

**APRUEBA INSTRUCCIONES DE CARÁCTER GENERAL A QUE HACE MENCIÓN EL DECRETO SUPREMO N° 83, de 1985, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, SOBRE REDES VIALES BÁSICAS.**

RESOLUCIÓN EXENTA N° 511 /

**SANTIAGO, 24 FEB 2012**

**VISTO:** Lo dispuesto en los Artículos 6° y 7° de la Constitución Política de la República; la Ley N°18.059; el Artículo 43° de la Ley N°18.287; los Artículos 3° y 5° del D.F.L N°1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado y el Decreto Supremo N°83, de 1985, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre Redes Viales Básicas.

**CONSIDERANDO:**

1.- Que los Artículos 3° y 5° de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, disponen que los Órganos de la Administración del Estado deberán cumplir sus cometidos coordinadamente y propender a la unidad de acción en las tareas que les son propias.

2.- Que el Artículo 43° de la Ley N°18.287, que establece el Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, citada en Visto, dispone que corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de conformidad con las facultades que le fueron asignadas por la Ley N°18.059, definir y señalar las características fundamentales y determinar las Redes Viales Básicas, en cada comuna del país.

3.- Que en cumplimiento del mandato legal, se dictó el Decreto Supremo N°83, de 1985, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre Redes Viales Básicas.

4.- Que el inciso segundo del Artículo 3°, del citado Decreto Supremo N°83, de 1985, dispone que cualquier modificación a las características físicas u operacionales de las vías que integren la Red Vial Básica de una ciudad o conglomerado de ciudades, que comprometan la operación de vehículos y/o peatones, así como los proyectos de construcción de nuevas vías que incidan en la Red Vial Básica, deberán contar con la aprobación del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones que corresponda. Para tal efecto el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones impartirá las instrucciones de carácter general.

SS: 1951

## **RESUELVO:**

**APRUÉBASE** las siguientes instrucciones de carácter general del Decreto Supremo N°83, de 1985, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, "Sobre Redes Viales Básicas":

- 1.- Se entiende por Red Vial Básica de una ciudad, al conjunto de vías, dentro del radio urbano, que por sus características tienen un rol trascendente para los flujos de tránsito. Entre las variables que sirven para caracterizar estas vías están: intensidad del tránsito de vehículos que soportan, velocidad de los flujos, accesibilidad hacia o desde otras vías, y distancia de los viajes que atiende.

El Decreto Supremo N° 83, de 1985, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece 5 categorías viales para las vías que componen las Redes Viales Básicas. Estas categorías son:

- Autopista
- Autovía
- Troncal
- Servicio
- Colectora - Distribuidora

Es importante destacar que no todas las categorías viales antes indicadas se presentarán en las ciudades, respecto de las que se determinarán las Redes Viales Básicas. En general, las categorías de autopista y autovía sólo existirán en los grandes conglomerados urbanos del país.

Uno de los objetivos de definir estas Redes Viales Básicas reside en el hecho de fijar las características operacionales de las vías de acuerdo a su categoría, tales como, velocidades máximas y mínimas que deberán fijarse, horarios de carga y descarga, horarios de recolección de desechos, infraestructura vial anexa para permitir el estacionamiento, accesibilidad respecto de otras vías, etc. Cabe destacar que los servicios de locomoción colectiva, especialmente en las áreas de mayor concentración de demanda, sólo deberían circular por vías que pertenezcan a la Red Vial Básica, con la excepción de que en los sectores extremos, en las proximidades a los terminales, estos servicios podrán circular por vías denominadas locales.

Es importante señalar que los roles que se asignen a las vías existentes, junto con orientar el tipo de función que ellas debieran adoptar, tienen que ser implementadas de manera flexible, quedando sujetos a periódicas revisiones en el futuro.

- 2.- Determinación de la Red Vial Básica de una ciudad

### 2.1- Clasificación de las vías:

Las vías existentes en la realidad son el resultado de combinaciones de distintas características, ante lo cual cada una adquiere una fisonomía propia y casi irrepetible.

Sin embargo, si se consideran sólo ciertas características predominantes de ellas es posible clasificarlas y asignarle a conjuntos de éstas, roles diferentes.

