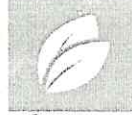


MUNICIPALIDAD  
PADRE HURTADO



*Seoplan - Asesoría Urbana*

**MUNICIPALIDAD DE PADRE HURTADO**

**MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR COMUNAL DE  
PADRE HURTADO  
“PRORROGA DE UTILIDAD PÚBLICA DE VIALIDAD  
ESTRUCTURANTE, MPRCPH-2”**

**MEMORIA EXPLICATIVA  
ENERO 2010**

**ASESORÍA URBANA  
SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN**

## ÍNDICE

1.	Introducción.....	3
2.	Objetivo Y Características Generales .....	3
3.1	Objetivo.....	3
3.2	Componentes .....	4
3.3	Justificación .....	4
3.3.1	Origen: Caducidad De La Declaratoria De Utilidad Pública. ....	4
3.3.2	Plazos Para La Vialidad Vigente .....	4
3.3.3	Fundamentos .....	5
3.4	Antecedentes Generales De La Comuna .....	5
3.4.1	Límites Comunales Y Ubicación Geográfica .....	5
3.4.2	Accesos .....	6
3.	Instrumentos De Planificación.....	7
3.1	Situación Urbana Y Plan Regulador Comunal De Padre Hurtado.....	7
3.2	Descripción Del Sistema Vial Vigente En La Comuna De Padre Hurtado: .....	7
3.2.1	Sistema Vial Metropolitano (Prms).....	7
3.2.2	Sistema Vialidad Estructurante Del Plan Regulador Comunal.....	8
3.2.3	Vialidad Estructurante De La Comuna .....	11
3.2.3.1	Definición De Vialidades Estructurantes .....	11
3.2.3.2	Camino A Melipilla Como Eje Principal De La Comuna .....	12
3.2.4	<i>Situación Propuesta</i> .....	13
3.2.4.1	Vialidad Estructurante Correspondiente A La Proposición.....	13
3.2.5	Descripción De Las Vías A Prorrogar.....	16
3.2.6	Desafectaciones A Utilidad Pública De Las Vías Locales Y De Servicio ....	17
3.2.7	Fundamento Para Mantener El Estudio De Impacto Vial Vigente.....	17
3.2.8	Plano Indicativo Anexo .....	18

## ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1: Vías grabadas en el actual Plan Regulador</i> .....	8
<i>Tabla 2: Listado De Vías Colectoras Que Se Prorrogan</i> .....	14

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Localización de la comuna de Padre Hurtado en el contexto regional. ....	6
---	---

## ÍNDICE

1.	Introducción.....	3
2.	Objetivo Y Características Generales .....	3
3.1	Objetivo.....	3
3.2	Componentes .....	4
3.3	Justificación .....	4
3.3.1	Origen: Caducidad De La Declaratoria De Utilidad Pública. ....	4
3.3.2	Plazos Para La Vialidad Vigente .....	4
3.3.3	Fundamentos .....	5
3.4	Antecedentes Generales De La Comuna .....	5
3.4.1	Límites Comunales Y Ubicación Geográfica .....	5
3.4.2	Accesos.....	6
3.	Instrumentos De Planificación.....	7
3.1	Situación Urbana Y Plan Regulador Comunal De Padre Hurtado.....	7
3.2	Descripción Del Sistema Vial Vigente En La Comuna De Padre Hurtado: .....	7
3.2.1	Sistema Vial Metropolitano (Prms).....	7
3.2.2	Sistema Vialidad Estructurante Del Plan Regulador Comunal.....	8
3.2.3	Vialidad Estructurante De La Comuna .....	11
3.2.3.1	Definición De Vialidades Estructurantes .....	11
3.2.3.2	Camino A Melipilla Como Eje Principal De La Comuna .....	12
3.2.4	<i>Situación Propuesta</i> .....	13
3.2.4.1	Vialidad Estructurante Correspondiente A La Proposición.....	13
3.2.5	Descripción De Las Vías A Prorrogar.....	16
3.2.6	Desafectaciones A Utilidad Pública De Las Vías Locales Y De Servicio ....	17
3.2.7	Fundamento Para Mantener El Estudio De Impacto Vial Vigente.....	17
3.2.8	Plano Indicativo Anexo .....	18

## ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1: Vías grabadas en el actual Plan Regulador</i> .....	8
<i>Tabla 2: Listado De Vías Colectoras Que Se Prorrogan</i> .....	14

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Localización de la comuna de Padre Hurtado en el contexto regional. ....	6
---	---

## 1. INTRODUCCIÓN

La función de modificar el Plan Regulador Comunal está asignada a las Municipalidades según lo establecido en el Artículo 43 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones y el Artículo 2.1.11 de su Ordenanza

El presente Estudio se basa en la modificación realizada a la Ley General de Urbanismo y Construcciones en su Artículo 59 por la Ley 19.939, de fecha 13 febrero 2004, la cual establece plazos caducidad a las declaratorias de utilidad pública dispuestas por los Planos Reguladores Comunales e Intercomunales, para los terrenos localizados en áreas urbanas y de extensión urbana destinados a vías expresas, troncales, colectoras, locales y de servicio, parques Intercomunales y comunales, se hace imprescindible realizar un estudio de las declaratorias de utilidad pública que formen parte importante de nuestro Plan Regulador y que garanticen su funcionalidad.

El actual Plan Regulador Comunal entró en vigencia el 4 de febrero del año 2005, por lo que según estipula la Ley 19.939 se cuenta con un plazo de cinco años a contar de esta fecha para prorrogar las vías o áreas verdes que cumplan, a juicio de esta municipalidad, con el rol y función que en sus inicios se le fue asignado, considerando además que en el plazo establecido para la prórroga el Municipio cuente con los recursos para ser expropiadas y ejecutadas.

La presente modificación solo contemplará la prórroga de la vialidad estructurante de la comuna ya que no cuenta con áreas verdes que por su calidad de Parques Intercomunales puedan prorrogarse.

