

# Decreto 9953

MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR

Fecha Publicación: 29-AGO-2012 | Fecha Promulgación: 09-JUL-2012

Tipo Versión: Única De : 29-AGO-2012

Url Corta: <https://bcn.cl/3ln6m>



Viña del Mar, 9 de julio de 2012.- Esta alcaldía decretó hoy lo que sigue:  
Núm. 9.953.- Vistos: estos antecedentes; los decretos alcaldicios 10.949/2002 y 3.994/2012; los ordinarios N°s. 1.274/2012 y 1.356/2012 del Señor Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región de Valparaíso; el memorando N° 74/2012 del Director del Departamento de Asesoría Urbana; la providencia del Administrador Municipal de 4 de julio de 2012; el Ingreso Secretaría Abogado N° 1.539/2012; lo dispuesto en el DFL 458/1975 Minvu y en el Art. 2.1.11. del DS N° 47/1992, Minvu y los Arts. 56 y 65 de la ley N° 18.695,

Decreto:

Rectifíquese el decreto alcaldicio N° 3.994/2012, que fijó el texto definitivo de la Modificación al Plan Regulador Comunal de Viña del Mar D.A. N° 10.949/2002, "Actualización de la Vialidad Estructurante", eliminando del listado y plano de vialidad estructurante las siguientes vías: T-6.1, T-6.2, C-13.1, C-13.2, C-13.3, C-18.1, C-19.1, C-19.2, C-19.3, C-20.1, C-20.2 y C-20.3; y el "Límite Zona de Extensión Urbana" graficado en el Plano PR-VM-03, en conformidad con lo señalado en los oficios ordinarios N° 1.274/2012 de fecha 20 de junio de 2012; y N° 1.356/2012 de fecha 27 de junio de 2012 de la Seremi Minvu V Región, quedando el texto que contiene la Memoria Explicativa y Ordenanza local dispuesto de la siguiente forma:

## ÍNDICE

A. Memoria Explicativa Modificación al PRC de Viña del Mar "Actualización de la Vialidad Estructurante"

1. Introducción.
2. Marco regulatorio.
3. Delimitación del área de estudio y objetivos de la modificación al PRC.
4. Antecedentes y normas vigentes para la aplicación sobre la vialidad pública comunal.
5. Visión urbana y tendencia del desarrollo de la modificación.
6. La estructura vial de la comuna propuesta.
7. Documentos anexos.
  - a) Declaración de Impacto Ambiental.
  - b) Estudio de Capacidad Vial.
  - c) Plano Complementario de Vialidad Comuna de Viña del Mar.
  - d) Factibilidad de agua potable y alcantarillado.

B. Ordenanza

A. MEMORIA EXPLICATIVA MODIFICACIÓN AL PRC DE VIÑA DEL MAR "ACTUALIZACIÓN DE LA

VIALIDAD ESTRUCTURANTE".

## 1. INTRODUCCIÓN

El desarrollo armónico, sustentable y sostenible de la comuna, está supeditado entre otras consideraciones, a la conexión y accesibilidad de los diferentes sectores que la conforman, siendo éste un tema de importancia capital para la evolución de la ciudad. Para cumplir con este fin, la norma de urbanismo y construcciones dispone de una serie de condiciones para que las comunas establezcan por medio de los Instrumentos de Planificación Territorial la Red Vial Estructurante de su comuna, definida esta Red como el "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".

Dado lo anterior, el Plan Regulador Comunal aprobado mediante decreto alcaldicio N° 10.949 del año 2002, propuso un sistema vial estructurante, que ha ido cambiando y en la actualidad ha sido complementado por el crecimiento urbano y los diferentes proyectos viales materializados desde el año 2002 a la fecha.

Por otra parte, la Ley y la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y la Ley Orgánica de Municipalidades han tenido modificaciones, especialmente referidas a los plazos de vigencia de las declaratorias de utilidad pública que afectan a propiedades y respecto de los procedimientos expropiatorios de cierto tipo de vías en las áreas urbanas. Estas modificaciones a la legislación son de suma importancia, ya que disponen plazos perentorios para realizar las expropiaciones, así como también expresan las obligaciones de los municipios encargados de los procesos y procedimientos en las áreas urbanas. Dado lo anterior el Municipio ve con urgencia la necesidad de plantear esta modificación al Plan Regulador Comunal, con el fin de mantener la coherencia de la vialidad pública actual y futura en un marco de 5 años, en especial de la vialidad estructurante comunal.

