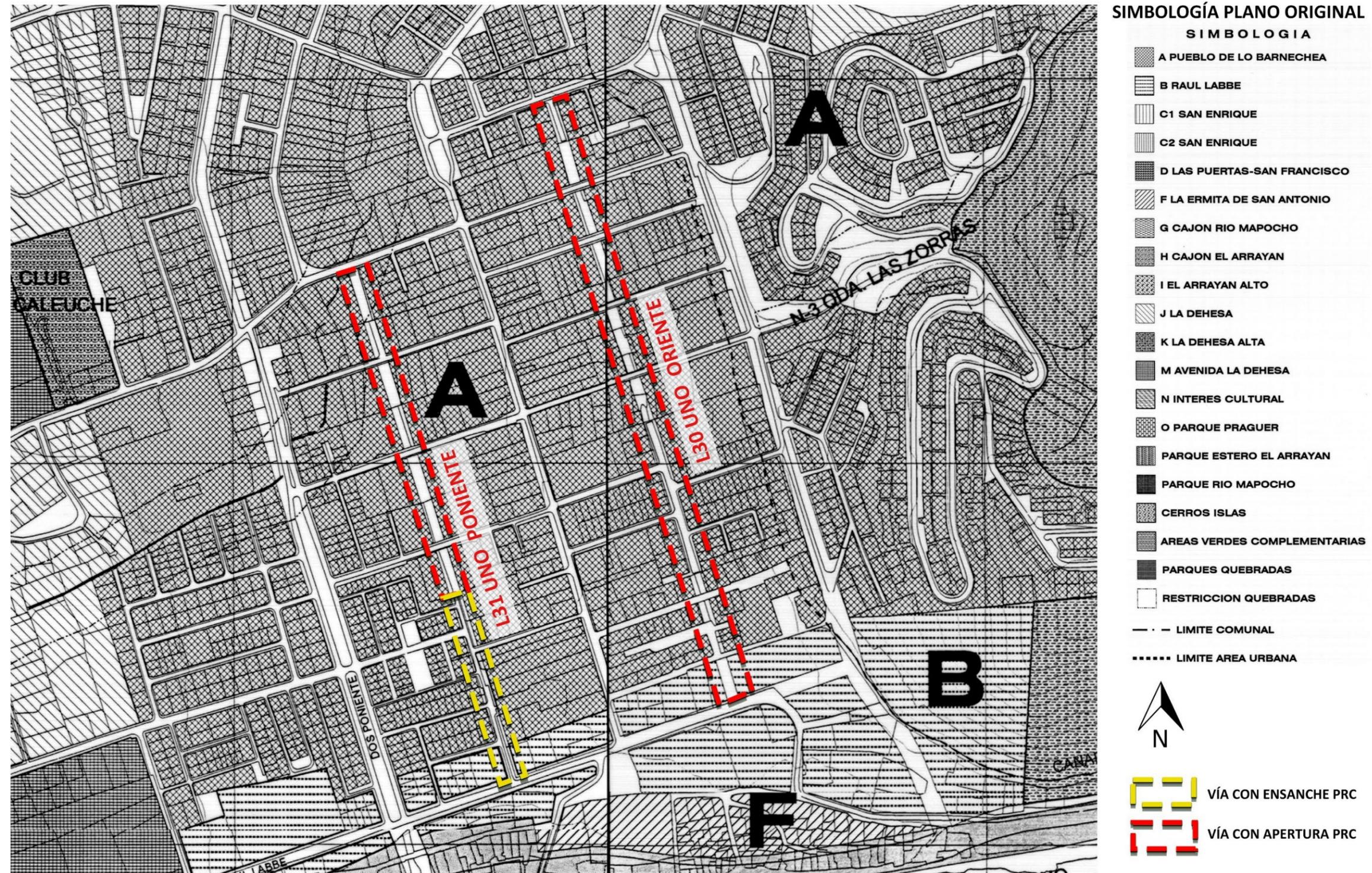
-  VÍA CON ENSANCHE PRC
-  VÍA CON APERTURA PRC

Fuente: Elaboración propia en base a láminas 6 y 7 del Plano de Vialidad del PRC, (PRC-LB-2).

