

MEMORIA EXPLICATIVA

Etapas 3-2 B
Modificación PREMVAL por Art. 27 Ley N°16.282

INDICE

I.	MEMORIA EXPLICATIVA.....	4
1.1	Introducción.....	4
1.2	Antecedentes	4
1.2.1	Megaincendio 2024	4
1.2.2	Riesgos generados por la actividad o intervención humana asociados a amenazas de incendio	5
1.2.3	Análisis de sistemas de vías de evacuación de nivel intercomunal	6
1.3	Objetivos y alcances de la modificación	6
1.4	Polígono del área a modificar.....	6
1.5	Normativa aplicable a la presente modificación	7
1.6	Descripción de la modificación.....	10
1.6.1	Vialidad Estructurante.....	10
1.6.1.1	Aspectos que se modifican en las vías vigentes del PREMVAL al interior del área de modificación.....	10
1.6.2	Área Restringida al Desarrollo Urbano	15

INDICE DE TABLAS

Tabla 1	Superficies área de modificación	6
Tabla 2	Modificación PREMVAL – D.O. 27/04/2018.....	8

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1	Límite área de modificación.....	7
Ilustración 2	Vialidad intercomunal vigente en el área de la modificación	9
Ilustración 3	Vialidad propuesta en el área de modificación	14
Ilustración 4	Áreas con riesgos generados por la actividad o intervención humana asociado a amenaza de incendio	15

ACRÓNIMOS

Nombre	Sigla
Ministerio de Vivienda y Urbanismo	MINVU
Secretaría Regional Ministerial	SEREMI
Ministerio de Desarrollo Social y Familia	MIDESOF
Ministerio de Obras Públicas	MOP
Subsecretaría de Transportes	SECTRA
Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres	SENAPRED
Corporación Nacional Forestal	CONAF
Gobierno Regional	GORE
Consejo Regional	CORE
Decreto Supremo	D.S.
Diario Oficial de la República de Chile	D.O.
Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso	PREMVAL
Plan Intercomunal de Valparaíso	PIV
Área Metropolitana de Valparaíso	AMV
Instrumento de Planificación Territorial	IPT
Ordenanza del Plan	OP

I. MEMORIA EXPLICATIVA

1.1 Introducción

El presente documento corresponde a la Memoria Explicativa de la modificación parcial del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL) publicado en el D.O con fecha 02.04.2014, en lo referente a la vialidad estructurante y la integración de las Áreas con riesgos generados por la actividad o intervención humana asociados a amenazas de incendio, en un sector conformado por las comunas de Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón, en una superficie aproximada de 9 mil hectáreas.

Esta modificación se llevará a cabo a través del procedimiento excepcional indicado en el Artículo 27° del Decreto 104 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Título I de la Ley N°16.282 sobre Disposiciones permanentes para casos de sismos o catástrofes, publicado en el D.O. 25 de junio de 1977 y cuya última versión es de fecha 07 de agosto 2021 - Ley N°21364. Lo anterior, motivado por las consecuencias derivadas de la catástrofe generada por el mega incendio acontecido con fecha 02 y 03 de febrero del año 2024, que afectó a las comunas de Viña del Mar, Quilpué, y Villa Alemana, y que han dado los fundamentos necesarios para dictar el Decreto 84 publicado en el D.O. con fecha 03 de febrero 2024 que declara como zonas afectadas por catástrofe a las provincias de Marga Marga y Valparaíso, de la región de Valparaíso.

A su vez desde finales del mes de marzo del año 2024, ya se cuenta con un Plan de Reconstrucción, el cual ha sido el resultado del trabajo realizado por los distintos ministerios que integran el Comité de Reconstrucción, presidido por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MIDESOF). Dicho Plan estructura sus medidas a través de siete ejes temáticos que, junto con facilitar la concreción de las acciones de reconstrucción, permiten ordenar una cartera de inversiones e intervenciones sectoriales financiadas con el presupuesto público del presente y los próximos años. La presente modificación se enmarca en el eje Entorno Urbano, el cual dentro de su enfoque incluye las modificaciones en los Instrumentos de Planificación Territorial, y para el caso del PREMVAL se centra en atender las carencias detectadas en el tejido urbano asociadas a las vialidades estructurantes, que tienen como objetivo por un lado generar accesibilidad a través de la habilitación de ingreso y acercamiento a los centros urbanos, y por otro el transformarse en eficientes vías de evacuación en momentos de catástrofes. Lo anterior, permitirá no solo materializar el proyecto N°62 contenido en el Plan de Reconstrucción, sino también asegurar el suelo para materializar las futuras vías que permitirán la evacuación de los diferentes barrios expuestos al riesgo de incendio forestal, cuya identificación también se incluye en la presente modificación.

1.2 Antecedentes

1.2.1 Megaincendio 2024

Los incendios de interfaz urbano-forestal denominados Complejo las Tablas - Reserva Lago Peñuelas y Lo Moscoso afectaron a las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana, en la región de Valparaíso. Debido al número de personas fallecidas y desaparecidas a causa de este desastre, y la cantidad de hogares afectados, el incendio es calificado como el desastre socionatural más grave desde el terremoto y tsunami del 27 de febrero del 2010 en la zona centro sur, y se constituye como el peor incendio urbano de la historia del país.

Según los datos estadísticos disponibles¹, la mayoría de los incendios forestales en Chile son causados por acción humana, entre los que existe una alta tasa de intencionalidad, y el mega incendio del mes de febrero 2024 no es la excepción. El que, además, fue agravado por las condiciones meteorológicas que se generaron en ese periodo, las que son conocidas como “30-30-30” en las zonas costeras, esto es temperaturas sobre 30°C, humedad relativa bajo el 30% y vientos sobre 30 km/h, condiciones que

¹ Sistema estadístico de CONAF.

favorecen la propagación de incendios forestales.² A partir de dicho evento, fueron emanados una serie de informes técnicos que abordaron las superficies y sus características principales, catalogado como un incendio de “sexta generación”, los que representan una categoría emergente en Chile, muy desafiantes en términos del manejo del fuego, caracterizada por su comportamiento extremo y alta capacidad destructiva. Estos incendios pueden generar su propia dinámica atmosférica, incluyendo pirocumulonimbos³, lo que aumenta su intensidad y dificulta su control. Las causas de estos eventos incluyen factores como el cambio climático, que amplía los períodos de riesgo alto, y el abandono rural, que incrementa la acumulación de combustibles en las áreas forestales. Esto ha provocado que los incendios de sexta generación no solo se propaguen rápidamente, sino que también sean capaces de atravesar áreas urbanas y forestales con gran virulencia, complicando los esfuerzos de supresión y poniendo en peligro vidas humanas y propiedades (International Association of Wildland Fire (IAWF)⁴, Science Media Centre España⁵. Ante este escenario, la evacuación se torna esencial y la única forma de salvar vidas.

