



Tipo Norma	:Resolución 511 EXENTA
Fecha Publicación	:16-03-2012
Fecha Promulgación	:24-02-2012
Organismo	:MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES; SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
Título	:APRUEBA INSTRUCCIONES DE CARÁCTER GENERAL A QUE HACE MENCION EL DECRETO N° 83, DE 1985, SOBRE REDES VIALES BÁSICAS
Tipo Versión	:Última Versión De : 02-09-2019
Inicio Vigencia	:02-09-2019
Id Norma	:1038068
Ultima Modificación	:02-SEP-2019 Resolución 2417 EXENTA
URL	: https://www.leychile.cl/N?i=1038068&f=2019-09-02&p=

APRUEBA INSTRUCCIONES DE CARÁCTER GENERAL A QUE HACE
MENCION EL DECRETO N° 83, DE 1985, SOBRE REDES VIALES
BÁSICAS

Núm. 511 exenta.- Santiago, 24 de febrero de 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 DFL 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.

Resuelvo:



Apruébanse 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 implementados 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 asignarles 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 que 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

	Distancias Cortas	Distancias Medias	Distancias Largas
Flujo Alto	Sin clasificación	Colectora Distribuidora ----- Servicio	Autopista Autovía ----- Troncal
Flujo Medio	Sin clasificación	Colectora Distribuidora ----- Servicio	Troncal ----- Servicio
Flujo Bajo	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 de 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 distancia a medios a vías que soporten viajes de mediana en automóviles particulares, con flujos 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 de 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 5° 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) municipalidad(es), 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 produzcan modificaciones a las características físicas u operacionales de las vías que integran la Red Vial Básica:

3.1. De la pertinencia del Informe Vial Básico.

De acuerdo con lo establecido en el decreto supremo N° 83, de 1985, "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".

Se considerará que un proyecto compromete la operación de vehículos y/o peatones si cumple copulativamente con los requisitos de localización y de valores mínimos que se detallan a continuación:

a) Requisito de localización: Que al menos uno de sus accesos, de ingreso y/o egreso, se ubique frente a una vía perteneciente a la Red Vial Básica de la ciudad en que se emplaza el proyecto.

b) Requisito de valores mínimos: Que se igualen o superen los valores mínimos, según tipo de proyecto y unidad de referencia, que hayan sido definidos por resolución exenta del Secretario Regional Ministerial competente.

3.2 Del contenido del Informe Vial Básico.

a) Información general del proyecto, adjuntando la ficha dispuesta en el Anexo I.

b) Área de influencia del proyecto.

Corresponde a la zona en la que se deben analizar y mitigar, mediante las correspondientes medidas de mitigación aplicables, los impactos relevantes que se producirían en el sistema de movilidad local como consecuencia de la puesta en operación del proyecto.

El área de influencia estará determinada por el espacio público contiguo al predio en que pretende emplazarse el proyecto, y por los tramos de vías que conectan cada uno de los accesos (entrada y salida) del proyecto con la primera intersección con otra vía principal, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones. El área de influencia deberá presentarse en un esquema gráfico, tal como el ejemplo señalado en el Anexo II.

En el plano o esquema gráfico del área de influencia se deberán especificar los siguientes elementos:

i) Los accesos del proyecto, tanto vehiculares como

Resolución 2417
EXENTA,
TRANSPORTES
Art. ÚNICO
D.O. 02.09.2019



peatonales y de ciclistas, incluyendo la parte de la calzada o de la acera requerida al efecto, precisando si a través de éstos puede efectuarse la entrada al proyecto, la salida del mismo o ambas.

ii) Las afectaciones a utilidad pública contempladas en el instrumento de planificación territorial para ensanche o apertura de vías, en aquella parte que graven al predio en que se emplazará el proyecto.