Sin perjuicio de lo anterior el artículo N° 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones ha dispuesto la caducidad del ensanche o apertura de las vías propuestas en el Plan regulador vigente del año 2002, lo cual ha hecho que se deba adecuar la red vialidad estructurante presentada en la presente modificación, de modo de hacerla coherente con las obligaciones señaladas en la legislación urbana vigente.

Es importante precisar que la tecnología actual, en especial los avances en materia de software y sistemas informáticos dedicados al manejo de la información territorial, está siendo incorporada en los departamentos y unidades encargadas de la Planificación Urbana de forma de agilizar y ser más precisos tanto en el análisis y diagnóstico del territorio como en la muestra y entrega de la información técnica de manera integrada.

La presente modificación ha sido confeccionada con cartografía digital Levantamiento aerofotogramétrico SAF/ Restitución Digital 2006, coordenadas UTM, datum WGS 84, huso 19 Sur.

Lo anterior permite mejoras considerables en los niveles de exactitud requeridos para la posterior aplicación de la norma urbana de modo eficiente.

Por último, ante el panorama descrito, se configura un escenario en el que la Municipalidad debe compatibilizar de modo equilibrado las oportunidades de desarrollo y la red vial que sustentará este crecimiento en conjunto con la racionalización del sistema viario, para que en el mediano plazo sea posible materializar dicha red con los costos que esto supone.

## 2. MARCO REGULATORIO.

El marco regulatorio se basa en las disposiciones establecidas en la Ley General de Urbanismo y Construcciones en su artículo N° 59 y posteriores instructivos de la División de Desarrollo Urbano dependiente del Ministerio de Vivienda y Urbanismo; la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en particular el Capítulo N° 3 De los Trazados Viales Urbanos; Ley N° 18.695 Orgánica de Municipalidades, en especial su artículo N° 33 y por último la ley 20.331, D.O. 12.02.09.

A partir de la fecha de publicación de la ley N° 19.939 (D.O. 13.02.04), la cual modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones en su artículo N° 59, se establecen plazos para la vigencia de las declaratorias de utilidad pública de las fajas viales y parques intercomunales y comunales, incluidos sus ensanches. Estos plazos corresponden a 10 años para las vías expresas y 5 años para vías troncales y colectoras y parques, dentro del área urbana y 10 años para las áreas de extensión urbana. La prórroga puede ser realizada por una vez por igual lapso, tramitándose conforme al procedimiento señalado en el artículo N° 2.1.11. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones para modificaciones al instrumento de Planificación Territorial.

En consecuencia, las vías locales y de servicio quedan sólo sujetas al procedimiento establecido en la Ley Orgánica de Municipalidades (N° 18.695), donde se faculta a los municipios de adquirir bienes raíces por expropiación para declararlos de utilidad pública y destinarlos a vías locales, de servicio y a plazas, que hayan sido definidos como tales por el Concejo Municipal, siempre que se haya efectuado la provisión de los fondos para proceder a su inmediata expropiación.

Dado lo anterior, las vigencias de las declaratorias de utilidad pública de las vías proyectadas y los ensanches de vialidad, para vías troncales, colectoras, servicio y locales, en el área urbana, del Plan Regulador Comunal de Viña del Mar (D.A. N° 10.949/02), vencían el 13 de febrero de 2009 y las vías proyectadas en el área de extensión urbana vencen el año 2014.

La ley N° 20.331 D.O. 12.02.09 renovó las vigencias de las declaratorias de utilidad pública, del inciso primero del artículo transitorio de la ley N° 19.939, por el plazo de un año, contado a partir de la fecha de publicación de esta ley, por lo tanto las vigencias señaladas, que vencían en 2009 en el párrafo anterior, se prorrogaron hasta el 12 de febrero de 2010.

El 12 de febrero de 2010 expiró el plazo determinado en el artículo N° 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones para las declaratorias de utilidad pública de algunas vías colectoras, locales y de servicios del Plan Regulador Comunal de Viña del Mar aprobado el año 2002, en estos casos el mismo art. N° 59 dispuso un procedimiento excepcional y abreviado para determinar los usos de suelo que le corresponden a las fajas liberadas de las declaratorias de utilidad pública fijada el año 2002, procedimiento que ha sido cumplido según el D.A. 8.534/2010.

En este contexto, la Modificación al Plan Regulador Comunal para actualizar la vialidad estructurante de la comuna, debe adecuarse a estas nuevas condiciones dispuestas por el marco regulatorio antes explicitado, de forma de incorporar solamente las vías colectoras y de servicio, atendiendo a lo señalado en el artículo N° 2.1.10 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Así también, las vías locales y las expropiaciones de las vías de servicio son de competencia del Alcalde y el Concejo Municipal, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 18.695 artículo N° 33.

