



MEMORIA EXPLICATIVA

MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE CONCEPCION PRORROGA DECLARATORIAS DE UTILIDAD PÚBLICA

INTRODUCCION

La presente Modificación del Plan Regulador Metropolitano de Concepción se encuentra orientada a renovar por 5 años el plazo de caducidad de la declaratoria de utilidad pública de los terrenos destinados a la vialidad estructurante troncal propuesta, planificados en el área urbana de este instrumento de planificación de nivel intercomunal.

Lo anterior, considerando que el Artículo 59° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones establece caducidad para tales declaratorias de utilidad pública.

MARCO NORMATIVO

El marco normativo de esta modificación esta dado por los siguientes cuerpos legales y Circulares del MINVU:

- Artículo 59° de DFL N° 458 de 1976 Ley General de Urbanismo y Construcciones

Este Artículo señala lo siguiente:

- Los plazos de caducidad para las declaratorias de utilidad pública de los terrenos ubicados en el área urbana, según su destino, serán de diez años para las vías expresas, y de cinco años para las vías troncales y colectoras y los parques intercomunales y comunales.
 - El plazo de caducidad de las declaratorias de utilidad pública de los terrenos ubicados en áreas de extensión urbana, cualquiera sea su destino, será de diez años, pudiendo prorrogarse por una vez por igual lapso.
 - El plazo establecido para las declaratorias de utilidad pública de los terrenos ubicados en el área urbana destinados a vías troncales y colectoras y a parques intercomunales, podrá ser prorrogado, por una sola vez, por igual período.
- Ley N° 19.939 publicada el 13/02/04

Este cuerpo legal modificó el artículo 59° del DFL N° 458, cuyo texto en síntesis señala lo indicado en el punto anterior., es decir, fijó plazos de caducidad a partir del

año 2004. También modificó la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades en relación con este tema.

- Ley Nº 20.331 publicada el 14/02/09

Esta Ley prorrogó por un año el vencimiento de los plazos de las declaratorias de utilidad pública que caducaban a los 5 años, es decir hasta febrero del 2010

- Circular DDU 215 de 18/02/09

Esta Circular de la División de Desarrollo Urbano aclara y explica el procedimiento para actuar frente a estos plazos y cómo se deben prorrogar.

OBJETIVOS Y CONTENIDOS DE LA MODIFICACION

VIALIDAD ESTRUCTURANTE

La vialidad estructurante del Área Metropolitana esta establecida en el Plan Regulador Metropolitano de Concepción, siendo esta propuesta el resultado de los estudios elaborados en las diferentes etapas de desarrollo del Estudio, como por ejemplo el Expediente Urbano, la Memoria Explicativa y el Diagnóstico. Se definió una estructura vial caracterizada por tres niveles jerárquicos que son Vías Expresas, Vías Troncales y Vías Colectoras. Estas últimas establecidas en forma supletoria a falta de instrumento de planificación de nivel comunal.

La estructura vial propuesta en el instrumento tenía por objeto generar un sistema integrado pero a la vez segregado y fluido que realizara los valores urbanos de los diferentes núcleos que integran el Área Metropolitana, que además contribuyera a materializar la imagen urbana deseada de sus centralidades y también permitir una fluidez de las conexiones con la red mayor, destinada principalmente al tránsito pesado.

En este contexto, el PRMC centra su atención, acoge y fortalece el rol portuario de la Intercomuna. Su importancia es de nivel nacional, y más aún, posee proyecciones internacionales que se encuentran potencialmente favorecidas por la relación en vistas, a través del corredor bi-oceánico Atlántico - Pacífico.

Para ello, en lo funcional, a partir de los resultados del diagnóstico y en coincidencia con los objetivos del PRMC, se estableció que la red vial estructurante cumpliera una serie de objetivos sectoriales y complementarios entre sí, todos ellos destinados a favorecer el desarrollo intercomunal. Se trata de los siguientes:



- Optimizar la accesibilidad vial a los terminales de transporte portuario de la intercomuna y entre ellos mismos, incluyendo su correspondiente conectividad con el Aeródromo de Carriel Sur;
- Optimizar la accesibilidad de los centros del sistema urbano entre sí y en especial, con el centro metropolitano de Concepción;
- Optimizar la accesibilidad a las áreas y lugares de interés turístico o recreacional y/o que posean valor cultural, incluyendo la correspondiente integración vial del área rural metropolitana;
- Fortalecer la continuidad de la red vial de todo el territorio intercomunal y en particular, sobre el cauce del Bío-Bío; y
- Contribuir a que los planes nacionales de vialidad de mediano y largo plazo acojan las demandas futuras de vías de transporte de la intercomuna, a fin de afianzar su desarrollo sustentable.