## 2. OBJETIVO Y CARACTERÍSTICAS GENERALES

### 3.1 OBJETIVO

Prorrogar la vigencia de la declaratoria de utilidad pública de los terrenos urbanos del territorio comunal, destinados a la vialidad estructurante, específicamente las Vías Colectoras, con el fin de asegurar la conectividad entre los sectores consolidados de la comuna y la conectividad de la comuna con las comunas aledañas y resto de la Provincia, cumpliendo así con lo establecido en la Ley 19.939 que modifica el Artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

**Cabe destacar que esta modificación se centra en solo prorrogar las áreas de utilidad pública ya aprobadas como tales en el Plan Regulador Comunal aprobado con fecha 4 de febrero del año 2005, por lo tanto esta modificación y prórroga no altera trazados o conectividades, no disminuye ni aumenta perfiles, no incorpora nueva vialidad a la vialidad estructurante; no modifica los Estudios de Riesgos o Impacto Vial aprobados en el PRC de año 2005.**

### **3.2 COMPONENTES**

La presente modificación comprenderá los siguientes componentes:

1. Memoria Explicativa
2. Texto aprobatorio
3. Planos de la vialidad a prorrogar y la vialidad ya existente

### **3.3 JUSTIFICACIÓN**

#### **3.3.1 ORIGEN: CADUCIDAD DE LA DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA.**

La ley 19.939, durante el mes de febrero de año 2004, entró en vigencia y con ello la modificación al artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. En él se establece la caducidad de las declaratorias de utilidad pública definida actualmente por los planes reguladores Intercomunales y comunales respecto a los ejes viales y parques.

La "caducidad" de las declaratorias de utilidad pública se establece según sea el destino, ejes viales o parques, de cinco años para las vías troncales y colectoras y diez años para las expresas (de esta última se cuenta solo con Camino a Melipilla y Autopista del Sol) desde la entrada en vigencia de la Ley 19.939 o del instrumento de planificación si es que este fuese posterior a la mencionada ley.

Otorga también caducidad de diez años a los terrenos ubicados en áreas de extensión urbana consultados en los Planes Reguladores Comunales e Intercomunales.

En ambas zonas podrá prorrogarse su caducidad por cinco años los terrenos ubicados en áreas urbana y diez años los ubicados en áreas de extensión urbana. Cabe mencionar que la prórroga no rige para las zonas rurales puesto que estas caducaron automáticamente con la publicación de la Ley el año 2004.

No obstante a lo anterior, la misma ley establece que se podrán prorrogar por una sola vez por igual periodo, las vías Expresas, Troncales y Colectoras en el área urbana y de extensión urbana, mediante modificación del plan regulador. Vencido los plazos antes descritos, caducará automáticamente.

Las vías emplazadas en el sector rural quedaron desde la publicación de la ley en el año 2004 automáticamente caducas.

#### **3.3.2 PLAZOS PARA LA VIALIDAD VIGENTE**

Las declaratorias de utilidad pública, según lo estipula la Ley 19.939, tendrán una caducidad de 5 años contados desde la publicación de la ley o el respectivo instrumento de planificación si es que este fuese posterior a la mencionada ley.

La Comuna de Padre Hurtado, cuyo Plan Regulador Comunal está vigente desde el 4 de febrero del año 2005 y, por consiguiente, según lo dispuesto en el artículo 59° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, las caducidades de las afectaciones a

utilidad pública de la vialidad estructurante de la comuna serán el 4 de febrero del año 2010.

### **3.3.3 FUNDAMENTOS**

La comuna de Padre Hurtado corresponde a una comuna insipiente la cual, a diferencia de otras comunas, cuenta con Plan Regulador de reciente aprobación, por lo que la vialidad estructurante grabada en nuestro instrumento de planificación urbano no ha sido totalmente ejecutada.

La no ejecución de gran parte de nuestra vialidad incurriría en problemas de conectividad y accesibilidad tanto para la población actual como para las futuras generaciones, dado que se encuentran en Proyecto Conjuntos Inmobiliarios, los cuales añadirían a nuestra población un porcentaje importante de esta.

Las vías para las cuales se propone prorrogar la declaración de utilidad pública comunican la trama vial local con las vías troncales y constituyen “corredores de distribución entre la residencia y los centros de distribución, de empleo y de servicios, y de repartición y/o captación hacia o desde la trama vial de nivel inferior”, por lo que se clasifican conforme al artículo 2.3.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, como vías colectoras de la comuna.

## **3.4 ANTECEDENTES GENERALES DE LA COMUNA**

### **3.4.1 LÍMITES COMUNALES Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA**

La comuna de Padre Hurtado está ubicada en la zona Surponiente de la Región Metropolitana, y limita con las siguientes comunas:

NORTE	:	Comuna de Maipú
SUR	:	Comuna de Peñaflor
ORIENTE	:	Comuna de Calera de Tango
PONIENTE	:	Comuna de Curacaví

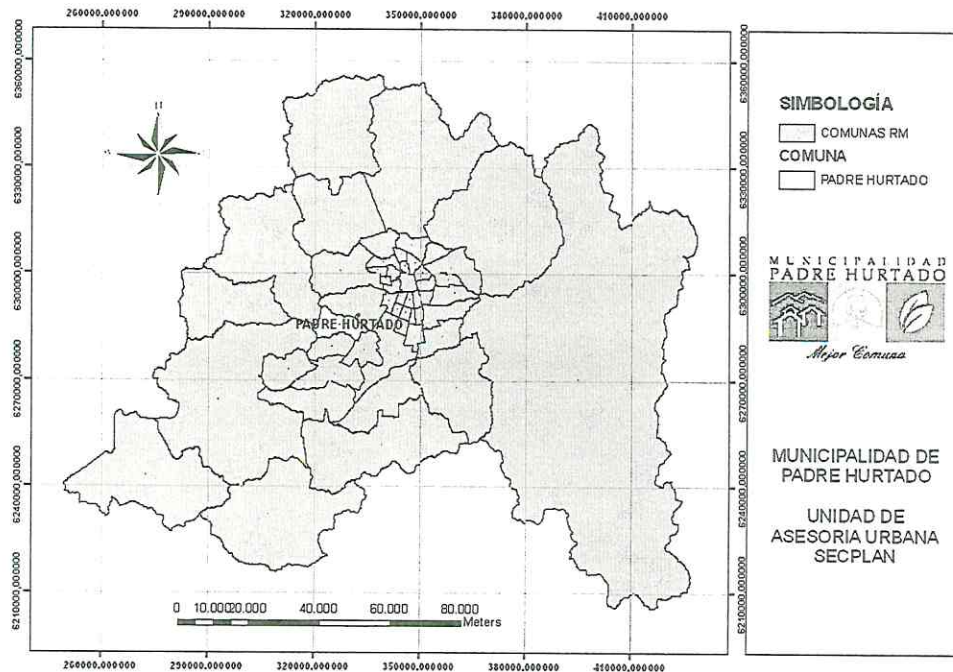
La comuna de Padre Hurtado está ubicada en la provincia de Talagante, al surponiente de la ciudad de Santiago. Sus límites comunales son: al sur con la Comuna de Peñaflor, al oriente con la Comuna de Calera de Tango, al poniente con la Comuna de Curacaví, y al norte con la comuna de Maipú.