### 3. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO Y OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN AL PRC.

El Área de Estudio de la presente modificación al Plan Regulador Comunal corresponde al Área Urbana de la comuna de Viña del Mar.

El crecimiento actual, el desarrollo futuro de la comuna y la aplicación de la norma vigente, generaron la oportunidad para la búsqueda de los siguientes objetivos:

- . Actualizar la norma del PRC en vigencia, en su Capítulo IV, Vialidad; de acuerdo a lo establecido en la Ley y la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, incluyendo la tabla del artículo 20 y el Plano (PR-VM-03), de la vialidad estructurante, con una nueva base cartográfica.
- . Modernizar la gestión de la planificación urbana.
- . Actualizar el Estudio de Capacidad Vial de la comuna.
- . Identificar, cuantificar, valorizar y priorizar las declaratorias de utilidad pública, en las vías propuestas y/o con ensanche, del listado de la vialidad

estructurante actualizado y conforme a la norma vigente sobre la materia.

#### 4. ANTECEDENTES Y NORMAS VIGENTES SOBRE LA VIALIDAD PÚBLICA COMUNAL.

Los antecedentes y normas que gravitan sobre este estudio, se sintetizan en el listado siguiente:

1. La Ley y la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y en especial el artículo N° 59 de la Ley General y el Capítulo N° 3 de la OGUC.

2. Capítulo IV, Vialidad; artículo 20, la Tabla de la Vialidad Estructurante de la Comuna y el Plano (PR-VM-03), Vialidad Estructurante.

3. Seccionales que establecen vías consideradas en la vialidad estructurante propuesta en este estudio:

- . Plan Seccional Cerro Castillo Área Verde, DS Minvu N° 69 de fecha 25 de abril 1988 D.O. 03.06.88.
- . Plan Seccional Villanelo resolución N° 31-4-006 afecta Seremi-Minvu, de fecha 29.03.96, D.O. 22.07.96.
- . Plan Seccional Avenida Marina Zona Comercial C-1. DS N° 15/92 D.O. 03.06.1992.
- . Modificación Plan Seccional Avenida Marina Zona Comercial C-1. D.A. N° 4.045/98 D.O. 24.06.98.
- . Plan Seccional Vial Central Oriente. DS N° 31-84 afecta. D.O. 12.02.94.
- . Plan Seccional 6 Oriente D.A. N° 12.597/03 D.O. 13.12.03.
- . Plan Seccional Vial Líneas calles Viana Alvares-Limache D.A. N° 13.739/05 D.O. 30.12.05.
- . Plan Seccional Vial Líneas Oficiales calle Limache, Prolongación Álvarez D.A. N° 3.076/05 D.O. 19.04.05.
- . Plano Seccional Vialidad Estructurante Sector Los Pinos D.A. N° 783/08 D.O. 31.01.08.
- . Modificación al PRC Sector Petroleras-Las Salinas. D.A. N° 1.871/08 D.O. 20.02.08.
- . Modificación al PRC "Zonas de Renovación Urbana". D.A. N° 7.320/06 D.O. 18.07.06.
- . Modificación al PRC "Fundo Naval Las Salinas". D.A. N° 783/11 D.O. 02.02.11.

4. Documentos y antecedentes existentes en la Dirección de Obras Municipales, Servicio de Impuestos Internos, Conservador de Bienes Raíces de Valparaíso y Viña del Mar y Asesoría Urbana. De forma de verificar vialidades en planos de loteos, anchos de fajas viales y línea oficial de cierre, teniendo a la vista la condición jurídica dispuesta en planos seccionales, planos de loteo aprobados por diferentes leyes (Ley de Sismo y loteos irregulares), planchetas de Servicio de Impuestos Internos, escrituras del Conservador de Bienes Raíces, entre otros.

5. La Ley 19.300 de Bases del Medio Ambiente y su Reglamento. Análisis y diagnóstico para la Declaración de Impacto Ambiental.

6. Estudio de Capacidad Vial actualizado de la comuna de Viña del Mar.

#### 5. VISIÓN URBANA Y TENDENCIA DEL DESARROLLO DE LA CIUDAD EXPRESADO EN LA MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR CO-MUNAL.

El D.A. N° 10.949/02, estableció la Vialidad Estructurante, definiendo ejes viales y/o vías, identificando los tramos que las conforman, para las diferentes categorías dispuestas en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Para esta modificación con el fin de proponer mejoras sustantivas a la norma local vigente se consideraron circuitos, conexiones, circunvalaciones y sectores, atendiendo a la funcionalidad que desempeñan en la ciudad y a las posibilidades reales de expropiación, privilegiando las vías existentes y materializadas, de forma de racionalizar el sistema vial estructurante, lo que redundará en el ahorro de costos de expropiación y ejecución de dichas vías.

Atendiendo que las vías en los barrios consolidados antes de 1980 y en barrios de autoconstrucción, tienen estándares muy inferiores al establecido para vías

locales en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, se declaran con estándar de vías locales todas aquellas vías que desempeñan esta función en la actualidad, aun cuando no cumplan con el ancho mínimo establecido (Art. N° 2.3.1, inciso segundo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones) tanto en los cerros como en el plan de la ciudad, permitiendo que la estructura de estos sectores no se vea afectada por las nuevas disposiciones establecidas en la Norma Urbana.

Las vías locales se definen sobre fajas viales existentes, principalmente para resaltar la estructura de conectividad barrial y con el fin de permitir en algunos casos la instalación de equipamiento menor en los barrios periféricos, cuyo origen no fue planificado bajo las normas de urbanización.

Para definir los principios ordenadores del estudio, aplicando lo establecido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en lo referente al tema en estudio, se organizó una mesa de trabajo conformada por profesionales de Asesoría Urbana y Dirección de Obras Municipales (arquitectos, especialista medio ambiental, ingeniero en tránsito, abogado, topógrafos), el resultado de este equipo multidisciplinario arrojó los siguientes acuerdos:

- 1) Utilizar la nomenclatura estándar de clasificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, artículo N° 2.3.2. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
- 2) Las vías troncales se grafican de acuerdo a lo establecido en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones de acuerdo a lo siguiente:
  - . Vías Troncales PIV, Existentes dentro del Área Urbana.
  - . Vías Troncales PIV, Proyectadas dentro del Área Urbana.
  - . Vías Troncales Existentes dentro del Área de Extensión Urbana.
- 3) De acuerdo a lo establecido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, artículos N° 2.1.10. y N° 2.1.3. respectivamente, solamente las vías colectoras tendrán declaratoria de utilidad pública (vías proyectadas y/o ampliación).
- 4) Las vías estructurantes de la comuna de estándar de servicio se establecerán por calles existentes.
- 5) Las vías existentes que se asimilan a las clases señaladas en el artículo N° 2.3.2. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, cuyas características y anchos mínimos de la faja vial no cumplen con el estándar, se les aplicará el artículo N° 2.3.1., respecto a la faja vial, quedando los predios colindantes exentos de declaratoria de utilidad pública (Avenida Marina entre Reloj de Flores y Puente Casino), cuyos casos serán explicitados en el Listado de la Vialidad Estructurante del artículo 20 de esta Ordenanza Local.
- 6) Se proponen excepciones de fajas de expropiación respecto de las líneas oficiales medidas desde el eje de la calzada, para los casos en que exista un estudio específico, seccional o estudio de ingeniería que determine la excepción, en casos como Von Schroeders, pasaje Ruiz, calle 18 Norte, etc. Cuyos casos serán explicitados en el Listado de la Vialidad Estructurante del artículo 20 de esta Ordenanza Local.
- 7) Se establecen vías colectoras pares, según lo indicado en el Art. N° 2.3.2. Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, como el caso de calle Conguillío que es par con calle Riñihue en el sector de Los Pinos. Cuya precisión serán explicitados en el Listado de la Vialidad Estructurante del artículo N° 20 de esta Ordenanza Local.

El resultado propuesto ha implicado la eliminación de vías, el cambio de estándar de algunas vías y la proposición de nuevos recorridos viales en pos de mantener la funcionalidad y coherencia de la vialidad estructurante de la comuna propuesta el año 2002 y la proyección de ésta para permitir un desarrollo urbano sustentable.

## 6. LA ESTRUCTURA VIAL PROPUESTA PARA LA COMUNA.

La estructura vial de la comuna son todas las vías que tienen la condición de ser bienes nacionales de uso público y su calificación corresponde a lo establecido

en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones conforme a sus características y ancho de faja existente.

El Capítulo IV de Vialidad tiene injerencia sobre la red vialidad pública, el plan de vialidad comunal y la vialidad estructurante de la comuna.