iii) Los tramos de vías, en su ancho entre líneas oficiales, que enfrenten el predio, y los que conecten los accesos del proyecto con la primera intersección con otra vía principal, incluyendo la superficie ocupada por tales intersecciones. Excepcionalmente, cuando en la situación actual no exista intersección a menos de 500 metros respecto del acceso del proyecto, el área de influencia quedará reducida a esa distancia.

c) Informe

El informe deberá incluir al menos los siguientes aspectos:

i) La descripción de las rutas de ingreso y egreso del proyecto (rutas vehiculares, peatonales y de ciclistas).

ii) El análisis de los movimientos y posibles conflictos entre modos (vehículo y peatón, vehículo y ciclista, peatón y ciclista, entre otros) que se den en el área de influencia.

iii) Las medidas de mitigación que se deben ejecutar para minimizar los conflictos en el área de influencia, siendo éstos del tipo: instalación o reposición de señalización, reforzamiento de la demarcación vial, instalación de vallas peatonales, demarcación de pasos peatonales, demarcación y señalización de ciclovías, si corresponde. Se debe adjuntar un plano con la situación proyectada.

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."

3.3 De la consulta de pertinencia de realizar un Informe Vial Básico.

El titular de un proyecto de construcción podrá consultar al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo, si su proyecto debe elaborar un Informe Vial Básico.

La Secretaría Regional tendrá un plazo máximo de diez días hábiles, contados desde el ingreso del requerimiento respectivo, para emitir dicho pronunciamiento, el cual deberá acompañarse conjuntamente con los antecedentes exigidos para la obtención del permiso de edificación contenidos en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Además, si así lo solicitare el titular, las mitigaciones establecidas en el Informe Vial Básico podrán garantizarse, previa autorización de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, conforme lo dispone el artículo 173 de la ley N° 20.958, a efectos de obtener la recepción definitiva por parte de la respectiva Dirección de Obras Municipales.

3.4 De la revisión de un Informe Vial Básico.

Una vez realizado el ingreso de un Informe Vial Básico, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo tendrá un plazo máximo de cuarenta y cinco días corridos para aprobar, observar o rechazar el informe mediante oficio fundado, previa consulta



a las Direcciones de Obras Municipales, de Tránsito y Transporte Público del municipio correspondiente y a los demás órganos públicos que, conforme a la naturaleza del proyecto, sean competentes en las materias específicas a evaluar en cada proyecto.

El Secretario Regional deberá, a su vez, informar a los órganos consultados, que dispondrán de un plazo máximo de veinte días corridos, contados desde la recepción del oficio, para remitir las observaciones o pronunciamiento que corresponda. Vencido dicho plazo, el Secretario Regional, con o sin los informes requeridos a los órganos consultados, podrá pronunciarse directamente sobre el Informe Vial Básico.

En el caso que el Secretario Regional formule observaciones al Informe Vial Básico, el titular del proyecto tendrá un plazo máximo de treinta días corridos para presentar el informe corregido en la misma Secretaría Regional, contados desde la notificación de la comunicación respectiva, la que podrá realizarse mediante correo electrónico si el solicitante así lo ha manifestado en su solicitud.

Vencido este plazo sin que se hubiere ingresado el informe corregido, el Secretario Regional emitirá una resolución del rechazando el informe por no haberse subsanado las observaciones dentro de plazo. En contra de la resolución que rechaza el informe, el titular del proyecto podrá interponer los recursos que establece la ley N° 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos, que resulten procedentes.

El titular podrá siempre ingresar un nuevo Informe Vial Básico, para comenzar un nuevo proceso de revisión, si el anterior fuere rechazado.

Sin perjuicio de que los plazos definidos son de días corridos, cuando el último día de un plazo sea inhábil se entenderá prorrogado al primer día hábil siguiente.

Anótese y publíquese.- Pedro Pablo Errázuriz
Domínguez, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
Lo que transcribo para su conocimiento.- Saluda a Ud.,
Juan Carrasco Delgado, Jefe División Administración y Finanzas.