El Plan de Reconstrucción indica que la delimitación de zonas de riesgo es una medida preventiva clave para reducir la vulnerabilidad a los incendios, siendo las áreas de interfaz urbano-rural las áreas de mayor riesgo de incendio. Actualmente, no existe ningún instrumento de planificación vigente en el área siniestrada que incluya el riesgo de incendios forestales, aun cuando la circular DDU 269 de fecha 18 de junio 2014, impartió instrucciones en relación con considerarlo como parte de los riesgos generados por la actividad o intervención humana, de acuerdo con lo contenido en el Art. 2.1.17 de la OGUC.

Por otra parte, el Informe de Daños – Fase de Emergencia Evento Incendio 02 y 03 de febrero 2024, elaborado por CIGIDEN menciona dentro de sus recomendaciones el realizar la modelación de incendios y de escenarios de evacuación para generar protocolos de escape, basándose en el peor escenario. Estas simulaciones pueden seguir parámetros meteorológicos como los observados durante febrero 2024, lo que establece mayores condiciones de propagación. Estas simulaciones permitirían, además, evaluar modificaciones en la trama urbana para mejorar aspectos como la conectividad y redundancia de la red vial, fortaleciendo así futuras evacuaciones.

Dado lo anterior, la presente modificación integra un estudio de riesgo de incendios forestales y un análisis de sistemas de vías de evacuación de nivel intercomunal.

1.2.2 Riesgos generados por la actividad o intervención humana asociados a amenazas de incendio

De acuerdo con el Artículo 2.1.17 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en los planes reguladores podrán definirse áreas restringidas al desarrollo urbano, por constituir un peligro potencial para los asentamientos humanos. Dichas áreas, se denominarán “zonas no edificables” o bien, “áreas de riesgo”, según sea el caso. Por otra parte, según lo indicado en el inciso tercero del Art. 27 de la Ley N°16.282 corresponde a uno de los antecedentes mínimos que deben contener los planes reguladores o sus modificaciones.

El estudio de riesgo se encuentra desarrollado en extenso y puede ser consultado en el Anexo Estudio de Riesgo, que forma parte integrante de la presente Memoria Explicativa. A modo de síntesis, podemos decir que este abordó un área de análisis mayor que la incluida en el Plan de Reconstrucción, integrando tanto los territorios afectados por el incendio de febrero de 2024 como una sección de las cuencas hídricas costeras entre Aconcagua y Marga Marga⁶. Dentro de los resultados obtenidos, este indica que las Zonas de Riesgo Alto y Muy Alto se concentran principalmente en las pendientes y quebradas cercanas a los centros urbanos de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, y Villa Alemana, donde los vientos y la vegetación densa aumentan las probabilidades de propagación de incendios; y que las áreas al sur de la Ruta 60 y sectores con acumulaciones de vegetación natural en pendientes inclinadas son particularmente críticas.

² Plan de Reconstrucción Incendios, Viña del mar, Quilpué, Villa Alemana, 2024.

³ Nube artificial generada por el fuego intenso de los incendios forestales.

⁴ <https://www.iawfonline.org/article/sixth-generation-fires-public/> - <https://www.iawfonline.org/article/six-generation-fires-patagonia-region-development-leads-devastation/>

⁵ <https://sciencemediacentre.es/incendios-de-sexta-generacion-que-son-como-les-afecta-el-cambio-climatico-y-formas-de-prevenirlos>

⁶ Imagen disponible en el estudio de riesgos.

1.2.3 Análisis de sistemas de vías de evacuación de nivel intercomunal

El análisis de sistemas de vías de evacuación se encuentra desarrollado en extenso y puede ser consultado en el Anexo Análisis de sistemas de vías de evacuación de nivel intercomunal, que forma parte integrante de la presente Memoria Explicativa.

A modo de síntesis, podemos indicar que al revisar el cómo actúa la vialidad existente ante una emergencia como la ocurrida en febrero 2024, queda en evidencia que existen diferencias importantes en el tiempo promedio de evacuación de los diferentes barrios, las que se deben principalmente a la distancia a las zonas seguras que presenta cada zona que debe ser evacuada. Los tiempos dependen además del nivel de aglomeración y la pendiente de las vías que se utilizan para evacuar. Además, y de mantenerse las mismas condiciones de la vialidad existente, se agudiza en un escenario de población al año 2035, ya que ciertas vías en la situación de evacuación analizada se encuentran operando por sobre el 64% de su capacidad peatonal, que es el valor límite definido, aumentando las aglomeraciones en los puntos que ya evidenciaban problemas. Lo anterior, hace necesario definir nuevas vialidades que permitan generar alternativas de circulación (redundancia) para equilibrar los tiempos de evacuación de todos los sectores asociados a las áreas de riesgo de incendio identificadas, y en un área mayor que la incluida en el Plan de Reconstrucción, lo que justifica el límite de la presente modificación.

A partir de lo mencionado previamente, se analizaron 3 alternativas viales, las cuales nacen de la alternativa ajustada del proceso regular de Modificación del PREMVAL que es llevado en paralelo a este proceso asociado al Art. 27°, donde todas introducen nueva vialidad y ensanches a la vialidad intercomunal.

El resultado es que todas las alternativas logran reducir tiempos de evacuación respecto de la situación base, siendo la alternativa 3 la que logra una mayor disminución de los tiempos, reduciendo las aglomeraciones, y es la que se integra en la presente modificación.

1.3 Objetivos y alcances de la modificación

La presente modificación parcial por procedimiento excepcional aborda dos aspectos normativos concretos. El primero, tiene relación con ajustar e integrar nuevas vías a la red vial estructurante de carácter intercomunal del PREMVAL actualmente vigente, y el segundo punto aborda la identificación e incorporación de las áreas de riesgo de incendio, las cuales no fueron normadas por el instrumento de origen.