3.3 Zonificación en el área a modificar

Actualmente el territorio localizado bajo los trazados de las Calle Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), le corresponde el Uso de Suelo de Espacio Público, según se observa en el Plano de Zonificación del PRC vigente, PRC-LB-1 (láminas 6 y7), y se encuentra inmerso en la Zona A “Pueblo Lo Barnechea” y Zona B “Raúl Labbé”.

Imagen 7: Vialidades Uno Poniente (L31) y Uno Oriente (L30), Láminas 6 y 7 de Plano Zonificación PRC Lo Barnechea (sector de estudio).



Fuente: Elaboración propia en base a Lámina 7 del plano de vialidad del PRC, (PRC-LB-1).

Producto de la eliminación de las franjas afectas a declaratoria de utilidad pública, correspondientes a las vialidades Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), se considera modificar el uso de suelo existente y cambiar el uso de espacio público definido para este territorio, estableciendo las condiciones de la Zona A y Zona B según su cercanía, conforme se ilustra en la Imagen 9. De esta manera, aproximadamente 13.000 m² pasarían a formar parte de la Zona A y 1.116 m² corresponderían a la Zona B.

En ese sentido, con esta propuesta se incrementaría la Zona A en 1,4% respecto de su territorio total y la Zona B aumentaría en un 0,5 % en relación a su superficie original. En consideración a estos bajos indicadores, es posible precisar que la presente propuesta no constituye, por tanto, una modificación sustancial, ya que los incrementos indicados no afectarían significativamente al sector, toda vez que estas superficies ya se encuentran actualmente edificadas con construcciones antiguas, y por consiguiente no se generaría un impacto real en el entorno.