Es así como en el Decreto Supremo, citado en Visto, se establecieron las cinco categorías viales ya indicadas, para las vías que componen la Red Vial Básica.

2.2 Criterios básicos para definir una Red Vial Básica, son:

- a) Detectar con la ayuda de un plano de la ciudad las vías de importancia y tramos de éstas, que reúnan alguna de las siguientes características: que permitan la conectividad de la comuna o ciudad, que soporten altos o medios flujos vehiculares, que posean locomoción colectiva o que soporten viajes de larga y media distancia (como referencia, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, Capítulo 3).

En consecuencia, con este primer análisis deberán eliminarse todas las vías que sean utilizadas solamente por usuarios residentes de ellas, las que de acuerdo al Decreto Supremo N°83, de 1985, citado en Visto, corresponden a vías locales.

- b) Una vez identificadas las vías, o tramos de éstas, se deberá proceder a recopilar antecedentes sobre ellas, en lo que dice relación a flujos vehiculares y distancias de los viajes que soportan. Para ello se sugiere determinar el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) y conocer el origen y destino de los viajes de los usuarios.
- c) Obtenidos los antecedentes antes señalados se deberá proceder a efectuar una primera clasificación basándose en el cuadro que a continuación se detalla, en el cual se establecen tres rangos para la distancia de viaje y tres para la intensidad de los flujos vehiculares.

	<b>Distancias Cortas</b>	<b>Distancias Medias</b>	<b>Distancias Largas</b>
<b>Flujo Alto</b>	Sin clasificación	Colectora Distribuidora	Autopista Autovía
		Servicio	Troncal
<b>Flujo Medio</b>	Sin clasificación	Colectora Distribuidora	Troncal
		Servicio	Servicio
<b>Flujo Bajo</b>	Local	Sin clasificación	Sin clasificación

En dicha figura debe entenderse que cuando el flujo predominante corresponde a usuarios de automóvil, debe utilizarse la denominación superior de los recuadros, es decir, lo que está sobre las líneas punteadas, y la inferior, cuando el flujo predominante corresponda a la locomoción colectiva.

Cabe hacer presente que la función "local" no corresponde a vías pertenecientes a la Red Vial Básica, y sólo se han incluido a fin de que se observen las combinaciones de las variables Flujo y Distancia.

Analizado el cuadro anterior, puede visualizarse, por ejemplo, que en el caso de vías que soporten viajes de mediana distancia en automóviles particulares, con flujos medios o altos, éstas probablemente corresponderán a vías "Colectoras - Distribuidoras".

Asimismo, si el flujo predominante es de locomoción colectiva y se mantienen las combinaciones de distancia y flujo, resulta razonable suponer, en una primera instancia, que se trata de una vía de "servicio".

En consecuencia, el cuadro presentado anteriormente facilitará una primera clasificación de las vías que componen la Red Vial Básica, así como también su determinación respecto de si ellas deben formar parte o no de dicha Red.

- d) Una vez que se haya obtenido la primera clasificación, las vías deberán ser reanalizadas, considerando otras características, señaladas en el Artículo 5º del Decreto Supremo N° 83, de 1985, citado en Visto.
- e) Es probable que las vías, que han sido jerarquizadas, no cumplan en la totalidad con las características antes indicadas. En este caso deberá asimilarse la vía y los tramos de ésta, a la categoría respecto de la cual se cumpla con la mayor cantidad de las características antes descritas.

2.3 De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 83, de 1985, citado en Visto, las Redes Viales Básicas deben determinarse respecto de ciudades que tengan una población superior a 50.000 habitantes. En ciudades de menor tamaño poblacional, también se podrán determinar por causa justificada, en cuyo caso el Secretario Regional competente debe solicitar autorización previa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, autorizándose tal determinación, mediante Resolución.

En todos los casos debe contarse con un informe técnico elaborado por la(s) respectiva(s) Municipalidades, Informe que se entiende por evacuado transcurridos 60 días, a contar de la fecha de despacho por carta certificada del oficio del Secretario Regional requiriéndolo.