Se localiza entre los paralelos 33°31' – 33°35' de latitud sur y los meridianos 70°47' – 70°56' de longitud oeste, en la depresión intermedia de la zona central del país. La altitud promedio de la provincia que alberga a Padre Hurtado – Talagante es de 650 m.s.n.m.

Padre Hurtado tiene una superficie de 81 km<sup>2</sup>, cifra que representa el 14% de la superficie provincial (582 km<sup>2</sup>) y el 0,5% de la superficie total de la Región Metropolitana (15.403 km<sup>2</sup>). De esos 81 km<sup>2</sup>, alrededor del 89% corresponden a zona rural.

En las siguientes ilustraciones se presenta la comuna en su contexto regional y luego separado por urbano y rural

Ilustración 1: Localización de la comuna de Padre Hurtado en el contexto regional.



Fuente: Elaboración propia: Unidad de Asesoría Urbana, Paulina Pedreros C., Lic. En Ciencias de la Ingeniería

### 3.4.2 ACCESOS

La principal vía de acceso es a través de la ruta 76, la cual tiene orientación norte - sur, esta permite acceder a las distintas vías internas de la comuna.

Por el poniente se puede acceder a la comuna de Curacaví, a través del Camino Valparaíso.

Por el Oriente existe un camino rural - G-300 -, Camino San Ignacio, que permite acceder a la Comuna de Calera de Tango.

Estas vías de comunicación tienen la calidad de Intercomunales y permiten a los habitantes de la comuna conectarse a otras comunas periféricas

### 3. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

#### 3.1 SITUACIÓN URBANA Y PLAN REGULADOR COMUNAL DE PADRE HURTADO

Padre Hurtado constituye una comuna de aproximadamente 7.914 has. cuya composición urbana equivale al 11.2% (883 has.) del territorio y con aproximadamente 9.384 subdivisiones prediales.

Hasta el año 2005 la organización del espacio urbano se había ordenado básicamente a través de las políticas sectoriales del nivel central, en ausencia de un Plan Regulador capaz de planificar (heredado de la comuna de Peñaflor) y en base a los lineamientos de una normativa regulativa que data de 1970 que solo constituyó un Plan Regulador Comunal básico que fija los límites urbanos y avanza apoyado en lo estipulado en la L.G.U.C. y su ordenanza, como instrumentos normativos.

Según información del SII al 2004 la comuna cuenta con 6344 roles, que suman 4.814.886 m<sup>2</sup> de terreno (5.312.395 m<sup>2</sup> considerando los bienes nacionales de uso público)

#### 3.2 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA VIAL VIGENTE EN LA COMUNA DE PADRE HURTADO:

##### 3.2.1 SISTEMA VIAL METROPOLITANO (PRMS)

##### 3.2.1.1 Marco referencial de la normativa:

La Ordenanza Plan Regulador Metropolitano de Santiago, señala en Título 7°: **Infraestructura Metropolitana**, en Capítulo 7.1 se refiere a Infraestructura de Transporte en el **punto 1: Vialidad Metropolitana**, respecto de este tema se señalan las características del eje principal de la comuna, Camino a Melipilla, estipuladas en el siguiente extracto:

**“...Artículo 7.1.1.4. Relaciones Viales Intercomunales, de la Ordenanza del PRMS**

En el presente artículo se definen las Relaciones Viales Intercomunales en el territorio comprendido por las comunas que conforman la Provincia de Melipilla y Talagante, y por las comunas de Buín y de Paine. Se presenta a continuación un extracto del Cuadro N° 1 y N° 2 correspondiente a la Comuna de Padre Hurtado:..”

### 3.2.2 SISTEMA VIALIDAD ESTRUCTURANTE DEL PLAN REGULADOR COMUNAL

#### 3.2.2.1 Marco referencial de la normativa: Ordenanza Local Plan Regulador Comunal de Padre Hurtado

Se presenta a continuación un extracto de la Ordenanza Local que compete a vialidad en su Capítulo N° 5:

##### “...ARTICULO 5.1.6

La vialidad estructurante Intercomunal, constituida por vías expresas y troncales y la vialidad estructurante comunal constituida por vías colectoras y vías de servicio, se encuentran graficadas en el Plano PRCPH-02 y se señalan en el cuadro siguiente, destacando el ancho que tienen a lo largo de los diferentes tramos, tanto para los ya existentes, como para los proyectados.

Nota: La columna antejardines no se transcribe por ser dato irrelevante para este estudio.