Imagen 9: Esquema de zonificación propuesta

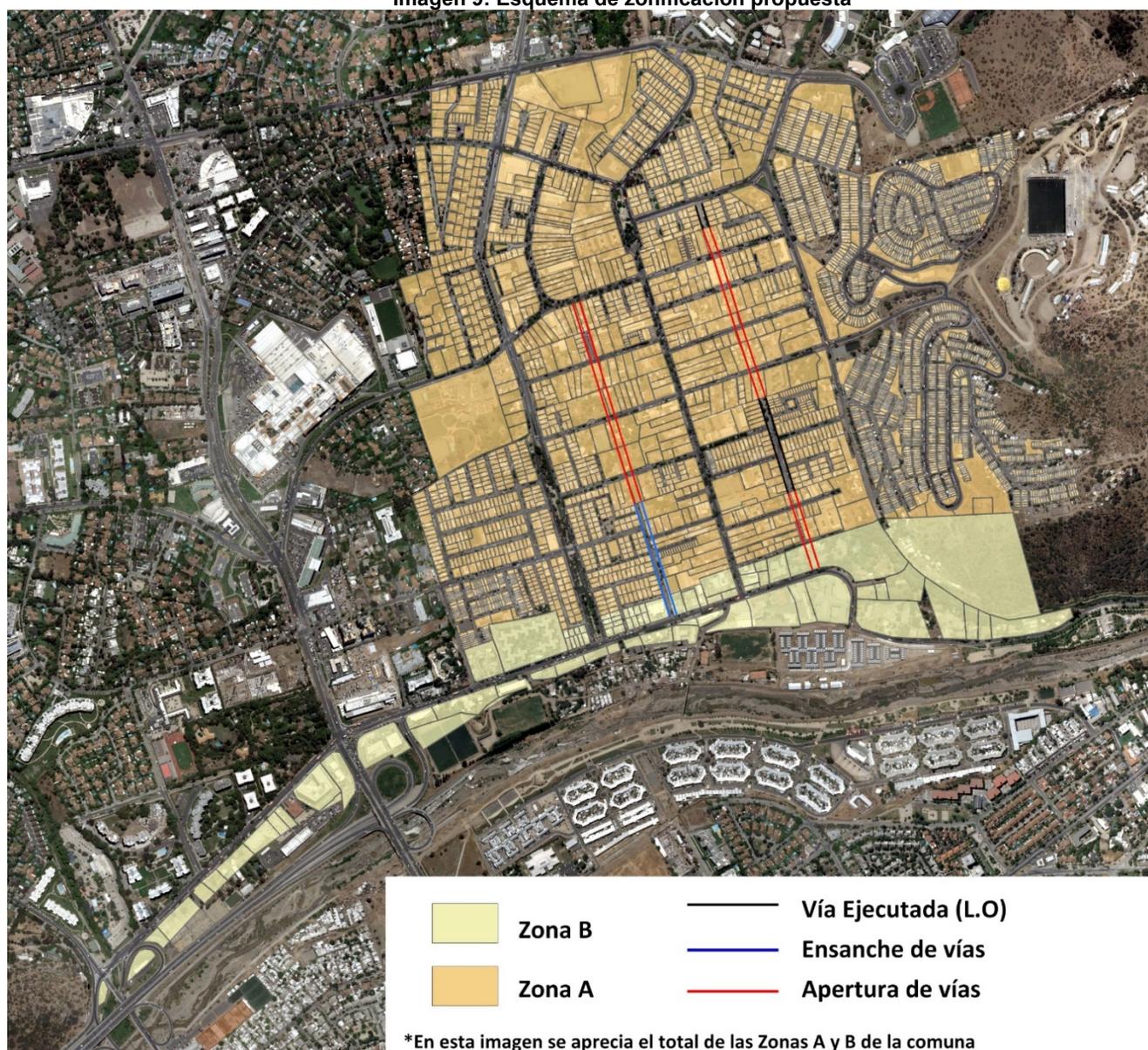


Imagen 10. Cambio de Uso de Suelo y sus porcentajes



- Nueva superficie Zona A
- Nueva superficie Zona B

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3. Cálculo de superficie del área a modificar.

| | Zona A | Zona B |
|--|------------------------|------------------------|
| a Superficie total de la zona, PRC vigente 2002 | 925.964 m ² | 225.092 m ² |
| b Superficie a modificar | 13000 | 1116 |
| d Porcentaje de superficie respecto de la zona total | 1,40% | 0,50% |
| <p>* Fórmula para el cálculo: $x = \frac{(100) (b+c)}{a}$ Los valores de superficies han sido redondeados</p> <p>Los valores de superficies son aproximados, se obtuvieron en base a la digitalización de la cartografía del PRC a GIS, y la base GIS del vuelo SAF 2014 y la base predial de la Municipalidad.</p> | | |

Por otro lado, como se explica en el punto 2.1 de este documento, en el año 2010 fue aprobada sin inconvenientes técnicos normativos, la Modificación N°10 al Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea, en la cual no se renovó su declaratoria a utilidad pública, y por tanto dichas vías caducaron, procediendo a asignarles la norma predominante de las zonas adyacentes, lo cual constituye un precedente.

5. PROPUESTA

La propuesta consiste en eliminar la afectación a declaratoria de utilidad pública sobre las vías establecidas dentro de la red vial local del Plan Regulador: Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), y modificar el uso de suelo de los terrenos, que actualmente consideran el uso Espacio Público, incorporándolos a las Zonas A y B conforme al Plano de Zonificación MPRC-LB-27 / 1 que acompaña a esta modificación.

Conforme a lo anterior, la propuesta modifica la Ordenanza Local del PRC, específicamente respecto del Título III Vialidad, artículo 11°, suprimiendo las tres últimas filas de la tabla “Sistema Vial Comunal”.