Esta serie de objetivos complementarios entre sí, que por una parte reconocen, valoran y fortalecen la presencia portuaria, y por otra, que facilitan el desarrollo y el buen funcionamiento de esta actividad, sin desconocer la importancia de ninguno de los otros roles significativos de la intercomuna, como el turístico, el residencial o el de servicios, se materializan en el PRMC de acuerdo con lo señalado en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, según la tipología de vías que se señala a continuación:

JERARQUIZACIÓN VIAL

Desde un punto de vista funcional, la vialidad estructurante considerada en el PRMC tiene por objeto entregar jerarquía a la red vial urbana, respetando un sistema de vías y anillos de carácter expreso y troncal que circunvalan la intercomuna y que se conectan con las principales vías de acceso y salida hacia los puertos y las principales rutas nacionales, y considerando además, su proyección hacia zonas de expansión urbana.

La tipología jerárquica de vías establecida es la siguiente:

- **Vías Expresas:** Su función principal es permitir las conexiones intercomunales entre las diferentes áreas urbanas del territorio regional. Están destinadas al desplazamiento de grandes volúmenes de tránsito entre sectores de las ciudades o entre los centros poblados, sin cumplir funciones de servicio a las edificaciones colindantes. Son las únicas definidas para permitir el transporte de carga.



- **Vías Troncales:** Su función principal es permitir la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna. Complementan a las vías expresas sirviendo al tránsito de largo desplazamiento, a la circulación de la locomoción colectiva, y al servicio de las edificaciones colindantes; y
- **Vías Colectoras:** Su función principal es permitir las conexiones entre la residencia y los centros de empleo y de servicios de la intercomuna; y de repartición y captación desde o hacia la trama vial de nivel inferior. En el PRMC esta categoría si bien esta definida, ella tiene un carácter supletorio en la medida que no exista un instrumento de planificación de nivel local, a cuyo ámbito le compete establecer.

Aplicando esta tipología de vías, que en este caso se utiliza para definir la vialidad estructurante del PRMC, todo el territorio intercomunal queda cubierto mediante el trazado de varios subsistemas interconectados, los cuales, en conjunto, definen su sistema vial. En cuanto al diseño de su trazado, estos subsistemas se basan en la aplicación de los cuatro criterios funcionales siguientes:

Criterios Funcionales:

- a) De segregación: Crear un subsistema vial de transporte de carga que no interfiera con el funcionamiento de las actividades urbanas, ni con el paisaje urbano que caracteriza a la intercomuna del PRMC, lo que se traduce en eliminar el paso de camiones a través de los centros urbanos y de las zonas residenciales existentes y futuras;
- b) De conectividad: Crear un segundo subsistema vial, que vincule los centros urbanos satélites con el centro metropolitano central;
- c) De distribución: Crear un tercer subsistema vial que complemente al anterior, en el sentido que opere como su malla distribuidora en el ámbito urbano de cada uno de sus centros metropolitanos;
- d) De integración: Crear enlaces y/o circuitos viales que conecten los lugares y/o las áreas de interés turístico o recreacional, las de valor cultural, las de interés agrícola y las de extensión urbana con los que cuenta la intercomuna del PRMC.

En relación con estos criterios y su aplicación al PRMC, corresponde reiterar que el PRMC consideró en su propuesta una estrecha interacción entre los terminales de transporte y la ciudad a la que sirven, y que en este sentido, se entendió que existía la necesidad de generar espacios urbanos destinados a almacenamiento y acopio de mercancías (puerto seco), como sucede, por ejemplo, en Lirquén, Talcahuano-Rocuant y Coronel-Manco.

