

ORD. Nº 1323

ANT.: Ninguno.

MAT.: Informa lineamientos de financiamiento para iniciativas de Vialidad Urbana.

Concepción, 20 ABR. 2016

DE: INTENDENTE REGION DEL BÍO BÍO

A: LA INDICADA SEGÚN DISTRIBUCION

Junto con saludar cordialmente, a través del presente vengo en adjuntar a usted: LINEAMIENTOS TECNICOS DE FINANCIAMIENTO PARA INICIATIVAS DE VIALIDAD URBANA, que serán aplicados a contar de la fecha de este Oficio Ordinario e implementados específicamente en la entrega de los Certificados de Pertinencia por parte del MINVU, solicitados por el COMITÉ DE PREADMISIBILIDAD, de este Gobierno Regional, a las iniciativas postulantes a financiamiento FNRD.

Estos lineamientos fueron trabajados en conjunto por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, El Ministerio de Desarrollo Social y la División de Planificación de este Gobierno Regional, dados los antecedentes técnicos y los recursos que posee tanto el SECTOR como el FNRD.

Estos Lineamientos, deberán ser utilizados por cada formulador para ordenar la decisión de postulación de financiamiento de sus iniciativas de Vialidad Urbana.

Cualquier duda, consulta u observación, favor comunicarse con Luciano Parra Provoste, Jefe de División de Planificación del Gobierno Regional al correo lparra@gorebiobio.cl o en su defecto con Vivianne Muñoz Venegas, Coordinadora de la Unidad de Preinversión del Gobierno Regional, al correo vmunoz@gorebiobio.cl.

Sin otro particular, se despide atentamente


GOBIERNO REGIONAL
RODRIGO DIAZ WÖRNER
INTENDENTE REGION DEL BÍO BÍO
GOBIERNO REGIONAL DEL BÍO BÍO
LPP/vmv/vmv

Distribución:

1. Alcaldes Comunas de la Región del Biobío.
2. División de Planificación y Desarrollo Regional.
3. Unidad de Preinversión.
4. Oficina de Partes.

LINEAMIENTOS TECNICOS PARA EL FINANCIAMIENTO DE INICIATIVAS DE VIALIDAD URBANA

Documento trabajado en conjunto por MINVU, MDS y GORE BIOBIO

Abril 2016

ANTECEDENTES TECNICOS:

El Sistema de Nacional de Inversiones (SNI) establece definiciones y requisitos para la formulación de proyectos a postular, donde los proyectos de Vialidad del Ministerio, recaen en el Subsector Transporte Urbano y Vialidad Peatonal, ya que, por definición son todas aquellas asignaciones de recursos tendientes a mejorar el desplazamiento peatonal y vehicular dentro del radio urbano. Así su competencia será:

Tipo de Proyecto	Competencia de Análisis
Proyectos de Vialidad Urbana Estructurante	Nivel Central
Proyectos de Vialidad Urbana Intermedia	Nivel Regional
Proyectos de Pavimentos Participativos	Nivel Regional

Proyectos de Vialidad Urbana Estructurante:

- Proyecto que afecta a una o más vías Expresas o Troncales.
- Proyecto que afecta a una o más vías colectoras, considera sólo los procesos de construcción o ampliación con una longitud superior a los 1.000 m.

Proyectos de Vialidad Urbana Intermedia:

- Proyecto que afecta a una o más vías colectoras, considera los procesos de reposición y mejoramiento. En el caso de ampliación, intervenciones en una longitud menor a 1.000 m.
- Afecta una o más vías de servicio.

Proyectos de Pavimentos Participativos:

- Afecta a una o más vías locales, es decir, calles o pasajes de escala vecinal.
- Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

Del mismo modo el SNI y como herramienta de apoyo establece, para la formulación de estos tipos de proyectos, normas y definiciones para facilitar su creación, siendo los más relevantes:

CONSTRUCCIÓN: Acción que corresponde a la materialización de un servicio que no existe a la fecha.

AMPLIACIÓN: Acción que tiene por objeto aumentar la capacidad de servicio, sin modificación de lo existente.

HABILITACIÓN: Acción tendiente a lograr que un determinado bien o servicio sea apto o capaz para aquello que antes no lo era.

REPARACIÓN: Toda acción que tiene como finalidad recuperar el deterioro ocasional sufrido por una infraestructura ya construida.

REPOSICIÓN: Implica la renovación parcial o total de un servicio ya existente, con o sin cambio de la capacidad y/o calidad del mismo.