Concordante con lo anterior, los objetivos de la presente modificación al interior del polígono definido como ámbito de aplicación territorial corresponden a:

OP1: Modificar la red vial estructurante metropolitana contenida en el Artículo 55 de la Ordenanza del PREMVAL vigente, publicada en el D.O. con fecha 02.04.2014 y en sus modificaciones posteriores, a partir de la integración, modificación y/o adecuación de las declaratorias de utilidad pública.

OP2: Incorporar las áreas con riesgos generados por la actividad o intervención humana asociados a amenazas de incendio, de acuerdo con lo contenido en el Art. 2.1.17 de la OGUC, estableciendo medidas urbanísticas para las zonas coincidentes con estas áreas.

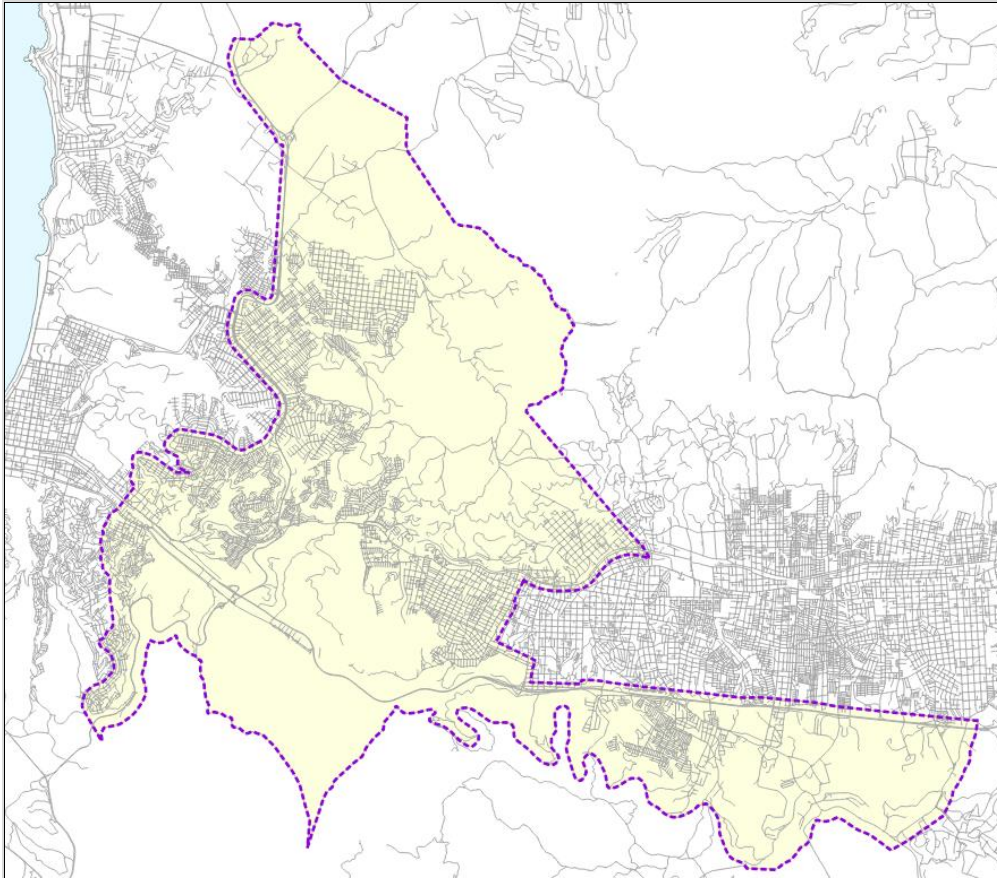
1.4 Polígono del área a modificar

El ámbito territorial de la modificación propuesta está conformado por una superficie aproximada de 9.095,73 hectáreas, incluye las comunas de Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón. El polígono que conforma el área de planificación se presenta en la siguiente imagen y se encuentra detallado en la Ordenanza del Plan (OP).

Tabla 1 Superficies área de modificación

Comunas	Superficie (hectáreas)
Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón	9.095,73
Total General	9.095,73

Ilustración 1 Límite área de modificación



Fuente: Elaboración propia.

1.5 Normativa aplicable a la presente modificación

Tal como se ha mencionado precedentemente, la presente modificación se enmarca en el procedimiento abreviado contenido en el Artículo 27° de la Ley N°16.282 el cual menciona lo siguiente:

“A solicitud de una Municipalidad afectada por sismo o catástrofe, el Presidente de la República, mediante decreto supremo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, podrá aprobar planes reguladores, planes seccionales o modificaciones de los mismos, necesarios para resolver las dificultades originadas por sismo o catástrofe, o para implementar el plan de reconstrucción regional o municipal debiendo dictarse el decreto supremo correspondiente. Para tal efecto no se requerirán aprobaciones o pronunciamientos de otros organismos del Estado.

El procedimiento de aprobación y los contenidos de dichos planes reguladores o modificaciones serán reglamentados por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, considerando en forma previa a la aprobación del proyecto de plan o modificación por parte del Concejo Municipal una exposición al público por al menos 30 días, durante los cuales se podrán recibir las observaciones y comentarios que sobre el proyecto emita cualquier interesado.

Asimismo, deberán contar con los siguientes antecedentes mínimos: Memoria Explicativa, que incluirá un estudio de riesgos elaborado por profesional especialista; Ordenanza, que contendrá las disposiciones reglamentarias necesarias, sobre materias relacionadas, directa o indirectamente, con la catástrofe o los planes de reconstrucción; y Planos, que expresen gráficamente las disposiciones de la Ordenanza.

No se requerirán antecedentes adicionales o requisitos no contemplados en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, la que asimismo fijará el plazo máximo para ingresar al Ministerio de Vivienda y Urbanismo las respectivas solicitudes de aprobación de los planes o modificaciones, el cual no podrá ser

superior a 2 años, contado desde la declaración de zona de catástrofe, aun cuando no se encontraren vigentes los respectivos decretos. Dicho plazo se podrá prorrogar, mediante decreto supremo, hasta por igual período, por una sola vez.

En caso de municipalidades que carezcan de los recursos necesarios para elaborar los citados planes o modificaciones a solicitud de la Municipalidad respectiva, éstos podrán ser elaborados por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, sin costo alguno para la respectiva municipalidad.

El presente artículo también será aplicable a las modificaciones que sea necesario introducir en un Plan Regulador Intercomunal o Metropolitano de una región con comunas afectadas por sismo o catástrofe.”

La aplicación de este procedimiento excepcional es posible a partir de la dictación del Decreto 84, publicado en el D.O. con fecha 03 de febrero 2024 que declara zonas afectadas por catástrofe a las provincias de Marga Marga y Valparaíso, de la región de Valparaíso. Lo anterior, según lo contenido en el Art. 1° de la Ley N°16.282.

En términos de instrumentos de planificación territorial, el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL) es el que regula el desarrollo físico de las comunas del Área Metropolitana de Valparaíso (AMV) y corresponde al IPT que reconoce las áreas urbanas de la zona afectada.

El PREMVAL fue aprobado por el Gobierno Regional de Valparaíso mediante la resolución afecta N° 31/4/128, de fecha 25/10/2013 y publicado en el Diario Oficial el día 2 de abril de 2014, cuenta con una única modificación aprobada por el Consejo Regional del Gobierno Regional de Valparaíso, mediante Acuerdo N° 9007/11/17 adoptado en 723ª sesión ordinaria de fecha 6 de noviembre de 2017, y publicado en el D.O. de fecha 27 de abril del año 2018, la cual ha correspondido a la eliminación del tramo de la declaratoria de utilidad pública de la vía expresa codificada en la ordenanza del instrumento como VE-2v, sectores canal de Chacao, Paso Hondo y Vista Hermosa" comunas de Quilpué y Viña del Mar, según se grafica en el plano MPRMV 1.

En consecuencia, se modificó el artículo 55 de la Ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, en el sentido de reemplazar la información relativa a la vía VE-2v, según el cuadro que se transcribe a continuación:

Tabla 2 Modificación PREMVAL – D.O. 27/04/2018.

Código Vía	Tramo		Ancho entre líneas oficiales	Estado	Observaciones	Comuna
	Desde	Hasta				
VE-2v	Vía VE-1v (Ruta 68 enlace nudo la pólvora)	Vía VE-6v (Punto de referencia N°1)	50	Propuesta		Valparaíso-Viña del Mar
	Límite Urbano al Sur de la zona ZEU-9 (Punto de referencia N°2)	Intersección vía VT-13v				Viña del Mar - Concón
	Intersección vía VT-13v	Empalme con vía VT-9v (F-528)				
	Empalme con vía VT-9v (F-528)	Empalme con vía VE-3v		Ensanche 10 mts a ambos costados	Corresponde a trazado de ruta F-528	

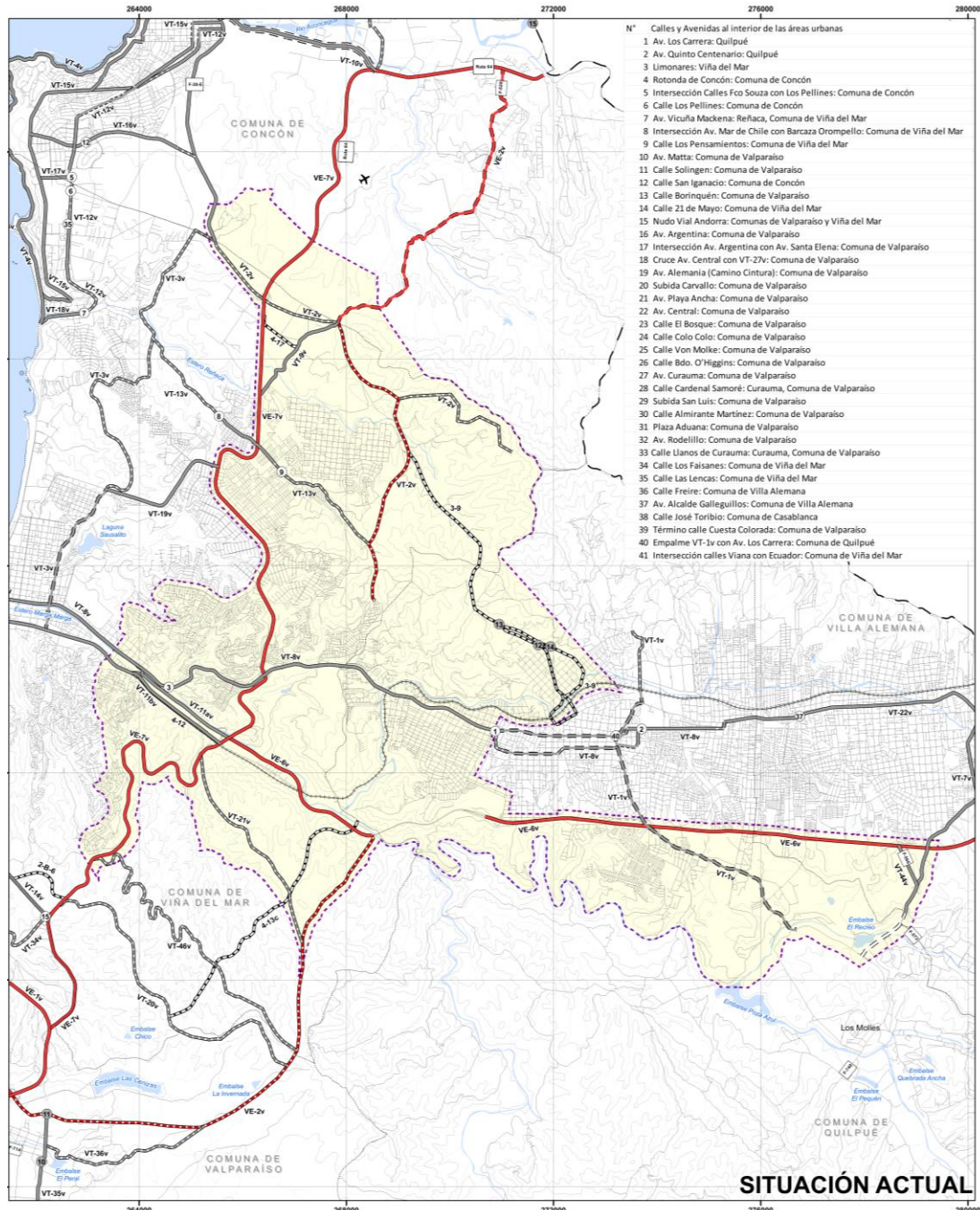
Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional.

Lo anterior, se complementa, además, con las declaratorias de utilidad pública que se encontraban contenidas en el derogado Plan Intercomunal de Valparaíso (PIV), las que restituyeron su vigencia a partir de la aprobación de la Ley N°20.791 publicada en el D.O. con fecha 29.10.2014, con excepción de aquellas que expresamente fueron consignadas en la nómina aprobada mediante la Resolución exenta N°950 de fecha 22.04.2015, publicada en el D.O. con fecha 05.05.2015, las cuales se vieron

“MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE VALPARAÍSO (PREMVAL) / ARTÍCULO 27 LEY N°16.282”
 automáticamente incorporadas a la red vial del PREMVAL. Esto último, en concordancia con el artículo transitorio de esta misma Ley.

Posteriormente, a través de la Resolución 38 Exenta publicada en el D.O. con fecha 20.01.2021 que interpretó el Art. 55 de la ordenanza del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL, en lo que se refiere al alcance de las declaratorias de utilidad pública derivadas de la Ley N°20.791. Esta resolución, confeccionó una nómina que contiene todas las Declaratorias de Utilidad Pública restituidas por la Ley N°20.791/2014 y que no fueron incluidas en la nómina adjunta a la Resolución Exenta N°950/2015. Finalmente, esta Resolución contiene 21 vías que se deben entender incorporadas a la red vial estructurante metropolitana establecida por el PREMVAL, y de este total 5 vías se encuentran en el área de la presente modificación y corresponden a las siguientes: Vía 3-9, Vía 3-12, Vía 4-12, Vía 4-13c, y Vía 4-17.

Ilustración 2 Vialidad intercomunal vigente en el área de la modificación



Fuente: Elaboración propia en base a plano escala 1:50.000.

1.6 Descripción de la modificación

A continuación, se presenta la modificación del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso de conformidad con las disposiciones de la Ley N°16.282, Art. 27°, en el área comprendida por las comunas de Concón, Viña del mar, Quilpué y Villa Alemana, cuyas normas urbanísticas se detallan en la Ordenanza del Plan y en los planos a escala 1:50.000 identificados como MPRMV2 elaborado a escala 1:50.000 y el plano MPRMV2a, elaborado a escala 1:20.000.

1.6.1 Vialidad Estructurante

Considerando lo dispuesto en el Art. 59 de la LGUC, y los Artículos 2.1.7, 2.3.1, y 2.3.2 de la OGUC, la presente modificación genera la continuidad de la red vial estructurante troncal y expresa en el área rural, e integra nuevas declaratorias de utilidad pública de categoría troncal o asimilando las existentes a la clasificación señalada, para generar alternativas de circulación, que por un lado permitan reducir las distancias y mejorar la integración de las áreas urbanas, rurales, y de extensión urbana, y por otro servir para la evacuación de los diferentes barrios expuestos al riesgo de incendio identificado y en aquellos que fueron afectados por el mega incendio ocurrido en febrero del año 2024.

La conexión entre las vías expresas y el sistema troncal incluye declaratorias de utilidad pública asociadas a enlaces y caleteras, que permiten reservar suelo para su futura materialización y así contribuir a la continuidad y fluidez del sistema, y de los procesos de evacuación.

1.6.1.1 Aspectos que se modifican en las vías vigentes del PREMVAL al interior del área de modificación⁷

Vías Expresas

Al interior de la poligonal de la presente modificación se integran las vías expresas VE-2v (Proyectada), VE-6v (Ruta 60 CH), y la vía VE-7v (conformada por la Ruta 64 y Ruta 60 CH). Además, se reclasifica una vialidad troncal la cual se incorpora con el código VE-8v.

Vía VE-2v: Esta vía se encuentra definida como una vía expresa en la OP del PREMVAL vigente y fue modificada por la Resolución 2619 publicada en el D.O. con fecha 27-ABR-2018 (Modificación 1 del PREMVAL), eliminando el tramo de los Sectores Canal Chacao - Paso Hondo y Vista Hermosa - Comunas de Quilpué y Viña del Mar. En la vía vigente se identifican 4 tramos, tres de ellos proyectados y uno existente con ensanche de 10 metros a cada costado, para alcanzar un perfil de 50 metros de ancho. Este tramo existente es coincidente con la Ruta F-528.

En esta modificación se elimina el tramo proyectado 2 y 3 incluido en la Modificación 1 del PREMVAL, es decir desde el Límite Urbano sur de la zona ZEU-9 hasta Empalme con vía VT-9v (intersección con la Ruta F-528, punto B1 en el plano 1:20.000), desde donde continua hacia el oriente sin cambios.

Es importante agregar, que actualmente el Ministerio de Obras Públicas (MOP) está evaluando un nuevo trazado de la vía VE-2, el cual será incorporado en una siguiente modificación del PREMVAL, el que se llevará a cabo a través del procedimiento regular indicado en el Art. 36 de la LGUC.

Vía VE-6v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía expresa identificándose 2 tramos, ambos existentes con un perfil de 50 metros de ancho. Corresponde a la vía Troncal Sur – Ruta 60 CH.

⁷ Las presentes descripciones no integran gráficas por vía, considerando lo indicado en el punto 6.1 Sobre la toma de razón de la Contraloría, contenido en la circular DDU 516 de fecha 17 de enero de 2025.

Esta modificación le da continuidad a su trazado en el área rural entre los límites de las comunas de Viña del mar y Quilpué, e incluye un tramo proyectado en túnel en la comuna de Viña del Mar (tramo B-C en el plano 1:20.000), y un ensanche entre las comunas de Viña del Mar y Quilpué (tramo D-E en el plano 1:20.000), en el resto de vía no se incluye ningún tipo de modificación. Las modificaciones propuestas están en concordancia con los estudios de trazado asociados al Troncal Sur realizados por el Ministerio de Obras Públicas.

Vía VE-7v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía expresa identificándose 3 tramos, todos señalados como existentes con un perfil que fluctúa entre 30 y 50 metros. Corresponde a la Ruta 64 y a la Ruta 60 CH.

Esta modificación mantiene las condiciones vigentes de la vía, a excepción de los tramos A-B (plano 1:20.000) en el cual se reconocen los anchos existentes de dicha vía excluyendo las caleteras, las cuales se integran como vías troncales en par vial al igual que sus principales atraviesos.

Vía VE-7ve: Corresponde al enlace existente de la vía VE-7v con las vías VE-6v y VT-11av, el cque se integra a la vialidad vigente del PREMVAL.

Vía VE-8v: Esta vía está conformada por las actuales VT-1 (Ruta F-50), 3-12 PIV (Ruta F-560), y vía VT-44v (Av. La Playa – Marga Marga), las cuales, en los tramos descritos en la respectiva Ordenanza de la presente modificación, se reclasifican como vía expresa. La propuesta incluye el ensanche necesario para materializar un enlace en la conexión de las rutas F-50 y F-560, considerando que desde la ruta F-560 hacia el norte, la vía VT-1v mantiene su condición de vía troncal. Esta modificación permite generar un acceso más rápido desde el sur hacia el Hospital Marga Marga.

Vías troncales PREMVAL

A continuación, se incluye una descripción de las vías troncales del PREMVAL que se modifican al interior del área de la presente modificación. Excluyéndose aquellas que no tienen variación respecto del instrumento vigente.

Vía VT-1v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía troncal identificándose dos tramos, uno existente y uno proyectado, en un perfil de 30 metros de ancho. Se inicia en el límite sur de la conurbación Quilpué - Villa Alemana, coincidente con la ruta F-50, y su trazado termina en el límite norte del área de urbana de Quilpué. A partir de allí no existe continuidad hacia el norte por el área rural.

Esta modificación extiende el trazado hacia e área rural, ajusta los anchos de su trazado en el tramo desde el límite norte y sur del área de modificación generando nuevos tramos; y en el tramo A-E modifica su clasificación a vía expresa.

Esta vía corresponde a la calle Marga Marga en el tramo desde el límite norte del área de planificación hasta la ruta VE-6v, y a la Ruta F-50 entre la vía VE-6v (ruta 60 CH) y el límite sur del área de planificación.

Vía VT-2v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía troncal identificándose tres tramos, uno existente y dos proyectados, todos en un perfil de 30 metros de ancho. Su trazado se inicia en el límite de extensión urbana sur oriente de la comuna de Viña del Mar y continúa hasta la rotonda de Concón.

La presente modificación elimina el tramo proyectado identificado en la OP del PREMVAL vigente desde Límite Ext. Urbana Sur Sector ZE3 Refñaca Alto hasta VE-2v. Hacia el sector sur incluye como parte de esta vía al Camino el Olivar, desde calle Limache hasta la vía VT-8v generando además un nuevo enlace, y desde este punto hacia el norte genera un par vial alrededor de Villa Hermosa para luego continuar en un cauce único hasta la vía 3-9 desde donde continua hasta la vía VE-2v (Ruta F-528), consolidado el borde oriente del sector Refñaca Alto y contribuyendo a la mitigación del riesgo de incendio forestal. El trazado de la vía VT-2v (Par oriente) desde la vía VT-8v hasta Nueva Zelanda, es coincidente con el Proyecto Plan Urbano habitacional (PUH) El Olivar.

Vía VT-8v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía troncal identificándose 4 tramos, 3 de ellos existentes y 1 proyectado. Su trazado se inicia en el límite urbano oriente de la comuna de Quilpué hasta la vía VT-3v en la comuna de Viña del Mar.

La presente modificación genera nuevos tramos desde el nudo con la Av. Tamarugal en la comuna de Viña del Mar, hasta el límite oriente del área de planificación en la comuna de Quilpué, generando nuevos tramos con ensanche para mejorar los enlaces con vías existentes y para adaptarse al proyecto SERVIU.

VT-11bv: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía troncal en par vial con la vía VT-11av. Se define un único tramo existente de 40 metros de ancho que inicia en la vía VT-3v y culmina en la vía VE-7v.

La presente modificación replantea la descripción y estado de esta vía desde su conexión con la VT-11bv (punto A1 del plano 1:20.000) hasta el Camino el Olivar. En esta extensión se define un par vial que reconoce las vías Limache por el norte, denominada para efectos de esta modificación como VT-11bv (Par norte) y la prolongación de Álvarez por el sur, denominada para efectos de esta modificación como VT-11bv (Par sur), desde la vía VT-11bv hasta el paso bajo nivel (que conecta la prolongación de Álvarez con la calle Limache). Luego la vía continúa en único cauce hasta conectar con el Camino El Olivar, que se integra en esta modificación como parte de la vía VT-2v.

Vía VT-11bve: Esta vía se integra como parte del sistema VT-11b, reconociendo el enlace existente entre la calle Limache y enlace (denominado VE-7ve para efectos de la presente modificación) que permite la conexión entre las rutas VT-11av (URBRU062) y la VE-7v.

Vía VT-13v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía troncal identificándose tres tramos, dos de ellos proyectados en un ancho de 35 metros. Su trazado se inicia en la vía VE-2v y culmina en la vía VT-3v, conectando los territorios de la parte alta de Viña del Mar hacia Reñaca.

En esta modificación se ajusta el trazado a la situación existente considerando los tramos que ya han sido ejecutados en la calle Las Maravillas; y mejora el trazado de los tramos proyectados, generando un par vial en el sector de la Villa Rukán, para luego continuar hacia el sur oriente en un único cauce hasta la intersección con la vía proyectada VT-2v.

Vía VT-19v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía troncal identificándose un único tramo existente desde la vía VT-3v hasta la vía VE-7v (Rotonda Santa Julia).

En esta modificación se redefine el tramo entre el límite poniente del área de modificación hasta la caletera oriente de la vía VE-7, generando ensanches que se ajustan al proyecto del Ministerio de Obras Públicas, que modifican la actual rotonda por una extensa plataforma que, además de aportar atributos al espacio público (áreas verdes, áreas de circulación peatonal), permite localizar puntos focales de servicios de emergencia en procesos de evacuación. Luego el trazado se extiende hacia el sur oriente a través de las vías existentes (Santa Julia, Los Crisantemos, Dionisio Hernández, entre otras) hasta conectar con la vía VT-13v. En su trazado se generan tramos en par vial para disminuir el grado de afectación en el tejido residencial consolidado.

Vía VT-44v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía troncal identificándose un único tramo existente de 30 metros de ancho, que se inicia en la vía VE-6v y culmina en la vía VT-7v.

En la presente modificación se extiende el trazado desde la vía VE-6v hasta el límite norte del área de modificación. Desde la vía VE-6v hasta la vía VT-7v se genera un ensanche y se reclasifica como vía expresa VE-8v.

Vía VT-46v: Esta vía se encuentra definida en la OP del PREMVAL vigente como una vía troncal, identificándose un único tramo propuesto de 30 metros de ancho, que inicia en la vía VE-7v y culmina en la vía VE-2v, no posee continuidad más allá de las vías expresas mencionadas, pero en conjunto con las vías VT-20v, 4-13c, y VT-21v, generan la malla vial del Sector Siete Hermanas.

En esta modificación se replantea su conexión con la vía VE-7v en el paso Simón Bolívar conectando hacia la calle Río Álvarez y Rogelio Astudillo, siendo esta última incorporada al sistema vial intercomunal como vía asimilada a troncal, manteniendo el código VT-46. Se integran también como parte de la vía VT-46v las caleteras oriente y poniente (existentes) de la vía VE-7v y que permiten la actual continuidad hacia el poniente de esta vía.

Vías troncales PIV

Vía 3-9: Esta vía ha restituido su vigencia a partir de la Ley N° 20.791 en un ancho proyectado de 20 metros en par vial y de 30 metros en un único cauce en el área rural. Su trazado se inicia en la calle Freire y se extiende hasta la vía VE-2v, conectando Quilpué hacia Concón. Lo anterior, de acuerdo con los tramos integrados en la Resolución 38 Exenta publicada en el D.O. con fecha 20.01.2021 y contenida en el punto Normativa aplicable a la presente modificación del presente documento.

En esta modificación se replantea el trazado del par oriente de esta vía desde la prolongación de la Av. El retiro Norte hasta el punto A1 del plano 1:20.000, configurándose un nuevo par desde la vía VTnv-10. Desde este mismo punto A1 hacia el norte, se modifica el trazado para conectar con el nuevo trazado de la vía VT-2v.

El tramo desde la vía VTnv10 hacia el sur se mantiene vigente y sin modificaciones.

Vía 3-12: Esta vía ha restituido su vigencia a partir de la Ley N° 20.791 en un ancho proyectado de 30 metros. Su trazado se inicia en la Ruta F-50 y culmina en el límite nororiental de la comuna de Quilpué, generando la continuidad de la actual vía VT-7v hacia el área rural de la comuna de Quilpué.

La presente modificación elimina esta vía del sistema intercomunal, ya que su trazado se reclasifica como vía expresa VE-8v.

Vía 4-12: Esta vía ha restituido su vigencia a partir de la Ley N° 20.791. La Resolución 38 publicada en el D.O. con fecha 20.01.2021, la ha interpretado como un par vial en dos tramos cuyos anchos han considerado lo contenido en el “Plano Seccional Línea Oficial calle Limache Prolongación Álvarez”, publicado en el D.O. 19.04.2005.

La presente modificación elimina esta vía del sistema intercomunal y la integra como modificación de la actual vía VT-11bv, en un par vial según los tramos descritos en la Ordenanza de la presente modificación.

Vía 4-17: Esta vía ha restituido su vigencia a partir de la Ley N° 20.791 en un ancho proyectado de 30 metros. Su trazado se inicia en la vía VE-7v y culmina en la VT-9v con una extensión aproximada de solo 800 metros, sin más continuidad que la señalada. Por lo cual, no cumple actualmente funciones de vialidad troncal, de acuerdo con lo contenido en el Art. 2.3.2 de la OGUC.

La presente modificación elimina esta vía del sistema intercomunal.

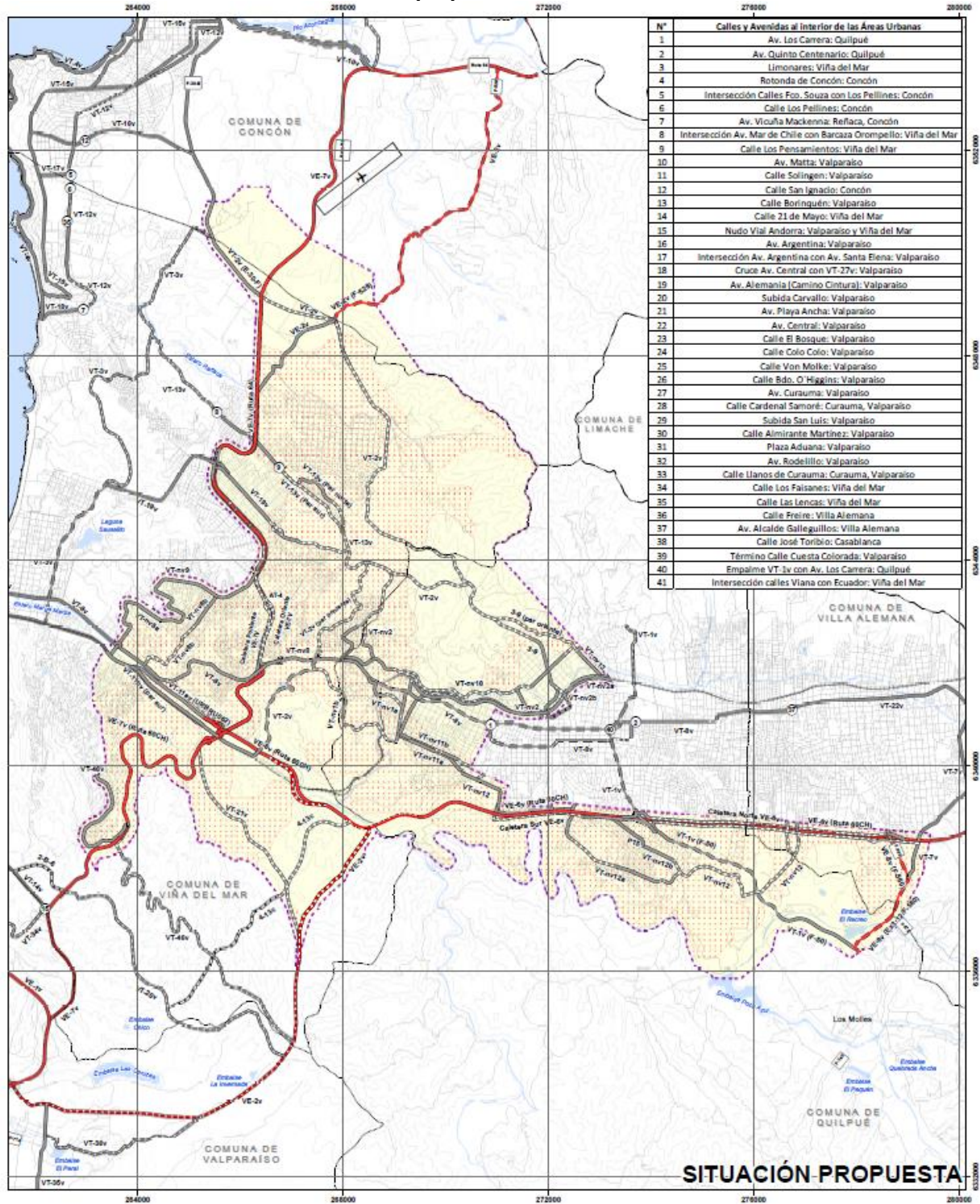
Nuevas vías troncales

Además de las vías mencionadas anteriormente, se integran una serie de nuevas vías y conexiones que se encuentran contenidas en la respectiva ordenanza que se adjuntan a la presente modificación.