En síntesis, el sistema vial y la infraestructura de transporte así caracterizados, corresponden a uno de los principales elementos estructuradores del ordenamiento territorial del Área Metropolitana de Concepción

Las Vías Troncales se configuran en el PRMC mediante 42 tramos de este tipo de vías, los que corresponden a 33 existentes, 5 extensiones (nuevas) y 4 tramos nuevos:

Estas vías conforman un segundo subsistema¹ que se materializa mediante una malla de vías troncales jerarquizadas que relacionan los centros urbanos de la intercomuna mediante vías expresas existentes y nuevas, proyectadas como alternativas. En este subsistema se destacan los trazados de la Avenida Costanera Norte, entre Talcahuano y Hualqui, y de la Avenida Costanera Sur, frente a San Pedro de la Paz. Esto ocurre así no sólo por su funcionalidad y mejoría al servicio del tránsito urbano, sino que además por su importante aporte a la valorización del paisaje metropolitano, que potencia el cauce y los puentes sobre el Bío Bío.

En este mismo contexto, la presente modificación propone también subir la jerarquía vial del Puente Llacolén y del futuro Puente Chacabuco, los que actualmente están categorizados como Colectoras y con el objeto de hacer coherentes ambas infraestructuras con la jerarquía existente en las vías adyacentes que conforman sus accesos viales, tanto desde el norte como del sur del río Bio Bio, y que constituyen un circuito intercomunal perteneciente al segundo subsistema vial, se propone clasificarlos como Troncales.

CONCLUSION

Consecuente con lo planteado anteriormente, la presente propuesta de modificación del PRMC no modifica ni altera la propuesta vial estructurante del instrumento metropolitano, en el sentido que no se definen nuevas vías o nuevos ensanches, ni tampoco se eliminan nuevas vías expresas ni troncales. Los dos puentes señalados anteriormente (Chacabuco y Llacolén) se cambian de categoría de colector a troncal.

En este sentido la presente modificación se centra en las dos materias siguientes:

Primero: Prorrogar por 5 años a partir del 14 de febrero del 2010 (según la Ley N° 20.331) las declaratorias de utilidad pública correspondientes a los terrenos destinados a vías troncales propuestas, emplazadas en el Área Urbana del Plan Regulador Metropolitano de Concepción.

Segundo: Subir la jerarquía vial del Puente Llacolén y del futuro Puente Chacabuco de categoría Colectora a Troncal, con el objeto de hacer coherentes ambas infraestructuras con

¹ El primer subsistema lo conforman las vías Expresas.

la jerarquía existente en las vías adyacentes que conforman sus accesos viales, tanto desde el norte como del sur del río Bio Bio, y que constituyen un circuito troncal intercomunal.

MODELO DE RESOLUCION

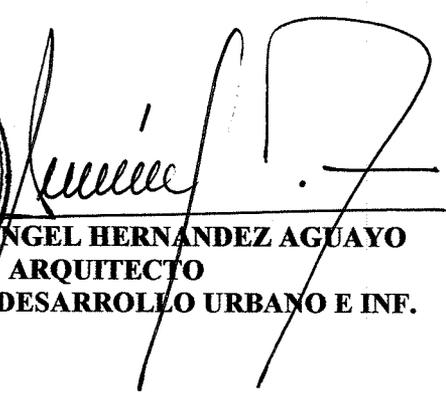
Parte Resolutiva

Modifíquese el Plan Regulador Metropolitano de Concepción, aprobado por Resolución N° 171 de Intendente Región del Bio Bio, de fecha 5 de Diciembre de 2002 y publicado en el Diario Oficial el 28 de Enero de 2003, de acuerdo a lo señalado en el Artículo 59° del DFL N° 458 (V y U) de 1976 y en la Ley N° 20.331 de 2009, en el sentido siguiente:

- a) Prorréguese por 5 años a partir del 14 de febrero del 2010 las declaratorias de utilidad pública correspondientes a los terrenos destinados a vías troncales propuestas, emplazadas en el Área Urbana del Plan Regulador Metropolitano de Concepción, e identificadas en el Cuadro del Artículo 7.1.2 de su Ordenanza.
- b) Cámbiese la jerarquía vial del Puente Llacolén y del futuro Puente Chacabuco de categoría Colectora a Troncal, eliminando ambas filas del Cuadro del Artículo 7.1.3 y agregándolas al final del Cuadro del Artículo 7.1.2


ROBERTO MORALES MUÑOZ
GEÓGRAFO DDUI




MIGUEL ANGELO HERNANDEZ AGUAYO
ARQUITECTO
JEFE DPTO. DESARROLLO URBANO E INF.

Concepción, Abril 2009