**Tabla 1: Vías grabadas en el actual Plan Regulador**

##### a) Vías Expresas

N° VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	TRAMO ENTRE CALLES	ANCHO EXISTENTE ENTRE L O mts	ANCHO PROYECTADO ENTRE L.O MTS	OBSERVACIONES
1	CAMINO A MELIPILLA	DESDE LIMITE URBANO NORTE HASTA LIMITE URBANO SUR	VARIABLE 25-40	60	60

##### b) Vías Troncales

N° VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	TRAMO ENTRE CALLES	ANCHO EXISTENTE ENTRE L.O mts	ANCHO PROYECTADO ENTRE L.O MTS	OBSERVACIONES
2	AV. DEL FERROCARRIL	DESDE LIMITE COMUNAL NORTE HASTA LIMITE URBANO SUR	0	30	APERTURA

##### c) Vías Colectoras

N° VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	TRAMO ENTRE CALLES	ANCHO EXISTENTE ENTRE L. O. MTS	ANCHO PROYECTADO ENTRE L.O MTS	OBSERVACIONES
--------	------------------	--------------------	---------------------------------	--------------------------------	---------------

3	BRASILIA	DESDE CALLE LOS SILOS HASTA CALLE RÍO ACONCAGUA	25	25	EXISTENTE
4	CAMPO DE DEPORTES	DESDE CAMINO A MELIPILLA HASTA CALLE RÍO BIO-BIO	0	20	APERTURA
5	EL MANZANO	DESDE AV. DEL FERROCARRIL HASTA CAM. A MELIPILLA	0	20	APERTURA
		DESDE CAM. A MELIPILLA HASTA 225 mts APROX. AL ORIENTE CALLE 1ª TRANSVERSAL	VARIABLE 15-20	20	ENSANCHE
6	EL PARRONAL	DESDE LA CALLE LAS HIGUERAS HASTA AV. DEL FERROCARRIL	0	25	APERTURA
7	GRL. OHIGGINS	DESDE CALLE PARRONAL HASTA CALLE S/NOMBRE	0	25	APERTURA
		DESDE CALLE S/NOMBRE HASTA CALLE JOSÉ LUÍS CARO	VARIABLE 10-12	25	ENSANCHE
8	IGNACIO CARRERA PINTO	DESDE CAMINO A MELIPILLA HASTA 320 mts APROX AL ORIENTE CAMINO A MELIPILLA	0	25	APERTURA
		DESDE 320 mts APROX. AL EJE CAMINO A MELIPILLA HASTA 20 mts APROX AL ORIENTE CALLE MANUEL PLAZA	25	25	EXISTENTE
		DESDE 20 mts APROX AL ORIENTE CALLE MANUEL PLAZA HASTA 2ª TRANSVERSAL	0	25	APERTURA

9	JOSÉ LUÍS CARO	LIMITE URBANO PONIENTE HASTA 100 MTS APROX AL ORIENTE CALLE RODOLFO JARAMILLO	VARIABLE 20-30	25	EXISTENTE
10	LAS HIGUERAS	DESDE LIMITE URBANO NORTE HASTA CALLE JOSÉ LUÍS CARO	0	20	APERTURA
11	LOS SILOS	DESDE CAM. A MELIPILLA HASTA CALLE BRASILIA	0	25	APERTURA
		DESDE CALLE BRASILIA HASTA CALLE 1ª TRANSVERSAL	VARIABLE 24	25	ENSANCHE
		DESDE CALLE 1ª TRANSVERSAL HASTA CALLE 2ª TRANSVERSAL	0	25	APERTURA
12	PRIMERA TRANSVERSAL	DESDE CALLE EL MANZANO HASTA CALLE RÍO ÑUBLE	20	20	EXISTENTE
		DESDE CALLE LOS SILOS HASTA CALLE LOS SILOS	VARIABLE 14-16	20	ENSANCHE
		DESDE CALLE LOS SILOS HASTA CALLE RÍO ACONCAGUA	20	20	EXISTENTE
		DESDE CALLE SAN IGNACIO HASTA LUÍS SUR	0	20	APERTURA
13	RÍO BIO-BIO	DESDE CALLE CAMPO DE DEPORTES HASTA CALLE SEGUNDA TRANSVERSAL	0	20	APERTURA
14	SAN IGNACIO	DESDE CALLE JOSÉ LUÍS CARO HASTA 190 APROX. EJE CALLE JOSÉ LUÍS CARO.	20	20	EXISTENTE

		DESDE 190 MTS APROX. DE EJE CALLE JOSÉ LUÍS CARO HASTA CAM A MELIPILLA	0	20	APERTURA
		DESDE CAMINO A MELIPILLA HASTA CALLE BRASILIA	VARIABLE 15-20	20	ENSANCHE
		DESDE CALLE BRASILIA HASTA 16 MTS APROX. AL ORIENTE CALLE EL PEUMO	20	20	EXISTENTE
		DESDE 16 MTS APROX. AL ORIENTE CALLE EL PEUMO HASTA CALLE 1ª TRANSVERSAL	VARIABLE 15-20	20	ENSANCHE
		DESDE CALLE 1ª TRANSVERSAL HASTA LIMITE URBANO ORIENTE	VARIABLE 11-12	20	ENSANCHE
15	2a TRANSVERSAL	DESDE CALLE EL TRÉBOL HASTA CALLE LUÍS PASTEUR	VARIABLE 11-12	20	ENSANCHE
		DESDE CALLE LUÍS PASTEUR HASTA LIMITE URBANO SUR	0	20	APERTURA

### 3.2.3 VIALIDAD ESTRUCTURANTE DE LA COMUNA

#### 3.2.3.1 DEFINICIÓN DE VIALIDADES ESTRUCTURANTES

Básicamente se definen e integran categorizaciones de dos tipos de vialidades estructurantes:

**Relaciones viales Intercomunales de categoría Vialidad Expresa**, la cual según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, constituye que su rol principal es establecer las relaciones Intercomunales entre las diferentes áreas urbanas a nivel regional, flujo predominante de automóviles, con presencia de locomoción colectiva y vehículos de carga. Prohibición de circulación para vehículos de tracción animal y humana, sus cruces con otras vías o con circulaciones peatonales preferentemente deberán ser a distintos niveles, segregación funcional selectiva y física del entorno. Servicios anexos prohibidos sin accesos especiales, en general deben consultar vías

locales, que estarán provistas de aceras en su lado exterior, de un ancho mínimo de 4 m. y no se contemplan en ella ciclovías.

**Relaciones viales Intercomunales de categoría Vialidad Colectora**, de igual manera la OGUC constituye que su rol principal es de corredor de distribución entre la residencia y los centros de empleo y de servicios, y de repartición y/o captación hacia o desde la trama vial de nivel inferior. Flujo predominante de automóviles. Restricciones para vehículos de tracción animal, Sus cruces con otras vías o circulaciones peatonales pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sobre las demás, salvo que se trate de cruces con vías expresas o troncales, los cuales deben ser controlados. Puede estar conformada por un sólo cauce, bidireccional, con o sin mediana, o bien, puede constituirse un sistema colector conformado por un par de vías con distinto sentido de tránsito, en que cada una de ellas cumpla los siguientes requisitos mínimos:

- Distancia entre líneas oficiales no inferior a 15 m.
- Ancho de calzada pavimentada no inferior a 7 m.

### **3.2.3.2 CAMINO A MELIPILLA COMO EJE PRINCIPAL DE LA COMUNA**

Camino a Melipilla es el eje Principal de la comuna, la atraviesa en toda su extensión de nororiente a surponiente.

Esta vía es la conexión intercomunal entre Las Comunas de Cerrillos, Maipú, Padre Hurtado, Peñaflor, Talagante, El Monte y Melipilla, en particular conecta a la Comuna con Maipú y Peñaflor.

Además, recoge la mayoría de los flujos vehiculares, públicos y privados, que transitan al interior y hacia afuera de la comuna, más la derivada de las vías Intercomunales secundarias.

La comuna limita con otras cuatro comunas, con las que conecta por diversas vías, y que a su vez desembocan el flujo vehicular directa o indirectamente en Camino a Melipilla.

La comuna de Curacaví se enlaza a Padre Hurtado por medio de Camino a Valparaíso en el Sector Silvo-agropecuario, cuya continuación es la Calle José Luís Caro en el sector urbano, vía de la cual Camino a Melipilla recoge una porción importante de flujo vehicular comunal.

Maipú por su parte, desemboca un importante flujo vehicular a camino a Melipilla por las calles Av. 3 Poniente, Leopoldo Infante, Américo Vespuccio Sur y las derivadas de las villas periféricas "Ciudad Satélite" y "El Abrazo de Maipú", este flujo es desplazado directamente a la comuna por esta misma vía. Se suma al aporte vehicular de Maipú el que ingresa por la Ruta G-262 Camino el Trebal, al norte de la comuna. Esta entrada desde Maipú a la comuna es la única alternativa a Camino a Melipilla.

Cabe señalar que el actual Plan Regulador Comunal no contempla otra conexión vial entre la comuna y Maipú en su lado Norte, puesto que esa zona corresponde a un Área Urbana de Desarrollo Prioritario (AUDP), lugar en el cual el PRC no tiene incidencia. Por otra parte en esa zona se contemplan proyectos

inmobiliarios que abarcarían a una población de aproximadamente 25.000 personas pudiendo, recurrir a la Ley Orgánica Municipal en su artículo 33º, el cual en su extracto establece “...*decláranse de utilidad pública los inmuebles destinados a vías locales y de servicios y a plazas que hayan sido definidos como tales por el Concejo Municipal a propuesta del alcalde, siempre que se haya efectuado la provisión de fondos necesarios para proceder a su inmediata expropiación.*”, para declarar utilidad pública vías si es que así fuese necesario o la necesidad de conexión entre la comuna y Maipú así lo requiriese.

Desde la Comuna de Peñaflor se recibe el flujo vehicular por Camino El Guanaco, este es derivado a Calle José Luis Caro y posteriormente a Camino a Melipilla con dirección Maipú y otros destinos al interior de la comuna. Se suma a este flujo el proveniente directamente por Camino a Melipilla desde Peñaflor.

Por último el flujo vehicular proveniente desde la Comuna de Calera de Tango ingresa a la comuna mediante dos vías, estructurantes al interior de la comuna, las cuales son Calle San Ignacio y Calle El Trébol, ambas con desembocadura en Camino a Melipilla.

### **3.2.4 SITUACIÓN PROPUESTA**

#### **3.2.4.1 VIALIDAD ESTRUCTURANTE CORRESPONDIENTE A LA PROPOSICIÓN**

Según lo estipula la Ley 19.939 la vialidad colectora que no ha sido ejecutada, ni aperturas ni ensanches, caducara al cabo de cinco años desde la vigencia de la misma ley o de la Vigencia del Plan Regulador Comunal si es que este fuese posterior a la Ley, siendo este último el caso de la Comuna de Padre Hurtado. Por lo anterior la fecha límite para prorrogar las vías es febrero del año 2010.

Se han propuesto aperturas y ensanches de 10 vías que se considera cumplirían el rol de intercomunicar tanto internamente como externamente la comuna, proveyendo de accesibilidad a los distintos sectores de la comuna.

Algunas vías se prorrogan solo en ciertos tramos dado que existen proyectos inmobiliarios o de mejoramiento vial que se ejecutarán en el corto plazo pues ya tienen las aprobaciones de los servicios pertinentes.

Por ejemplo la calle San Ignacio en el tramo al poniente del Camino a Melipilla no se prorroga hasta su empalme con calle José Luis Caro ( ex Camino a Valparaíso ) dado que el Proyecto de Enlace y Peaje desde la Autopista del Sol hacia la Comuna de Padre Hurtado, de la Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A cuenta con la aprobación de la Unidad de Contrato de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas y el trazado se superpondría al del nudo vial.

Caso similar es el tramo de calle El Patronal al poniente del Camino a Melipilla, en el cual tampoco se solicita prorroga ya que existe un Proyecto de Pasonivel que conctará el Camino a Melipilla con la Zona AUDP a través del la zona Zona Area Verde, este es parte de la solución Vial que se esta tramitando en SERVIU Metropolitano.

En todo caso cabe señalar que el presente estudio tiene como objetivo prorrogar las vías que se estiman imprescindibles y fundamentar esta situación pues por el solo ministerio de la Ley las vías Colectoras, Locales Y de Servicio perderán su calidad de utilidad pública por lo que es de mayor importancia dejar claro los fundamentos de las vías que si se solicita la prórroga.

La siguiente tabla muestra las vías que aun no se han consolidado y que mediante el presente proceso se propone prorrogar su calidad de utilidad pública.

Cabe señalar que la numeración de estas vías corresponde a la vigente en la Ordenanza Local del Plan regulador Comunal de Padre Hurtado, indicada en el Capítulo 5, Artículo 5.1.6, Tabla b) Vías Troncales.