RESTAURACIÓN: Acción que tiene por objetivo reparar elementos para volverlos al estado o estimación original.

MEJORAMIENTO: Acción que tiene como objetivo aumentar la calidad de un servicio existente.

Por otra parte, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) regula los procesos de planificación urbana, de urbanización y de construcción y, además, los estándares técnicos de diseño y de construcción exigibles.

En lo referente a Urbanización es necesario establecer los siguientes vocablos o definiciones, los cuales están establecidos en el **Artículo 1.1.2 de la OGUC**, siendo:

Acera: parte de una vía destinada principalmente para circulación de peatones, separada de la circulación de vehículos.

Calle: vía vehicular de cualquier tipo que comunica con otras vías y que comprende tanto las calzadas como las aceras entre dos propiedades privadas o dos espacios de uso público o entre una propiedad privada y un espacio de uso público.

Calle Ciega: la que tiene acceso solamente a una vía.

Calzada: parte de una vía destinada a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados.

Línea Oficial: la indicada en el plano del instrumento de planificación territorial, como deslinde entre propiedades particulares y bienes de uso público o entre bienes de uso público.

Pasaje: vía destinada al tránsito peatonal con circulación eventual de vehículos, con salida a otras vías o espacios de uso público y edificada a uno o ambos costados.

Proyecto: conjunto de antecedentes de una obra que incluye planos, memorias, especificaciones técnicas y, si correspondiere, presupuestos.

Red Vial Básica: conjunto de vías existentes que, por su especial importancia para el transporte urbano, pueden ser reconocidas como tales en los instrumentos de planificación territorial.

Red Vial Estructurante: conjunto de vías existentes o proyectadas que, por su especial importancia para el desarrollo del correspondiente centro urbano, deben ser definidas por el respectivo instrumento de planificación territorial.

Vereda: parte pavimentada de la acera.

Vía: espacio destinado a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados y/o peatones.

El artículo 2.1.10 de la OGUC establece que, en el Plan Regulador Comunal, se mostrarán, en virtud de un diagnóstico, las vías estructurantes, en especial las vías colectoras y de servicio y, del mismo modo, las vías expresas y troncales.

El artículo 2.2.1 de la OGUC establece que, la ejecución de obras de urbanización en el espacio público, por parte de los municipios u otros organismos públicos, son sin perjuicio de la obligación de los propietarios de pagar, con carácter de contribución de pavimentación, el valor de las obras de pavimentación frente al predio que correspondan conforme a la ley Nº 8.946, sobre pavimentación comunal, en los siguientes casos:

- a) Cuando no se haya pagado anteriormente el valor de las obras de pavimentación frente al predio, en cuyo caso el propietario deberá pagar el costo de las soleras, del pavimento de la acera hasta un ancho de 3 m., y el pavimento de la calzada hasta un ancho de 5 m. o hasta el eje de la calzada si su ancho es menor.
- b) Cuando se trate de obras de repavimentación posteriores al plazo de duración del pavimento, en lo que corresponda a la carpeta de rodado inscrita en el área señalada en la letra a) anterior.
- c) Cuando se trate de ensanches de calles, en las áreas que faltaren hasta completar los anchos indicados en la letra a) anterior.

Siendo importante indicar que en todos los casos señalados en las letras anteriores la elaboración del proyecto, su aprobación y la ejecución de las obras corresponderán al municipio u organismo público competente.

El artículo 2.2.8 de la OGUC, específicamente dirigido al tema de las veredas, tiene como finalidad asegurar el uso, permanencia y desplazamiento de todas las personas en forma autónoma y sin dificultad, incluidas las personas

con discapacidad, especialmente aquellas con movilidad reducida, los nuevos espacios públicos y aquellos existentes que se remodelen, para lo cual se establecen diversas disposiciones, siendo las más relevantes:



1. En todas las veredas se deberá consultar una ruta accesible, la que deberá identificarse y graficarse en los respectivos planos del proyecto. Su ancho será continuo y corresponderá al ancho de la vereda, con un mínimo de 1,20 m. por 2,10 m de alto.
2. En los pasos para peatones, así como en los cruces de vías no demarcados, el desnivel entre la vereda y la calzada deberá ser salvado con un rebaje de la vereda mediante rampas antideslizantes.
3. Entre otras disposiciones relevantes.