Plan de Vialidad Comunal, registra las intenciones de conectividad vial en los barrios, entre ellos, con los diferentes sectores de la comuna, y entre comunas vecinas; apoyado en un Plano de Vialidad de la Comuna, que da cuenta de la coherencia del sistema vial estructurante, para aplicación del artículo N° 33 de la Ley Orgánica de Municipalidades. Incorpora vías con diferentes estándares desde locales, de servicio, colectoras, troncales y otras vialidades del IPT de mayor jerarquía.

Vialidad Estructurante de la Comuna, corresponde a una herramienta para planificar de forma estratégica la red vial relevante de la comuna, previendo el crecimiento y desarrollo futuro de manera equilibrada en un horizonte de mediano plazo, atendiendo las dinámicas que ocurren en la ciudad, incluidos los sectores de extensión urbana (Sector Fundo Siete Hermanas y Sector Los Pinos de Reñaca).

Esta vialidad es la conformada por las vías que se identifican en el Listado de Vialidad Estructurante, incluido en el artículo N° 20 de la Ordenanza de esta Memoria y se encuentran graficadas en el Plano PR-VM-03A Vialidad Estructurante e incorpora vías con las siguientes categorías:

- . Troncal, derivadas del instrumento de planificación territorial del nivel superior.
- . Colectora, existentes, proyectadas y con ensanches.
- . Servicio, vialidad existente.

#### 7. DOCUMENTOS ANEXOS.

- a) Declaración de Impacto Ambiental.
- b) Estudio de Capacidad Vial.
- c) Plano Complementario de vialidad de Viña del Mar.
- d) Factibilidad de Agua Potable y Alcantarillado.

#### B. ORDENANZA LOCAL MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR COMUNAL DE VIÑA DEL MAR "ACTUALIZACIÓN DE LA VIALIDAD ESTRUCTURANTE".

Artículo único.- Modifícase la Reformulación del Plan Regulador Comunal de Viña del Mar, cuyo texto fue fijado por decreto alcaldicio N° 10.949, de 2002, en su Capítulo IV, Vialidad en la siguiente forma:

1°.- Sustitúyese el "Artículo 18. Vías Urbanas", por el siguiente:

"Artículo 18. Red Vial Pública. En general, todas las vías públicas del área urbana de Viña del Mar son las actualmente existentes manteniendo sus anchos entre líneas oficiales, y tienen la calidad de bienes nacionales de uso público. También tendrán ese carácter las generadas en loteos.

Igualmente, forman parte de la red vial pública, las que se declaran de utilidad pública, en este instrumento, tanto los ensanches de las vías existentes, como las fajas de vías proyectadas.

Se exceptúan de mantener su ancho entre líneas, aquellos casos en que se consideren ensanches de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la presente Ordenanza y en el Plano PR-VM-03A."

2°.- Sustitúyese en el artículo 19. Diseño de las Vías, la referencia que se hace en su inciso final al "Plano PR-VM-03" por:

"Plano PR-VM-03A"

3°.- Sustitúyese el "Artículo 20. Vialidad Estructurante" por el siguiente:  
"Artículo 20. Clasificación de la Vialidad de la Red Vial Pública.

a) Vías Proyectadas.

Las vías que integrarán la vialidad pública se clasificarán y regirán por los estándares establecidos en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, con la siguiente excepción para las vías locales proyectadas:

Vías locales proyectadas. Las condiciones y estándar de diseño, para las vías locales, se determinan según lo señalado en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, con excepción de las características indicadas a continuación:

- 1) La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 12 metros;
- 2) Deberán existir aceras a ambos costados de la calzada, cada una de ellas de 2,5 metros de ancho como mínimo.

b) Vías Existentes.

Todas las vías públicas existentes de la comuna con tránsito vehicular, que tengan un ancho entre líneas oficiales de menos de 12 metros y hasta 8 metros o aquellas cuya calzada no sea inferior a 6 metros, serán clasificadas como vías locales.

c) Vialidad Estructurante.

La clasificación de las vías que integran la vialidad estructurante reconoce las siguientes categorías definidas en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones:

- a. Troncal, derivadas del instrumento de planificación territorial del nivel superior.
- b. Colectora, existentes, proyectadas y con ensanches.
- c. Servicio, existentes.

Se declaran de utilidad pública los ensanches de las vías existentes y las fajas de vías proyectadas, las que en ambos casos se identifican en el listado de la Vialidad Estructurante de la comuna y en el Plano PR-VM-03A.