**Tabla 2: Listado De Vías Colectoras Que Se Prorrogan**

Nº VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	TRAMO ENTRE CALLES	ANCHO EXIST. L.O.	ANCHO PROYEC. ENTRE L.O	TIPO AFECTACIÓN	METROS DE ENSANCHE
4	CAMPO DE DEPORTES	DESDE CAMINO VECINAL TRIUNFO DE CHILE HASTA CALLE RÍO BIO-BIO	0	20	APERTURA	--
5	EL MANZANO	DESDE CAMINO A MELIPILLA HASTA 19 M AL ORIENTE	15 - 20	20	ENSANCHE NORORIENTE	5
6	EL PARRONAL	DESDE CALLE GRAL. O'HIGGINS HASTA VÍA FÉRREA	0	25	APERTURA	--
7	GENERAL O'HIGGINS	DESDE CALLE EL PARRONAL HASTA CALLE CORONEL BUERAS	0	25	APERTURA	--
		DESDE CALLE CORONEL BUERAS HASTA CALLE JOSÉ LUÍS CARO	10-12	25	ENSANCHE SURORIENTE	10 - 12
9	JOSÉ LUÍS CARO	DESDE CALLE PDTE PEDRO AGUIRRE CERDA HASTA LÍNEA FÉRREA	20 - 30	25	ENSANCHE AMBOS LADOS	0 - 5
		DESDE LÍNEA FÉRREA HASTA CAMINO A MELIPILLA	21 - 25	25	ENSANCHE SURPONIENTE	0 - 4

11	LOS SILOS	DESDE CAMINO A MELIPILLA HASTA CALLE BRASILIA	0	25	APERTURA	--
		DESDE CALLE PRIMERA TRANSVERSAL HASTA CALLE 2ª TRANSVERSAL	0	25	APERTURA	--
12	PRIMERA TRANSVERSAL	DESDE CALLE RÍO ÑUBLE HASTA CALLE RÍO ACONCAGUA	14 – 20	20	ENSANCHE SURORIENTE	10 – 4
13	RÍO BIO-BIO	DESDE CALLE CAMPO DE DEPORTES HASTA CALLE SIN NOMBRE 140 MTS AL SUR	0	20	APERTURA	--
14	SAN IGNACIO	DESDE CAMINO A MELIPILLA. HASTA 1250 M. APROXIMADAMENTE AL NORPONIENTE DE CALLE SIN NOMBRE	0	20	APERTURA	--
		DESDE CAMINO A MELIPILLA A CALLE BRASILIA	15 – 20	20	ENSANCHE NORORIENTE	0 – 5
		DESDE 16 MTS APROX. AL ORIENTE CALLE EL PEUMO HASTA CALLE 1ª TRANSVERSAL	15 – 20	20	ENSANCHE SURPONIENTE	0 - 5
		DESDE CALLE 1ª TRANSVERSAL HASTA CALLE 2ª TRANSVERSAL	11 – 12	20	ENSANCHE AMBOS LADOS	ENTRE 4 Y 5 POR CADA LADO
		DESDE CALLE 2ª TRANSVERSAL HASTA LIMITE URBANO SUR	11 – 12	20	ENSANCHE ORIENTE	9 – 8
15	SEGUNDA TRANSVERSAL	DESDE CALLE EL TRÉBOL HASTA CALLE LUÍS PASTEUR	13-16	20	ENSANCHE AMBOS LADOS	ENTRE 4 A 7 POR CADA LADO

	DESDE CALLE LUÍS PASTEUR HASTA CALLE SAN IGNACIO	0	20	APERTURA	--
--	--	---	----	----------	----

### 3.2.5 DESCRIPCIÓN DE LAS VÍAS A PRORROGAR

Las vías a prorrogar conforman enlaces indispensables de conectividad y accesibilidad tanto al interior de la comuna como hacia y desde esta. Se presenta a continuación una breve descripción de cada una de estas, justificando además los tramos a prorrogar.

***Campo de Deportes, tramo desde Camino Vecinal Triunfo de Chile hasta Calle Río Bio-Bio:***

Este tramo corresponde a una vía que interconecta un sector de la comuna que actualmente posee loteos irregulares en proceso de urbanización mediante el Proyecto PMB "Casetas Sanitarias San Ignacio", esta vía se considera una vía esencial para el proyecto que actualmente se encuentra en etapa de diseño.

***El Manzano, Desde Eje Camino a Melipilla hasta 54 M al Oriente:*** Calle El Manzano se encuentra ejecutada casi en su totalidad a excepción de este pequeño tramo, donde la propiedad ubicada al costado nororiente de esta vía ocupa una porción de la vía, angostando la salida hacia Camino a Melipilla, es por eso que además se encuentra en proceso la expropiación del área afecta, procediendo en lo pronto a la ejecución del ensanche.

***El Parronal, desde Calle O'Higgins hasta vía Férrea:*** Esta vía no se encuentra ejecutada, resulta necesaria su ejecución dado que en el sector se planea un Proyecto Inmobiliario que amerita esta conexión con Camino a Melipilla.

***General O'Higgins, desde Calle El Parronal hasta Calle S/Nombre y desde Calle Sin Nombre hasta José Luís Caro:*** Ambos tramos de la vía ameritan la respectiva apertura y ensanche, ya que es la conexión del nuevo Proyecto Inmobiliario que se planea en la Zona AUDP nororiente con Calle José Luís Caro, la cual a su vez es una vía intercomunal que conecta Curacaví interseca a Camino a Melipilla, eje principal de la Comuna.

***José Luís Caro, desde Calle Pdte Pedro Aguirre Cerda hasta Línea Férrea y desde Línea Férrea hasta Camino A Melipilla:*** Como se mencionó en el párrafo anterior, esta vía conecta a la comuna con Curacaví además de empalmar con Camino a Melipilla. Por otra parte esta vía corresponde a la ruta alternativa a Autopista de Sol para conectar a varias comunas de la Región Metropolitana con la Quinta Región, considerándose por este motivo como una ruta interregional.

***Los Silos, Desde Camino a Melipilla hasta Calle Brasilia y desde Calle Primera Transversal hasta Calle 2ª Transversal:*** El primer Tramo de esta vía conectara el sector al sur de Camino a Melipilla con esta misma vía, mejorando sustancialmente la conectividad interior, y a su vez el segundo tramo mejorara esta misma conectividad hacia el límite suroriente de la comuna, lugar en el cual se encuentran en desarrollo nuevos proyectos de vivienda social en beneficio de los mas humildes de la comuna.

***Primera Transversal, desde Calle Río Ñuble hasta Calle Río Aconcagua:*** este extracto de vía esta ubicado en un costado de Villa El Roble, lugar donde Primera Transversal se angosta dificultando el transito en horas de mayor flujo, dado que esta es una de las vías que reúne casi la totalidad del transporte público que circula por la comuna.

***Río Bio-Bio, desde Calle Campo de Deportes Hasta Calle Sin Nombre 140 Mts al Sur:*** Al igual que Calle Campo de Deportes, es una vía que interconecta un sector de la comuna cuya realidad es ser loteos irregulares, y la ejecución de esta vía es necesaria para el proyecto de urbanización denominado "Casetas Sanitarias Sector San Ignacio".

***San Ignacio, 5 tramos descritos en la tabla N° 4:*** Esta vía corresponde a una de las vías secundarias más importantes de la comuna en conjunto con Calle José Luís Caro. En el primer tramo al norte de Camino a Melipilla, formara parte del

Proyecto de Nudo Vial Autopista del Sol, proyecto que actualmente posee aprobación del Ministerio de Transporte, y cuyo EISTU se encuentra en copia en la Unidad de Asesoría Urbana.

Los tramos siguientes corresponden a los ubicados al sur de Camino a Melipilla, los cuales se requieren homologar en ancho, dado que poseen ancho irregular en los tramos que se propone prorrogar.

**Segunda Transversal, desde Calle El Trébol hasta Calle Luís Pasteur y desde Calle Luís Pasteur hasta Calle San Ignacio:** Esta Vía será la conexión entre los principales núcleos de la comuna de manera horizontal, ya que actualmente solo se poseen dos vías que cuenten con esta orientación que son Camino a Melipilla y Primera Transversal, no contando con una conexión directa paralela al límite suroriente de la comuna.

### **3.2.6 TRASPASO DE CATEGORÍA DE AVENIDA FERROCARRIL DE TRONCAL A COLECTORA**

Avenida Ferrocarril fue aprobada en nuestro Plan Regulador Comunal como una vía de categoría Troncal con un ancho entre Líneas Oficiales de 30 metros, cuya extensión es de aproximadamente 4 Km. cuyos límites Nororiente y Surponiente son coincidentes con el Límite Urbano de la Comuna. Por medio de la presente Modificación al Plan Regulador Comunal se contempla modificar la categoría de Troncal a Colectora de la Avenida Ferrocarril, en consideración a que las vías Troncales pertenecen a la planificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Además no cumple con las condiciones establecidas para este tipo de vías según se indica en el artículo 2.3.2, punto 2 letra a), b) y g) de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en la cual entre otras características le asigna el rol principal de establecer la conexión entre las distintas zonas urbanas de una íntercomuna, que para el caso de esta vía tanto el límite Nororiente con la Comuna de Maipú, como Surponiente con la Comuna de Peñaflor, el territorio presenta características agrícolas y no existen conexiones con vías consolidadas o proyectadas en las comunas mencionadas. Asimismo el trazado de la vía no atraviesa ningún centro poblado.

***Cabe señalar que la propuesta no afecta a la Capacidad Vial del Plan Regulador Comunal vigente, debido a que la vía no ha sido ejecutada y no fue contemplada en el estudio de Capacidad Vial respectivo a la aprobación de nuestro actual instrumento de planificación.***

### **3.2.7 DESAFECTACIONES A UTILIDAD PÚBLICA DE LAS VÍAS LOCALES Y DE SERVICIO**

Las vías locales y de servicio, a diferencia de las de mayor jerarquía, están afectas a declaratoria de utilidad pública en los términos señalados en el Art. N° 33 de la Ley N° 18.695 (Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades).

### **3.2.8 FUNDAMENTO PARA MANTENER EL ESTUDIO DE IMPACTO VIAL VIGENTE**

El presente estudio no va incorporar nuevos factores o trazados viales que alteren el Estudio de Capacidad Vial del Plan Regulador Comunal Vigente, en vista de que se mantienen las condiciones de edificación, usos de suelo y densidades vigentes y su

objetivo principal es extender el plazo de Caducidad de la Declaratoria de Utilidad Pública, conforme lo indica la Ley 19.939.

Para mejor comprensión del actual trazado de la vialidad estructurante del Plan Regulador Comunal de Padre Hurtado vigente, hay que tomar en consideración que este se baso en las franjas existentes sin urbanización, destinadas a vialidad provenientes de los diversos loteos irregulares o subdivisiones CORA o SAG, siendo la característica Rural la predominante a la fecha de iniciarse el estudio del mencionado Plan Regulador, aproximadamente en el año 2000.

El Plan Regulador proyectó una densidad promedio de 260 Hab/Há, actualmente la comuna posee 48.272 hab, y una superficie urbana de 883 has lo que da una densidad promedio de 54,7 hab/has, considerando esta cifra y lo proyectado respecto a capacidad de las vías por el estudio de Capacidad Vial, aun se tiene un margen bastante amplio respecto de este tema, por lo tanto aun no se sobrepasa flujo vehicular proyectado y no se sobrepasara por lo menos en el periodo para el cual se proyectaron las vías.

Actualmente todo el sector al oriente de Camino a Melipilla, al norte de calle Los Silos y poniente de calle Segunda transversal, se encuentra consolidado (con algunas excepciones que ya están en proceso de urbanizar pues cuentan con proyectos inmobiliarios aprobados o en trámite de aprobación en la Dirección de Obras Municipales) por lo que su no inclusión en este Estudio no afectará la capacidad vial ya propuesta en el Estudio de Impacto Vial Vigente del actual Regulador. Por lo tanto vías que se solicitan prorrogar son las complementarias para absorber el flujo vehicular de la comuna.

Para finalizar y en consideración a lo expuesto, se ha desarrollado el proyecto denominado: "Modificación Plan Regulador Comunal de Padre Hurtado Prorroga de Utilidad Publica a Vialidad Estructurante, MPRCPH-2", que tiene por objeto Prorrogar la Declaratoria de Utilidad Pública de las Vías Colectoras indicadas en el Artículo 5.1.6 "Vialidad Estructurante" de la Ordenanza Local de Padre Hurtado, mencionar además, las desafectaciones a utilidad pública de las Vías Locales y de Servicio de Padre Hurtado de la Vialidad Estructurante del Plan Regulador Comunal de Padre Hurtado y de este modo dar respuesta a las necesidades de conectividad interna de la comuna aún pendientes, para brindar adecuada accesibilidad a los ejes troncales viales contemplados en el Instrumento de Planificación Territorial.

### **3.2.9 PLANO INDICATIVO ANEXO**

Se ha incorporado al plano PRCPH-02-A correspondiente a la vialidad estructurante de la comuna, se especifican los anchos de perfiles, gráfica de vías que diferencian las aperturas, los ensanches y las vías existentes a escala 1:5.000 para la prorroga. Asimismo, se grafican los limites comunal y urbano, y la Base Cartográfica de referencia.

Se especifica que el plano anexo es solo indicativo y válido solo en colores.

## TEXTO APROBATORIO

**Artículo Único:** Modifíquese el Plan Regulador Comunal de Padre Hurtado, aprobado por Resolución N° 92/04 de la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, fecha 13.09.2004, GORE, publicada en el Diario Oficial el 04.02.2005, en el sentido de prorrogar las afectaciones a utilidad pública de tramos de vías colectoras, aprobar la Memoria Explicativa y el Plano anexo a la Memoria Explicativa PRCPH-02-A en este acto.

1.- Prorróguese por 5 años, la afectación a utilidad pública de los siguientes tramos de las vías Colectoras de la comuna que se señalan en el Artículo 5.1.6 letra c) de la Ordenanza Local:

<b>LISTADO DE VIAS COLECTORAS QUE SE PRORROGAN (REF: LISTADO SEGÚN ARTICULO 5.1.6 LETRA (C.) DE LA ORDENANZA LOCAL DEL PRCPH</b>					
N° VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	TRAMO ENTRE CALLES	ANCHO EXIST. L.O.	ANCHO PROYEC. ENTRE L.O	OBSERVACIONES
4	CAMPO DE DEPORTES	CAMINO VECINAL TRIUNFO DE CHILE HASTA CALLE RÍO BIO-BIO	0	20	APERTURA
5	EL MANZANO	CAMINO A MELIPILLA HASTA 19 M AL ORIENTE	15-20	20	ENSANCHE NORORIENTE 5 MTS
6	EL PARRONAL	DESDE CALLE O'HIGGINS HASTA VÍA FÉRREA	0	25	APERTURA
7	GENERAL O'HIGGINS	DESDE CALLE EL PARRONAL HASTA CALLE CORONEL BUERAS	10-12	25	APERTURA
		DESDE CALLE CORONEL BUERAS HASTA CALLE JOSÉ LUÍS CARO	10-12	25	ENSANCHE SURORIENTE 15-13 MTS
9	JOSÉ LUÍS CARO	DESDE CALLE PDTE PEDRO AGUIRRE CERDA HASTA LÍNEA FÉRREA	20-30	25	ENSANCHE AMBOS LADOS 0-5 MTS
		DESDE LÍNEA FÉRREA HASTA CAMINO A MELIPILLA	21-25	25	ENSANCHE SURPONIENTE 0-4 MTS
11	LOS SILOS	DESDE CAMINO A MELIPILLA HASTA CALLE BRASILIA	0	25	APERTURA
		DESDE CALLE PRIMERA TRANSVERSAL HASTA CALLE 2ª TRANSVERSAL	0	25	APERTURA
12	PRIMERA TRANSVERSAL	DESDE CALLE RÍO ÑUBLE HASTA CALLE RÍO ACONCAGUA	14-20	20	ENSANCHE SURORIENTE 6-4 MTS
13	RÍO BIO-BIO	DESDE CALLE CAMPO DE DEPORTES HASTA CALLE SIN NOMBRE 140 MTS AL SUR	0	20	APERTURA

14	SAN IGNACIO	DESDE CAMINO A MELIPILLA. HASTA 1250 M. APROXIMADAMENTE AL NORPONIENTE DE CALLE SIN NOMBRE	0	20	APERTURA
		DESDE CAMINO A MELIPILLA A CALLE BRASILIA	15-20	20	ENSANCHE NORORIENTE 0-5 MTS
		DESDE 16 MTS APROX. AL ORIENTE DE CALLE EL PEUMO HASTA CALLE 1ª TRANSVERSAL	15-20	20	ENSANCHE SURPONIENTE 0-5 MTS
		DESDE CALLE 1ª TRANSVERSAL HASTA CALLE 2ª TRANSVERSAL	11-12	20	ENSANCHE AMBOS LADOS ENTRE 4 Y 5 POR CADA LADO
		DESDE CALLE 2ª TRANSVERSAL HASTA LÍMITE URBANO SUR	11-12	20	ENSANCHE ORIENTE 9-8 MTS
15	SEGUNDA TRANSVERSAL	DESDE CALLE EL TRÉBOL HASTA CALLE LUÍS PASTEUR	13-10	20	ENSANCHE AMBOS LADOS 5 MTS POR CADA LADO
		DESDE CALLE LUÍS PASTEUR HASTA CALLE SAN IGNACIO	0	20	APERTURA

Los tramos de vías colectoras antes señaladas se encuentran graficados en el Plano Indicativo anexo a la Memoria Explicativa.

2.- Agregase al Artículo 5.1.6 de la Ordenanza Local, a continuación del cuadro VIALIDAD ESTRUCTURANTE COMUNAL, lo que sigue:

“De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley Orgánica General Constitucional de Municipalidades, sólo se podrán afectar otras vías locales, de servicio y plazas que hayan sido definidos como tales por el Concejo Municipal a propuesta del alcalde, cuando se haya efectuado la provisión de fondos necesarios para proceder a su inmediata expropiación”.