En este ámbito, el artículo en comento hace mención que tratándose de proyectos de repavimentación, reparación, remodelación o reposición de veredas y/o calzadas, el respectivo proyecto de pavimentación deberá considerar la construcción de los rebajes de vereda con sus respectivas rampas, siempre dando continuidad a la circulación peatonal entre veredas.

El artículo 2.3.1 de la OGUC establece que a red vial pública será definida en los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes, fijando el trazado de las vías y su ancho, medido entre líneas oficiales, lo que se graficará en el plano respectivo, donde las vías se definirán según la siguiente clasificación:

I. VÍA EXPRESA: su rol principal es establecer las relaciones intercomunales entre las diferentes áreas urbanas a nivel regional. Siendo sus principales características:

- a. Sus calzadas permiten desplazamientos a grandes distancias, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 8 km. Velocidad de Diseño entre 80 y 100 km/h.
- b. Tiene gran capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares, mayor a 4.000 vehículos/hora considerando ambos sentidos.
- c. Flujo predominante de automóviles, con presencia de locomoción colectiva y vehículos de carga. Prohibición de circulación para vehículos de tracción animal.
- d. Sus cruces con otras vías o con circulaciones peatonales preferentemente deberán ser a distintos niveles.
- e. Entre otras características que son mencionadas en el artículo en comento.

II. VÍA TRONCAL: su rol principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna. Siendo sus principales características:

- a. Sus calzadas permiten desplazamientos a grandes distancias, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 6 km. Velocidad de Diseño entre 50 y 80 km/h.
- b. Tiene alta capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares, mayor a 2.000 vehículos/hora, considerando ambos sentidos.
- c. Flujo predominante de locomoción colectiva y automóviles. Restricción para vehículos de tracción animal.
- d. 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, las cuales siempre son preferenciales. Sus cruces a nivel con otras vías troncales deben ser controlados.
- e. Entre otras características que son mencionadas en el artículo en comento.

III. VÍA COLECTORA: 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. Siendo sus principales características:

- a. Sus calzadas atienden desplazamientos a distancia media, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 3 km. Velocidad de Diseño entre 40 y 50 km/h.
- b. Tiene capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares mayor a 1.500 vehículos/hora, considerando ambos sentidos.
- c. Flujo predominante de automóviles. Restricciones para vehículos de tracción animal.
- d. 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.
- e. Entre otras características que son mencionadas en el artículo en comento.

IV. VÍA DE SERVICIO: Vía central de centros o subcentros urbanos que tiene como rol permitir la accesibilidad a los servicios y a los comercios emplazados en sus márgenes. Siendo sus principales características:

- a. Su calzada atiende desplazamientos a distancia media, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 1 km. Velocidad de Diseño entre 30 y 40 km/h.
- b. Tiene capacidad media de desplazamiento de flujos vehiculares, aproximadamente 600 vehículos/hora, considerando toda su calzada.
- c. Flujo predominante de locomoción colectiva. Restricción para vehículos de tracción animal.
- d. Sus cruces pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sólo respecto a las vías locales y pasajes, los cuales podrán ser controlados.
- e. Entre otras características que son mencionadas en el artículo en comento.

V. VÍA LOCAL: Su rol es establecer las relaciones entre las vías Troncales, Colectoras y de Servicios y de acceso a la vivienda.

- a. Su calzada atiende desplazamientos a cortas distancias. Ausencia de continuidad funcional para servicios de transporte. Velocidad de Diseño entre 20 y 30 km/h.
- b. Tiene capacidad media o baja de desplazamientos de flujos vehiculares.
- c. Flujo de automóviles y vehículos de tracción animal y humana, excepcionalmente locomoción colectiva.
- d. Sus cruces pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sólo respecto a los pasajes.
- e. Entre otras características que son mencionadas en el artículo en comento.

Siendo importante destacar que en las vías expresas, troncales, colectoras y de servicio estarán permitidas las ciclovías, siempre que cumplan los requisitos de segregación contemplados en el artículo 2.3.2. bis de la OGUC. Mientras que en las vías locales no se requerirá segregación.

El artículo 2.3.3 de la OGUC establece las vías de uso público para la circulación peatonal, se definirán considerando las siguientes características:

Pasajes en general: son vías destinadas a la circulación de peatones y al tránsito eventual de vehículos.

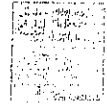
Pasajes en pendiente elevada: son vías de uso público exclusivamente para la circulación peatonal ejecutadas en terrenos de pendiente promedio superior a 20%.