Destaca la incorporación de la caletera norte y sur de la vía VE-6v con nuevos atraviesos y el mejoramiento de los enlaces, considerando el Proyecto MOP asociado a este eje, principalmente en las áreas urbanas de Quilpué y Villa Alemana, cuya materialización futura permitirá generar redundancia de vialidad, mejorar la circulación, y aumentar las posibilidades de evacuación del Sector de Los Pinos.

También, la incorporación de la caletera oriente y poniente de la vía VE-7v, junto con nuevos atraviesos y el ensanche de los existentes, principalmente en Glorias Navales, Santa Julia, y Miraflores, lo que permitirá generar nuevos puntos de acceso y de cruce entre los sectores de El Olivar, Villa Dulce, y Eduardo Frei, sectores que presentan problemas de saturación en caso de ser necesaria la evacuación de la población. Lo anterior, considerando también las propuestas del proyecto MOP asociado a la ruta 64.

Ilustración 3 Vialidad propuesta en el área de modificación



Fuente: Elaboración propia en base a plano escala 1:50.000.

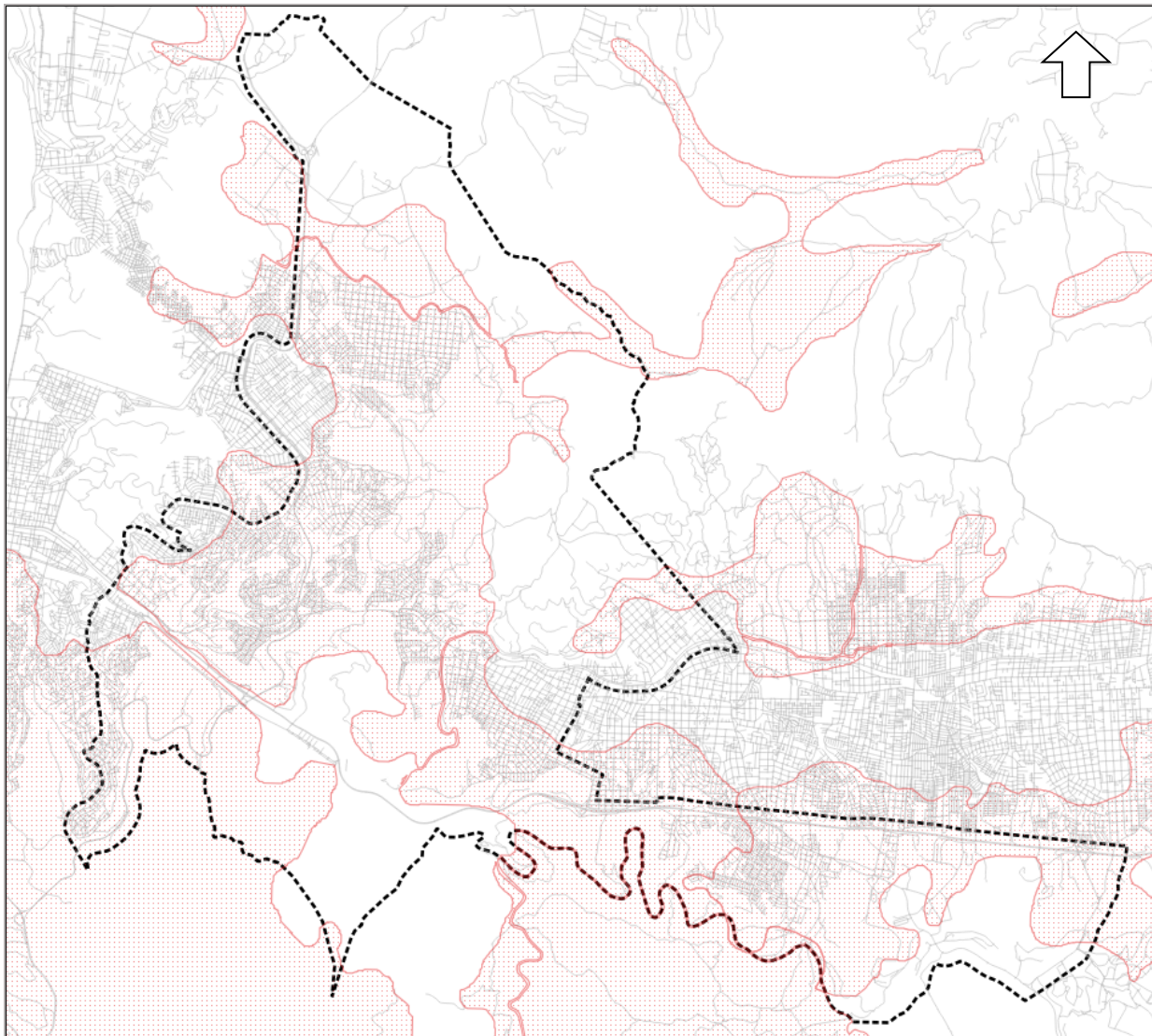
1.6.2 Área Restringida al Desarrollo Urbano

AR-2 Áreas con riesgos generados por la actividad o intervención humana asociado a amenaza de incendio

El área de riesgo por amenaza de incendio queda identificada por aquellas áreas que presentan una vulnerabilidad significativa, asociada a la proximidad entre zonas con alta carga de combustible vegetal y asentamientos humanos. Estas se concentran principalmente en las pendientes y quebradas cercanas a los centros urbanos de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, y Villa Alemana, donde los vientos y la vegetación densa aumentan las probabilidades de propagación de incendios; y en las áreas al sur de la Ruta 60, donde sectores con acumulaciones de vegetación natural en pendientes inclinadas son particularmente críticas.

Las normas urbanísticas que aplicarán en estas áreas cuando se cumplan con los requisitos que establece la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, se encuentran incluidas en la Ordenanza que acompaña la presente modificación.

Ilustración 4 Áreas con riesgos generados por la actividad o intervención humana asociado a amenaza de incendio



Fuente: Elaboración propia.