Tabla 4. Sistema Vial Comunal, extracto del Artículo 11° del PRC de Lo Barnechea vigente.

| CODIGO PRC | NOMBRE VÍA | TRAMO | | ANCHO ENTRE LÍNEAS OFICIALES | | OBSERVACIONES | CLASIFIC. OGUC |
|------------|--------------|------------------------|------------|------------------------------|-----------|---------------|----------------|
| | | DESDE | HASTA | EXISTENTE | PROPUESTO | | |
| L30 | UNO ORIENTE | CAMINO NIDO DE ÁGUILAS | RAÚL LABBE | --- | 15 | CON APERTURA | LOCAL |
| L31 | UNO PONIENTE | COMANDANTE MALBEC | PASAJE 6 | --- | 15 | CON APERTURA | LOCAL |
| L31 | UNO PONIENTE | PASAJE 6 | RAÚL LABBE | 10 | 15 | CON ENSANCHE | LOCAL |

Fuente: Extraído de la Ordenanza del PRC 2002.

Cabe señalar que los tramos de vialidad ejecutados y entregados al espacio público mantendrán sus condiciones existentes.

En el plano MPRC-LB-27 / 2, referido a vialidad, se expresa la eliminación de las aperturas y ensanche correspondientes a las vialidades Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31).

Imagen 11: Plano de Vialidad propuesta MPRC-LB-27 / 2

SITUACIÓN ANTERIOR



SITUACIÓN QUE SE APRUEBA



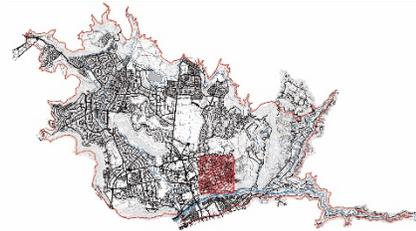
MUNICIPALIDAD DE LO BARNECHEA



**MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR
COMUNAL DE LO BARNECHEA
MPRC - LB - 27**

"ELIMINA LA DECLARATORIA DE AFECTACIÓN A UTILIDAD PÚBLICA DE LA VIALIDAD UNO ORIENTE Y UNO PONIENTE Y DESTINA A OTROS USOS DICHAS ÁREAS"

MODIFICA EL PLANO PRC-LB-2 Y SUS MODIFICACIONES POSTERIORES



SIMBOLOGÍA

- VÍA METROPOLITANA EXISTENTE
- - - VÍA METROPOLITANA CON ENSANCHE
- · - · VÍA METROPOLITANA CON APERTURA
- VÍA COMUNAL EXISTENTE
- - - VÍA COMUNAL CON ENSANCHE
- · - · VÍA COMUNAL CON APERTURA

PLANO

MPRC - LB - 27 / 2
VIALIDAD

| | | | |
|---|-----------------|-------|-----------|
| FECHA | SEPTIEMBRE 2019 | NORTE | ESCALA |
| TIPO | SEPTIEMBRE 2019 | | 1 : 5.000 |
| ESCALA DE VUELTO: 1 : 1.000 ESCALA DE REPRODUCCIÓN: 1 : 1.000 FECHA DE VUELTO: DICIEMBRE 2019 DATOS GEODÉSICOS: - PROYECCIÓN: UNIVERSAL TRANSVERSAL DE ABRICATOR - DATUM: WGS 84 - ERSO: 18 S | LÁMINA | | 2 DE 2 |

APROBACIÓN MUNICIPAL

EL SECRETARIO MUNICIPAL Y MINISTRO DE FE QUE SUSCRIBE, CERTIFICA QUE LA PRESENTE MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LO BARNECHEA FUE APROBADA POR ACUERDO DEL CONCEJO MUNICIPAL N° _____ EN SESIÓN ORDINARIA DE FECHA _____ Y SANCIÓNADO POR DECRETO ALCALDÍCO N° _____ DE FECHA _____

WIVIAN BARRA PEÑALOZA
ABOGADO SECRETARIO MUNICIPAL

JUAN CRISTÓBAL LIRA IBÁÑEZ FRANCISCA CELIS CONTARDO
ALCALDE ASESOR URBANISTA

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO
SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL, REGIÓN METROPOLITANA