Por último, las actividades de Conservación (Mantenimiento) de Infraestructura Pública son analizadas en el **Oficio Circular N°33 del 13.07.2009**, del Ministerio de Hacienda, indicándose, en el punto 4 del oficio en comento, que no requerirán evaluación por parte del MDS, pero se entenderá como Conservación (Mantenimiento) de Infraestructura Pública lo siguiente:

- a) Las Reparaciones correspondientes a aquellas intervenciones en cualquier infraestructura pública cuyo costo total sea menor o igual al 30% del costo total de reponer el activo.
- b) Aquellas obras de reposición de pavimentos y obras anexas, que no afectan la capacidad ni la materialidad de la vía, ni tampoco modifica de manera significativa su geometría. Asimismo, se entenderá por obras anexas, en el caso de vías interurbanas, aquellas referidas a obras de arte, señales y elementos de seguridad y las obras de habilitación, reposición y/o mejoramiento del saneamiento de un camino. En el caso de vías urbanas, se entenderá por obras anexas a las veredas y las soleras. Estas obras anexas podrán ejecutarse también en forma independiente de la vía.

En este mismo ámbito, Conservación (Mantenimiento) de Infraestructura Pública, el Artículo N°74 de la Ley 8.946 de Pavimentación Comunal establece que mientras un pavimento construido con cargo a los vecinos esté en su plazo normal de duración, todas las reparaciones por desgaste, por accidente del terreno, etc., que sufra, serán de cuenta del Gobierno Regional y se atenderá con cargo a los fondos que al efecto le asigne la Ley de Presupuestos. Los plazos normales de duración, contados desde la fecha media de entrega al tránsito, serán los que se fijen en el Reglamento para cada clase de pavimento.

Por último señalar que las obras de Conservación, necesitan que los diseños de estas tengan el visto bueno técnico del SERVIU, el cual puede solicitar cambios de geometría, para que estas reparaciones o conservaciones se realicen aplicando la norma exigida. Esto no será contemplado como un mejoramiento, sino una necesidad de la Conservación y seguirá siendo analizado técnicamente por el GORE BIOBIO.



Por lo tanto y a la luz de lo expuesto y, además, considerando marcos presupuestarios y líneas de financiamiento existentes, se recomienda lo siguiente:

**PARAMETROS DE DECISIÓN DE FINANCIAMIENTO Y PERTINENCIA DE LA
POSTULACION AL MISMO**

1. La búsqueda de financiamiento de **proyectos de pavimentación o repavimentación de faja de calzada y/o de sus veredas**, por parte de los municipios, tanto de **pasajes, vías locales y algunas vías de servicio** (con características asimilables a las vías locales) corresponda al **Programa de Pavimentación Participativa del Ministerio de Vivienda y Urbanismo**, utilizando las bondades que, a estos proyectos se les exige, tales como:
 - Proyecto levantado por la comunidad y/o municipio.
 - Participación Ciudadana.
 - Ejecución por parte de SERVIU, mediante convenios con municipio.

2. La búsqueda de financiamiento para **proyectos en vialidades de mayor envergadura**, ya sean **vías expresas, troncales y colectoras de más de 1000 metros de longitud**, corresponda a la **Línea de Vialidad Urbana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo**, la cual se caracteriza por:
 - Facilitar la conectividad del transporte público y privado.
 - Abordar el espacio público completo, esto es, calzadas y aceras, rehaciendo o mejorando los pavimentos, ampliando capacidades, mejorando estándares con la implementación, por ejemplo, de vías segregadas para locomoción colectiva, paraderos, semáforos, señalización y demarcación, iluminación, ciclovías, solución de escurrimiento de las aguas lluvias, facilidades para discapacitados, paisajismo, etc.
 - Cuando es necesario, efectuar expropiaciones para ampliar el espacio público, mover redes de servicios públicos, construir desniveles tales como pasos superiores o inferiores, puentes urbanos, muros de contención y otras obras de ingeniería.
 - Ejecución por parte del SERVIU.

3. La búsqueda de financiamiento para proyectos en **Vialidades Intermedias**, ya sean **vías colectoras de menos de 1000 metros y vías de servicios**, correspondan a la **línea del FNDR del Gobierno Regional**.

4. Que la búsqueda de financiamiento **para proyectos de Conservación**, que implica la **mantención y reparación de Vías Urbanas** cualquiera sea su característica y financiamiento de construcción, donde la **mantención y reparación se realiza por desgaste u accidente del terreno**, corresponde a la **línea del FNDR del Gobierno Regional**.