En la faja de terreno comprendida entre la Playa de Mar y los fondos de los predios que deslindan al Oriente de la vialidad que se emplaza en el borde costero, entre el límite comunal Sur-Poniente (Punto 21) y el límite comunal Nor-Poniente (Punto 1), no se permitirá ningún tipo de aviso o propaganda, ya sea esto en la vía misma, en terreno público o particular, salvo propaganda en locales comerciales que enfrenten la vialidad del Borde Costero.

La Vialidad Estructurante del área urbana de Viña del Mar es la conformada por las vías que se identifican en el Listado de Vialidad Estructurante que se incluye a continuación y que se encuentran graficadas en el Plano PR-VM-03A Vialidad Estructurante:

.

TABLA MODIFICACIONAL PRE-ACTUALIZACION VALLEAJO-RECTORIA									
NOM. TRAMO	UBICACION	NOMBRE_VIA	DESCRIPCION_TRAMO	COND.	ANCI EXIST	ANCI PROJ	ANCI TOTAL	OBSERVACIONES	
T-1.1	CONEXION VIA DEL MAR - VALPARAISO	ESPAÑA	LIMITES COMUNAL SUR-ORIENTE	RELOJ DE FLORES	ES	30	0	30	
T-1.2	CONEXION VIA DEL MAR - VALPARAISO	PAB. ROSAÑA-VIÑA	RELOJ DE FLORES	AGUA SANTA	ES	37,21	0	37,21	ANEXO VARIABLE ENTRE 37,21 Y 38,00 MTS.
T-1.3	PONIENTE-ORIENTE	PAB. ALVAREZ-VIÑA	AGUA SANTA	EN PLAZA SICRE	ES	41,3	0	41,3	ANEXO VARIABLE ENTRE 41,3 Y 42,00 MTS.
T-1.4	PONIENTE-ORIENTE	VIÑA	EN PLAZA SICRE	LINDA PARRALIA A NCMET ORIENTE DE CALLE QUELOTA	ES	10,22	0	10,22	ANEXO VARIABLE ENTRE 10,22 Y 10,25 MTS.
T-1.5	PONIENTE-ORIENTE	ALVAREZ	EN PLAZA SICRE	LINDA PARRALIA A NCMET ORIENTE DE CALLE QUELOTA	ES	14	0	14	DIA N° 00411 APLICACION NORMAS URBANISTICAS PRO-ART N° 1000
T-1.6	PONIENTE-ORIENTE	PAB. ALVAREZ-VIÑA	AGUA SANTA	OCOA	ES	36,2	0	36,2	ANEXO VARIABLE ENTRE 36,2 Y 37,00 MTS.
T-1.7	PONIENTE-ORIENTE	PAB. LIBRACHO-ALVAREZ	OCOA	PROTECCION ACRIPIALLAS	ES	40	0	40	DIA N° 00411 APLICACION NORMAS URBANISTICAS PRO-ART N° 1000
T-1.8	PONIENTE-ORIENTE	PAB. LIBRACHO-PROLONGACION ALVAREZ	PROTECCION ACRIPIALLAS	LAS PALMAS	ES	28,8	0	28,8	DIA N° 00411 APLICACION NORMAS URBANISTICAS PRO-ART N° 1000
T-1.9	TRONCAL SUR	TRONCAL SUR	PROTECCION ACRIPIALLAS	LIMITES COMUNAL SUR-ORIENTE	ES	40	0	40	
T-1.10	EN RUTA 60CE	RETIROSO LAS PALMAS-CENTRO VIA	LAS PALMAS	TRONCAL SUR	ES	4000	0	4000	ANEXO VARIABLE SEGUN PROYECTO DE CONVERSION INTERNACIONAL OTRO CONVENCIONEL SANTIAGO-VIÑA DEL MAR, TRONCAL SUR ENLACE LAS PALMAS
T-1.11	EN RUTA 60CE	LAS PALMAS	VARIANTE AGUA SANTA	CAMINO TRONCAL	ES	110	0	110	
T-1.12	EN RUTA 60CE	CAMINO TRONCAL	CAMINO TRONCAL	CAMINO TRONCAL	ES	40	0	40	
T-1.13	EN RUTA 60CE	CARLOS BARRER DEL CAMPO	ROSEN RUSTADO	BOTONDA SANTA ROSA	ES	40	0	40	
T-1.14	EN RUTA 60CE	ROSEN RUSTADO	BOTONDA SANTA ROSA	LIMITES COMUNAL NORTE	ES	30	0	30	
T-1.15	EN RUTA 60CE	VARIANTE TORREEMADA	CAMINO INTERNACIONAL- RUTA 60CE	LIMITES URBANO-NON-ORIENTE	ES	40	0	40	
T-1.16	EN RUTA 60CE	RUTA 60CE	BOTONDA LAS PALMAS	LIMITES COMUNAL SUR	ES	40	0	40	
C-1.1	CRUCIO DEL AGUA POSNTE	CALLE DEL AGUA	NOVE	VARIANTE AGUA SANTA	ES	9,26	12,29	21,55	DIA N° 00411 APLICACION NORMAS URBANISTICAS PRO-ART N° 1000
C-1.2	CONEXION CENTRO-NORTE	PROLONGACION QUELOTA	VIÑA	ALVAREZ	ES	20	0	20	
C-1.3	CONEXION CENTRO-NORTE	PROLONGACION 1 ORIENTE	LINDACHE	PAB. ALVAREZ-VIÑA	ES	20	0	20	
C-1.4	CONEXION CENTRO-NORTE	MARCE RUIZ	VALPARAISO	ARJOUT	ES	2,78	0,00	2,78	ANEXO VARIABLE ENTRE 2,78 Y 2,80 MTS.
C-1.5	CONEXION CENTRO-NORTE	MERCADO	LA MARINA	ARJOUT	ES	30,4	0,00	30,4	VARIABLE ENTRE 30,4 Y 30,60 MTS.
C-1.6	CONEXION CENTRO-NORTE	PUNTE MERCADO	LA MARINA	3 NORTE	ES	10,03	10,37	20,40	
C-1.7	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	1 NORTE	1 NORTE	ES	27	0	27	
C-1.8	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	2 NORTE	BERLIND NORTE BOL 30-11	ES	17,74	0	17,74	DIA N° 00411 APLICACION NORMAS URBANISTICAS PRO-ART N° 1000
C-1.9	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	4 NORTE	4 NORTE	ES	27	0	27	ANEXO VARIABLE ENTRE 27,00 Y 27,00 MTS.
C-1.10	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	1 NORTE	1 NORTE	ES	23,40	0	23,40	DIA N° 00411 APLICACION NORMAS URBANISTICAS PRO-ART N° 1000
C-1.11	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	2 NORTE	2 NORTE	ES	20	0	20	
C-1.12	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	3 NORTE	3 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.13	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	4 NORTE	4 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.14	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	5 NORTE	5 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.15	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	6 NORTE	6 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.16	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	7 NORTE	7 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.17	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	8 NORTE	8 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.18	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	9 NORTE	9 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.19	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	10 NORTE	10 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.20	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	11 NORTE	11 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.21	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	12 NORTE	12 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.22	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	13 NORTE	13 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.23	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	14 NORTE	14 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.24	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	15 NORTE	15 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.25	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	16 NORTE	16 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.26	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	17 NORTE	17 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.27	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	18 NORTE	18 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.28	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	19 NORTE	19 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.29	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	20 NORTE	20 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.30	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	21 NORTE	21 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.31	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	22 NORTE	22 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.32	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	23 NORTE	23 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.33	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	24 NORTE	24 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.34	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	25 NORTE	25 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.35	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	26 NORTE	26 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.36	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	27 NORTE	27 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.37	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	28 NORTE	28 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.38	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	29 NORTE	29 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.39	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	30 NORTE	30 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.40	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	31 NORTE	31 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.41	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	32 NORTE	32 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.42	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	33 NORTE	33 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.43	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	34 NORTE	34 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.44	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	35 NORTE	35 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.45	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	36 NORTE	36 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.46	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	37 NORTE	37 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.47	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	38 NORTE	38 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.48	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	39 NORTE	39 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.49	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	40 NORTE	40 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.50	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	41 NORTE	41 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.51	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	42 NORTE	42 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.52	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	43 NORTE	43 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.53	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	44 NORTE	44 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.54	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	45 NORTE	45 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.55	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	46 NORTE	46 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.56	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	47 NORTE	47 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.57	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	48 NORTE	48 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.58	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	49 NORTE	49 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.59	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	50 NORTE	50 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.60	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	51 NORTE	51 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.61	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	52 NORTE	52 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.62	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	53 NORTE	53 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.63	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	54 NORTE	54 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.64	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	55 NORTE	55 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.65	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	56 NORTE	56 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.66	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	57 NORTE	57 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.67	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	58 NORTE	58 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.68	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	59 NORTE	59 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.69	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	60 NORTE	60 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.70	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	61 NORTE	61 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.71	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	62 NORTE	62 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.72	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	63 NORTE	63 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.73	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	64 NORTE	64 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.74	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	65 NORTE	65 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.75	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	66 NORTE	66 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.76	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	67 NORTE	67 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.77	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	68 NORTE	68 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.78	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	69 NORTE	69 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.79	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	70 NORTE	70 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.80	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	71 NORTE	71 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.81	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	72 NORTE	72 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.82	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	73 NORTE	73 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.83	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	74 NORTE	74 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.84	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	75 NORTE	75 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.85	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	76 NORTE	76 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.86	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	77 NORTE	77 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.87	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	78 NORTE	78 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.88	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	79 NORTE	79 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.89	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	80 NORTE	80 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.90	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	81 NORTE	81 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.91	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	82 NORTE	82 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.92	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	83 NORTE	83 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.93	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	84 NORTE	84 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.94	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	85 NORTE	85 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.95	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	86 NORTE	86 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.96	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	87 NORTE	87 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.97	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	88 NORTE	88 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.98	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	89 NORTE	89 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.99	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	90 NORTE	90 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.100	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	91 NORTE	91 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.101	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	92 NORTE	92 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.102	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	93 NORTE	93 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.103	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	94 NORTE	94 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.104	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	95 NORTE	95 NORTE	ES	22	0	22	
C-1.105	CONEXION CENTRO-NORTE	1 ORIENTE	96 NORTE	96 NORTE	ES	22			



Table with columns for region, commune, and various data points. Rows include regions like Antofagasta, Atacama, Coquimbo, and others, listing specific communes and their corresponding data.

4°.- Sustitúyese el "Artículo 21. Vías de Servicio." por el siguiente:

"Artículo 21. Condiciones Especiales.

a) Ensanche asimétrico de vías respecto al eje entre líneas oficiales.

Se exceptúan de considerar la referencia al eje entre líneas oficiales, para medir los ensanches proyectados establecidos en el artículo 19 de esta ordenanza, las vías que mediante estudios especiales, señalen una referencia diferente al eje entre líneas oficiales, y las indicadas en la columna "Observaciones" del "Listado de la Vialidad Estructurante de la comuna", del artículo N° 20 de esta Ordenanza.

b) Borde Costero norte.

Para los casos de las vías C-23.6, S-28.1, S-28.2, S-28.3, S-28.4, S-28.5, S-28.6, S-28.7, emplazadas a lo largo del borde costero, entre el Estero Viña del Mar y el límite comunal norte, se deberá contemplar, en sus futuras modificaciones, especificaciones de diseño y operación, que incluyan la circulación tipo paseo peatonal y de ciclo-vías, de acuerdo a los estándares mínimos exigidos por la norma vigente sobre la materia respectiva.

c) Vías Caleteras.

Las vías troncales y el camino troncal a Quilpué C-11.3, deben incluir como parte de su vialidad, vías caleteras paralelas a la vía principal, las que sólo podrán empalmarse en intersecciones establecidas a no menos de 500 metros de distancia entre ellas. Deberán existir aceras a ambos costados, cada una de ellas de 3,5 metros de ancho mínimo, en su condición más desfavorable. Deberán incluir arborización, para ello el proyectista deberá contemplar en su perfil transversal, al menos una franja destinada a arborización, especificando a lo menos un árbol con tronco libre de altura de 1.80 m., cada 8 metros.

b) Modificaciones efectuadas al decreto alcaldicio 10.949/02.

Atinentes a la vialidad pública de la comuna, que se prorrogan por el plazo dispuesto en el artículo 59° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones:

- . Modificación al PRC "Sector Petroleras - Las Salinas", decreto alcaldicio N° 1871/08, publicación D.O. 20.02.08.
- . Plano Seccional Vialidad Estructurante Sector Los Pinos, Reñaca, decreto alcaldicio N° 783/08, publicación D.O. 31.01.08.
- . Modificación al PRC "Fundo Naval Las Salinas". D.A. N° 783/11, D.O. 02.02.11.

Artículo Transitorio.

Artículo 1: Las vías de estándar troncal establecidas en la presente modificación al Plan Regulador Comunal, quedan sin efecto al momento de entrar en vigencia el IPT que contenga las normas propias del nivel superior.

Notifíquese, anótese, comuníquese y archívese.- Virginia Reginato Bozzo, Alcaldesa.- María Cristina Rayo Sanhueza, Secretaria Municipal.

Lo que comunico a Ud. para su conocimiento y fines correspondientes.- Saluda a Ud., María C. Rayo S., Secretaria Municipal, Ministro de Fe.