INFORME TÉCNICO OFICIO ORD. N° _____ DE FECHA _____

MAURICIO GALLARDO SOTO FABIAN KUSKINEN SANHUEZA
SECRETARIO MINISTERIAL METROPOLITANO JEFE DE DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
DE VIVIENDA Y URBANISMO URBANO E INFRAESTRUCTURA
SUBROGANTE

PROMULGACIÓN MUNICIPAL DE LA APROBACIÓN

EL SECRETARIO MUNICIPAL Y MINISTRO DE FE QUE SUSCRIBE, CERTIFICA QUE LA PRESENTE MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR COMUNAL DE LO BARNECHEA FUE PROMULGADA POR DECRETO ALCALDÍCO N° _____ DE FECHA _____ Y PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE FECHA _____

WIVIAN BARRA PEÑALOZA
ABOGADO SECRETARIO MUNICIPAL

6. ANÁLISIS DE REQUERIMIENTOS NORMATIVOS

A continuación, se presenta el análisis sobre la no pertinencia de realizar nuevamente los estudios relacionados con el PRC establecidos en el Art. 2.1.10 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

6.1 Estudio de Cálculo de Densidades

La presente propuesta de modificación no contempla ningún cambio en la densidad máxima permitida en la Zona A ni en la Zona B, puesto que las densidades en el estudio original del PRC 2002 fueron calculadas conforme a la definición de densidad bruta, establecida en el artículo 1.1.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, considerando para dicho cálculo la superficie hasta el eje del espacio público adyacente. En este sentido eliminar las franjas afectas a declaratoria de utilidad pública de las vías Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), no genera ningún impacto en el total de la densidad promedio comunal.

Por lo anterior se entiende que la densidad de población establecida en la propuesta original del PRC vigente no se altera y por lo tanto se mantendrían los estudios asociados al cálculo de densidades correspondientes al año 2002, sin la necesidad de realizar un nuevo estudio.

6.2 Estudio de Equipamiento

La propuesta de la presente modificación no modifica la densidad, tal como se menciona en el punto anterior y por tanto no se altera la demanda de equipamiento estimada originalmente. Asimismo, el área a modificar considera un porcentaje muy menor respecto de las zonas originales, tal como se señala en el punto 4 del presente documento. Cabe mencionar que este sector es uno de los que más concentra equipamientos en la comuna, tal como se observa en la imagen 3 de este estudio. Por lo anterior no considera pertinente realizar un Estudio de Equipamiento.

6.3 Estudio de Capacidad Vial

Como se menciona en los antecedentes, el “Informe Técnico Capacidad Vial, MPR-LB-27, Vialidades Uno Oriente y Uno Poniente”, septiembre 2019”, realizado para esta propuesta de modificación, realizó una simulación con reasignación, considerando como base la modelación Saturn. En ese sentido se seleccionó el área de estudio, en la cual se modeló una situación basal sin considerar las calles Uno Oriente y Uno Poniente, y posteriormente la situación con proyecto incorporando ambas calles. Una vez realizada la modelación se compararon indicadores de congestión, demoras y vehículos en cola de cada escenario, en función a los períodos “Punta Mañana” y “Punta Tarde”. Apoyado en los resultados obtenidos en dicho análisis, el informe indica que las vías Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), al ser vías locales que confluyen en vías troncales y colectoras, generan un efecto marginal en la congestión de la red vial estructurante, cuyo impacto es poco significativo en la conectividad interna del sector, ya que existen tres vías paralelas con capacidades suficientes para absorber el flujo actual y proyectado.

Producto de lo anterior, considerando ambos periodos, el análisis concluyó que estas vías no tienen un efecto revelador en el aumento o disminución de la congestión en la red vial estructurante de la comuna, por lo tanto, es posible proponer eliminar la declaratoria de

afectación a utilidad pública de las vías Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), sin afectar la Capacidad Vial de la Comuna.

Si consideramos que, la consolidación de estas vialidades daría como resultado un beneficio marginal en la capacidad vial comunal, y tomando en cuenta el gran costo social y económico que implicaría la expropiación de los terrenos para la ejecución de estas vías, es posible concluir que esta iniciativa no es socialmente rentable y posible de materializar en el tiempo.

Por otro lado, cabe mencionar que, al ser ésta una modificación menor, cuyas vialidades en comento no forman parte de la red estructurante, atendiendo que su eliminación no alteraría la capacidad vial de la comuna, conforme al análisis descrito anteriormente, y considerando que estas vías no fueron contempladas en la modelación del Estudio de Capacidad Vial del año 2002, se puede advertir que no es necesario realizar un nuevo Estudio de Capacidad Vial para toda la Comuna.

6.4 Estudio de Riesgos y de Protección Ambiental

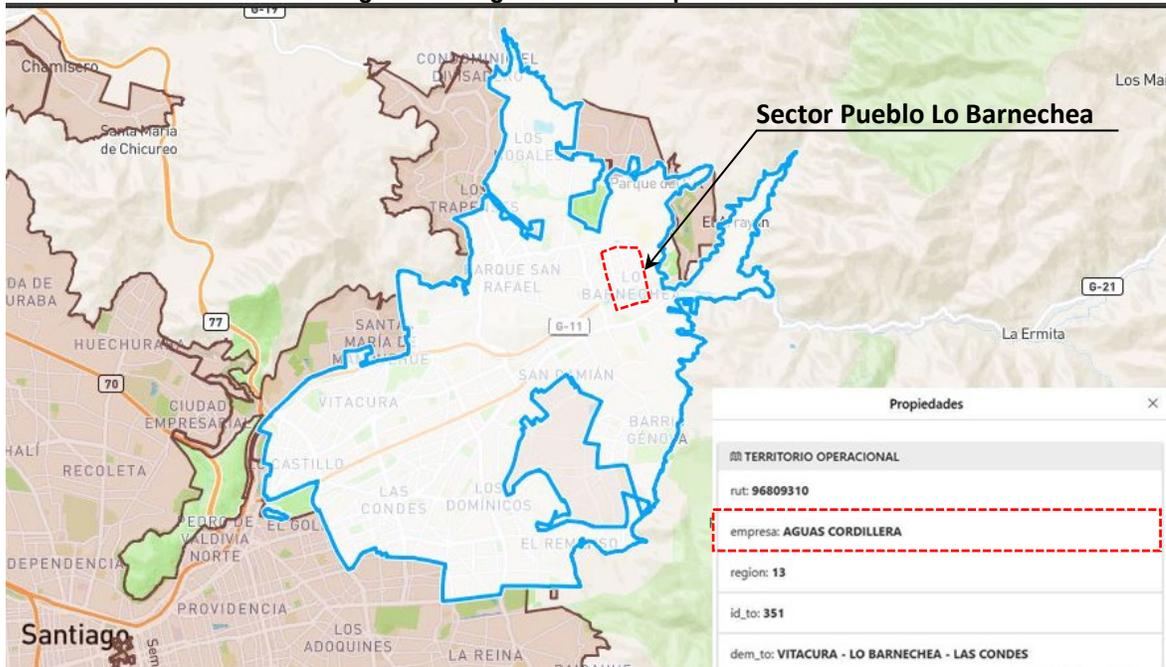
La presente propuesta de modificación no altera las condiciones originales y consideraciones técnicas del Plan Regulador Comunal (PRC) aprobado el año 2002, en cuanto a los límites de la zona y a la densidad de población permitida, en este sentido, el uso de suelo residencial respeta las consideraciones originales del Estudio de Riesgo, no estableciendo nuevos asentamientos que requieran ser evaluados. Por esta razón, no se considera pertinente realizar un Estudio Riesgos y de Protección Ambiental.

6.5 Estudio de Factibilidad de Agua Potable, evacuación de Aguas Servidas y Aguas Lluvias.

La presente propuesta de modificación no altera las condiciones originales y consideraciones técnicas del PRC vigente, ya que no modifica la densidad de población y sus proyecciones de población asociadas, y por tanto tampoco se modificaría significativamente la demanda de dichos servicios. Por otro lado, se aclara que este territorio se encuentra concesionado a la empresa Aguas Cordillera, por lo que todo aumento de demanda debe ser atendido por la concesión.

Por lo anterior, no se considera pertinente realizar un Estudio de Factibilidad de Agua Potable, evacuación de Aguas Servidas y Aguas Lluvias

Imagen 12: Imagen territorios operacionales



Fuente: Superintendencia de Servicios Sanitarios, recuperado el 12.04.2019 de <https://www.siss.gob.cl/586/w3-propertyvalue-6323.html>

6.6 Procedimiento EAE

Para evaluar la pertinencia de someter la presente modificación al procedimiento de evaluación ambiental estratégica se ha considerado lo siguiente:

1. El área de intervención de la propuesta es mínima en relación con el territorio urbano comunal, ya que esta modificación traería como resultado un incremento de la superficie en las zonas A y B de tan solo un 1,4% respecto del total de la Zona A y el 0,5% en relación a la Zona B, situación que se explica detalladamente en el punto 4 del presente documento. En ese sentido los aumentos de constructibilidad y ocupación de suelo son insignificantes, considerando además que dicho sector se encuentra prácticamente consolidado y con construcciones existentes.
2. En segundo lugar, la densidad bruta definida por el Instrumento de Planificación no se vería incrementada al anexar el territorio descrito a las zonas A y B, puesto que dicha superficie ya se encuentra incorporada dentro de la normativa actual, conforme al artículo 1.1.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (Definición de “Densidad Bruta”), situación que se explica detalladamente en el punto 6.1 anterior, y por tanto se mantienen vigentes todos los estudios relacionados a esta materia, sin la necesidad de ser actualizados y reevaluados.
3. En cuanto al Estudio de Capacidad Vial, y dado que se reconoce éste como el tema principal de la presente modificación, cabe señalar que la propuesta se realizó en base a un análisis técnico del funcionamiento de la red vial, considerando la eliminación de las franjas afectas a declaratorias de utilidad pública vinculadas a las vías Uno Oriente y Uno Poniente. En ese sentido, y en conformidad a lo desarrollado en el punto 6.3 anterior y al “Informe Técnico Capacidad Vial, MPR-LB-27, Vialidades Uno Oriente y Uno Poniente”,

septiembre 2019”, es posible concluir que el aporte de estas vías es marginal y por tanto eliminar las declaratorias de afectación a utilidad pública generaría un impacto social y económico positivamente mayor respecto al beneficio de conservarlas.

4. Es importante hacer presente el objetivo principal de esta modificación, el cual conlleva un nivel de intervención muy simple y acotado sobre el territorio, relativo a la eliminar las declaratorias de afectación a utilidad pública de este par de vías, cuya consolidación vial en el futuro sería difícil de materializar por el costo social y económico que esto implicaría. Bajo esa perspectiva y en consideración a que en la normativa actual (Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza) no existe la figura que permita realizar un proceso simplificado para este tipo de cambios menores en el territorio, que no involucra un gran impacto en el entorno, se hace necesario plantear esta propuesta desde la perspectiva de una modificación al Plan Regulador Comunal. En ese sentido, esta iniciativa no constituye una modificación sustancial dentro del marco de la planificación urbana comunal, ya que no existirían Opciones de Desarrollo para esta propuesta, que pudiesen someterse a un análisis mediante una Evaluación Ambiental Estratégica, por cuanto sólo se podrían establecer las alternativas de eliminar o no eliminar las declaratorias de utilidad pública que afectan el territorio en cuestión, y por lo tanto únicamente podría evaluarse si realizar o no la presente modificación, que conforme a los argumentos expuestos, está totalmente fundada.
5. Por último, cabe mencionar que mediante el Ordinario Alcaldicio N°245 de fecha 22.05.2019 le fue informado a la SEREMI de Medio Ambiente RM, sobre el proceso de Modificación al Plan Regulador Comunal (MPRC-LB-27), planteando que esta no constituye una modificación sustancial dentro del marco de la planificación urbana comunal. Dicho Ordinario fue respondido por la SEREMI MMA, mediante el ORD. RR.NN. N°511 de fecha 18.06.2019, tomando conocimiento sobre el análisis realizado por el municipio, y el cual señala que la presente Modificación al Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea “MPRC-LB-27”, no requiere someterse a una Evaluación Ambiental Estratégica.

En virtud de lo anteriormente descrito, la presente propuesta no considera pertinente someterse al proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, dado que corresponde a una Modificación No Sustancial, conforme a lo establecido en el Artículo 29 del Decreto Supremo N° 32.

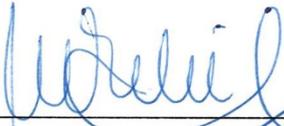
7. CONCLUSIONES

Dados los antecedentes y argumentos presentados, es posible concluir que la presente propuesta, que plantea eliminar las declaratorias de afectación a utilidad pública correspondientes a las vialidades Uno Oriente (L30) y Uno Poniente (L31), responde a la necesidad de los habitantes de un barrio consolidado de mantener sus viviendas sin gravámenes ni restricciones. Así mismo pretende mantener la imagen urbana del barrio que de otra manera se vería fragmentada. Cabe mencionar que al modificar el uso del territorio del cual se elimina la afectación e incluirlo en la misma zona adyacente, la norma asignada sería coherente con la situación que existe hoy en día, reconociendo que el barrio se desarrolló y consolidó incluyendo a los predios en cuestión.

Adicionalmente y de acuerdo a lo anteriormente descrito, no existiría un incremento de la población ni requerimiento de nuevos servicios básicos, ya que actualmente el equipamiento del sector abastece las necesidades de sus habitantes. En este sentido la presente modificación no generaría un impacto negativo en cuanto al aumento de población y sus requerimientos.

Así mismo según el análisis realizado, la consolidación de estas vialidades daría como resultado un beneficio marginal en la capacidad vial comunal. Además si se considera el elevado costo social y económico que implicaría la expropiación de los terrenos para la ejecución de estas vías, cabe concluir que mantener tal condición no sería socialmente rentable ni posible de materializar en el largo plazo.

Finalmente, y en virtud de lo expuesto, se advierte que la presente modificación es positiva y necesaria para los habitantes del sector, la cual les permitirá poder mejorar y regularizar su situación, manteniendo las características y el valor intangible del Pueblo de Lo Barnechea, zona histórica y fundacional de la Comuna.



FRANCISCA CELIS CONTARDO
ASESOR URBANISTA

ANEXOS

1. Informe Técnico de Capacidad Vial, MPRC-LB-27 “Vialidades Uno Oriente y Uno Poniente”, septiembre 2019.
2. Normativa Zona A “Pueblo de Lo Barnechea” y Zona B “Raúl Labbé”, publicación en D.O. 05.09.2002, pp. 13 a 15.
3. Láminas 6 y 7 del plano de Zonificación PRC-LB-1 del Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea 2002.
4. Modificación al Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea N°02, publicada en el D.O. con fecha 18-12-2004
5. Modificación al Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea N°10, publicada en el D.O. con fecha 09-02-2010
6. Láminas 6 y 7 del plano PRC-LB-2/A de la Modificación N°10 que modifica el Plano PRC-LB-2 original.
7. Asigna Nuevas Normas Urbanísticas a Terrenos Cuyas Declaratorias de Utilidad Pública Caducaron, publicada en el D.O. con fecha 29-01-2011
8. Modificación al Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea N°19, publicada en el D.O. con fecha 06-03-2013
9. Modificación al Plan Regulador Comunal de Lo Barnechea N°20, publicada en el D.O. con fecha 01-10-2015