3.- Respecto al Informe Vial Básico de proyectos que inciden en modificaciones a las características físicas/operacionales de vías que integran la Red Vial Básica:

De acuerdo con lo establecido en el Decreto Supremo N° 83, de 1985, citado en el Visto, se entenderán modificadas las condiciones operacionales para vías urbanas pertenecientes a la Red Vial Básica de la ciudad, cuando se comprometa la operación de vehículos y/o peatones, así como los proyectos de construcción de nuevas vías que incidan en la Red Vial Básica, los que deberán contar con la aprobación del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones que corresponda. Para tal efecto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones impartirá las instrucciones de carácter general.

Tratándose de los proyectos mencionados, será el Secretario(a) Regional competente, por resolución exenta, quien determinará los valores mínimos, a partir de los cuales dichos proyectos podrán contar con un Informe Vial Básico.

El citado Informe Vial Básico deberá especificar lo siguiente:

- Información general del proyecto:
  - o Ubicación (dirección, comuna) especificando categoría de la vía de la Red Vial Básica sobre la que serán emplazados cada uno de sus accesos.
  - o Superficie construida neta.
  - o Superficie total del terreno.
  - o Cálculo de estacionamientos (Se debe estimar la demanda real de estacionamientos asociada al proyecto)
  - o Indicar si corresponde, la existencia de cruces ferroviarios a nivel asociados a la operación del proyecto (dentro de su área de influencia) y antecedentes de su estado de regularización y habilitación)
  - o Incorporar si corresponde, lista de chequeo de la CONASET
  - o Información de acuerdo a características regionales (cruces ferroviarios, entre otros)
- Área de Influencia del proyecto:
  - o Todas las vía(s) que enfrenta(n) el(los) acceso(s) al proyecto, con un máximo de 4 intersecciones en el entorno del proyecto.

- Mediciones (cuando la Seremitt, lo estime necesario para el proyecto):
  - o Flujos vehiculares y peatonales medidos en el área de influencia del proyecto
  - o Cálculo de los parámetros de distancias mínimas  $d_1$  y  $d_2$ , según el Manual de Vialidad Urbana-Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana REDEVU, vigente.
- Esquemas:
  - o Diseño geométrico de el o los acceso(s) (escala 1:500), de acuerdo a normativa SERVIU o MOP, según corresponda;
  - o Plan de Señalización y Demarcación ajustado a las especificaciones técnicas definidas en el Manual de Señalización de Tránsito vigente, en una escala (1:500). Se debe mostrar claramente las distancias mínimas  $d_1$  y  $d_2$ .
- Certificado de Informaciones Previas vigente emitido por la Dirección de Obras Municipales;
- Definición de la oferta vial, características de la vialidad del área de influencia, cruces ferroviarios, entre otros;
- Rutas de ingreso y egreso propuestas para los usuarios del proyecto (flujos vehiculares y peatonales), indicando porcentajes de distribución de cada una de ellas;
- Movimientos vehiculares generados en cada una de las intersecciones que forman parte del área de influencia del proyecto, y accesos;
- Propuesta de medidas de gestión, tales como: accesibilidad y dispositivos para peatones, pistas de acceso a vehículos, disposición de sitios para el transporte público, señalización y demarcación adecuada para minimizar los riesgos de accidentes, facilidades para ciclistas, facilidades para usuarios vulnerables, y mejoramiento de pavimentos u otras que permitan mitigar adecuadamente los impactos en la Red Vial Básica generados por el proyecto.

La certificación de la correcta ejecución de dichas obras, corresponderá a las Direcciones de Tránsito y Transporte Público Municipal o en su defecto al Departamento Municipal, encargado de las materias de tránsito.

Para la revisión del Informe Vial Básico, el Secretario(a) Regional competente podrá invitarse a participar a los organismos relacionados que estime, según sea el caso.

SECRETARÍA REGIONAL DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
 JEFE DIVISION NORMAS Y OPERACIONES  
 GHH/MW/RSM/AMB/MAS/JIC

**ANÓTESE Y PUBLÍQUESE**

SECRETARÍA REGIONAL DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
 PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMINGUEZ  
 MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES