

**APRUEBA PROCEDIMIENTO PARA
AUTORIZAR PROYECTOS DE VÍAS
TEMPORALES PARA VEHÍCULOS NO
MOTORIZADOS EN LA REGIÓN
METROPOLITANA DE SANTIAGO.**

VISTO: Lo dispuesto en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito; la Ley N° 18.059, que asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le señala atribuciones; en la Ley N° 21.074, sobre fortalecimiento de la regionalización del país, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública; en el decreto supremo N° 30, de 2017, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el Acuerdo de París; en el decreto supremo N° 102, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos y deroga decreto supremo N° 116, de 1988, del mismo Ministerio; en las Resoluciones N° 59, de 1985 y N° 39, de 1992, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que delegan facultades que indican en los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones; en el Decreto Supremo N° 71, de 2019, del Ministerio del Interior, que individualiza las competencias radicadas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a transferir a los gobiernos regionales de acuerdo a lo dispuesto en el artículo quinto transitorio de la Ley N° 21.074, sobre fortalecimiento de la regionalización del país; el Decreto Supremo N° 236, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que transfiere competencias radicadas en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a que alude el artículo 1° del decreto N° 71, de 2019, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, cual es, prohibir por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas, a los Gobiernos Regionales que indica; en el Oficio Circular N° 270-3211, de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; en la Resolución N°7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón, y demás normativa que resulte aplicable.

CONSIDERANDO:

1° Que, el artículo primero de la Ley N° 18.059, dispone que: *"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones será el organismo normativo nacional encargado de proponer las políticas en materia de tránsito por calles y caminos y demás vías públicas o abiertas al uso público y de coordinar, evaluar y controlar su cumplimiento."*

2° Que, dentro de los compromisos asumidos por Chile en el Acuerdo de París, promulgado por el D.S. N° 30, de 2017, citado en el Visto, para alcanzar la carbono-neutralidad al año 2050, las NDC (por su sigla en inglés o contribuciones determinadas a nivel nacional), se incluye directamente la meta de disminuir el uso del transporte motorizado privado y su reemplazo por viajes en buses y bicicletas. En ese sentido, es fundamental contar con infraestructura y condiciones adecuadas para promover ese cambio modal.

3° Que, el artículo 113 del D.F.L. N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fijó el texto

refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, en adelante la "Ley de Tránsito", establece que *"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas. Esta facultad será ejercitada de oficio o a petición de las Municipalidades o de la Dirección de Vialidad, según corresponda."*, facultad que fue delegada en los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones mediante Resolución N° 59, de 1985 citada en el visto.

4° Que, el artículo 2° de la Ley de Tránsito define en el número 38) "Pista de uso exclusivo" como el *"Espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente"* y en el número 55) define la "Vía exclusiva" como *"Calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente"*, lo que deja abierta la opción para destinar un espacio de la vía a vehículos no motorizados. A mayor abundamiento, el artículo 129, del referido cuerpo legal establece que *"Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas."*

5° Que, el decreto supremo N° 102, de 2019, citado en el Visto, reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías, estableciendo la autorización de operación de nuevas ciclovías y ciclovías existentes, pero no contempla la evaluación de experiencias temporales.

6° Que, de otra parte, en el contexto de pandemia y su impacto en la movilidad, diversos países realizaron intervenciones provisionales de emergencia y diversas organizaciones internacionales enviaron recomendaciones al respecto. Ante esto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el Oficio Circular N° 270-3211, de 2020, con recomendaciones a los municipios para que desarrollen soluciones temporales para la movilidad activa.

7° Que, basado en la experiencia precedentemente señalada, se ha presentado la necesidad de contar con un procedimiento para evaluar la implementación y uso de vías temporales, agilizando la prueba y testeado de las mismas como soluciones innovadoras, efectivas, seguras y sostenibles, y cuyos resultados permitan apoyar la decisión de ajustar a la normativa vigente que resulte aplicable o retrotraer tales vías al estado anterior a la ejecución de los correspondientes proyectos.

8° Que, en concordancia con lo establecido en la ley N° 21.074 sobre fortalecimiento y regionalización del país, y en el decreto N° 71, de 2019, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, mediante el decreto supremo N° 236, de 2020, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, se traspasó la competencia del artículo 113 de la Ley de Tránsito, señalada en el considerando 2° de esta resolución, a los Gobiernos Regionales, con excepción de la Región Metropolitana de Santiago, por un plazo de 2 años desde la publicación en el Diario Oficial del referido decreto, esto es, hasta el 26 de mayo de 2023.

9° Que, teniendo en consideración lo anteriormente expuesto, es necesario establecer un procedimiento para autorizar

proyectos de vías temporales para vehículos no motorizados en la Región Metropolitana de Santiago.

RESUELVO:

1° APRUÉBASE el siguiente “Procedimiento para autorizar proyectos de vías temporales para vehículos no motorizados en la Región Metropolitana de Santiago”, cuyo texto se transcribe a continuación:

PROCEDIMIENTO PARA AUTORIZAR VÍAS TEMPORALES PARA VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

I. OBJETIVO DE LAS VÍAS TEMPORALES

Actualmente, la existencia de alternativas de movilidad sostenible es cada vez más relevante. Los compromisos asumidos por Chile en el Acuerdo de París para alcanzar la carbono-neutralidad al año 2050, las NDC (por su sigla en inglés o contribuciones determinadas a nivel nacional), incluyen directamente la meta de disminuir el uso del transporte motorizado privado y su reemplazo por viajes en buses y bicicletas. Contar entonces con infraestructura y condiciones adecuadas para promover ese cambio modal es altamente relevante. Para lograrlo, los mecanismos actuales con que cuentan los gobiernos locales para dotar sus calles de opciones para usuarios de vehículos no motorizados, requieren ser complementados.

En esa línea, se crea un procedimiento para agilizar la prueba y testeo de soluciones innovadoras, efectivas, seguras y sostenibles, a través de vías temporales para vehículos no motorizados, que permitan avanzar de forma eficaz hacia la ejecución de obras definitivas, en línea con el Decreto Supremo N° 102, de 2019 (en adelante, el “Reglamento”), que regula, entre otros aspectos, las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías en Chile. El presente procedimiento de vías temporales tiene el propósito de poder instalar nuevas herramientas en el Estado, para innovar en la forma de construir infraestructura sostenible y alternativas de movilidad no motorizada en la ciudad. Estas nuevas herramientas permiten someter la infraestructura a pruebas de desempeño, de manera de poder afinar el diseño definitivo a través de diversas mediciones que permitan recoger evidencias sobre su funcionamiento.

II. GLOSARIO

Para efectos del presente documento, los siguientes conceptos tendrán el contenido que a continuación se indica:

- 1. CICLOVÍA:** espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros ciclos, que puede estar segregada física o visualmente, según las características y clasificaciones que se definen en el

[Reglamento](#), de condiciones de gestión y seguridad de las ciclovías. Como documento orientador se dispone de la [Guía](#) de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías.

2. **VÍAS TEMPORALES PARA VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS:** vía o pista destinada al uso de vehículos no motorizados, por un plazo definido, con el objetivo de estudiar su potencial uso e informar la determinación de modificar, finalizar o mantener la intervención. Se habilita a través de la facultad que otorga el [artículo 113](#) del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito (en adelante, la “Ley de Tránsito”), en línea con las definiciones de “pista de uso exclusivo” y “vía exclusiva”, aplicado a vehículos no motorizados, contempladas en el artículo 2 numerales 38 y 55, respectivamente, de la Ley de Tránsito. Cabe mencionar que el [D.S. N° 236, de 2020](#), del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, traspasa la mencionada competencia del artículo 113 de la Ley de Tránsito a los Gobiernos Regionales (GORE), con excepción de la Región Metropolitana (RM), por un plazo de 2 años desde la publicación del referido Decreto, esto es, hasta el 26 de mayo de 2023.
3. **INTERESADO:** la(s) Municipalidad(es) o el Gobierno Regional, que propone una Vía Temporal para vehículos no motorizados.
4. **PROYECTO DE VÍA TEMPORAL:** estudio experimental de baja escala, de duración acotada en el tiempo y que permite recolectar evidencia suficiente para evaluar la factibilidad, costos y dificultades de un proyecto, antes de decidir su ejecución definitiva. De acuerdo a los resultados y análisis obtenidos a partir de éste en la Memoria Final, conforme a lo dispuesto en el apartado VII. del presente documento, al término del proyecto de vía temporal se deberá ajustar a la normativa vigente que resulte aplicable o retrotraer la vía al estado anterior a la ejecución del proyecto.

III. PROCEDIMIENTO PARA AUTORIZAR PROYECTOS DE VÍAS TEMPORALES

Para someter un Proyecto de Vía Temporal al procedimiento de aprobación, se deberán seguir los siguientes pasos:

1. **PROPUESTA:** El Interesado deberá enviar, en formato libre, la propuesta de Vía Temporal a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana de Santiago (SEREMITT Metropolitana), la que la distribuirá a los representantes de las divisiones o áreas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) que corresponda y, al menos, a la División de Normas y Operaciones (DNO), a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) y al Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA).

No existe un formato único para presentar un Proyecto de Vía Temporal, ya que dependerá de la naturaleza y magnitud del objeto a estudiar. Sin perjuicio de ello, la propuesta deberá como mínimo:

- a) Estar encabezada por el “Informe de Solicitud”, cuyo modelo se encuentra en el Anexo de este documento.
- b) Incorporar, a continuación del Informe de Solicitud, una “Memoria Explicativa”, que especifique los objetivos, formatos y otras características relevantes del Proyecto de Vía Temporal, que permitan dar cumplimiento a los aspectos indicados en los apartados IV. y V. del presente documento, además del contenido mínimo para la memoria final.
- c) Explicitar cuál(es) de los elementos o criterios del apartado VI. del presente documento son parte de la ejecución del Proyecto de Vía Temporal.

d) Anexar un esquema de emplazamiento.

En caso que el Interesado sea un Gobierno Regional, en la propuesta deberá constar el acuerdo de las respectivas municipalidades a quienes afecte la propuesta de Vía Temporal.

2. **REUNIÓN:** La SEREMITT Metropolitana coordinará una reunión (presencial o virtual) con el Interesado para que éste exponga su propuesta de Vía Temporal. En esta reunión se revisarán los aspectos de su implementación, generando una solución consensuada a ser implementada.
3. **PROPUESTA ACORDADA:** Luego de efectuada la reunión y aplicados los cambios acordados al Proyecto de Vía Temporal, el Interesado deberá ingresar a la SEREMITT Metropolitana un documento que contenga esta versión consensuada de la propuesta.
4. **REVISIÓN Y OBSERVACIONES:** Una vez recepcionada la propuesta consensuada, la SEREMITT Metropolitana distribuirá a las mismas divisiones o áreas indicadas en el número 1 de este apartado, las cuales revisarán dicha propuesta y realizarán observaciones al Interesado.
5. **INGRESO DE PROYECTO:** El Interesado ingresará formalmente a la SEREMITT Metropolitana el Proyecto de Vía Temporal, basándose en su propuesta acordada y aplicando los cambios y observaciones emanadas según el número 4 de este apartado, mediante oficio. La SEREMITT Metropolitana distribuirá el Proyecto de Vía Temporal a las mismas divisiones o áreas indicadas en el número 1 de este apartado.
6. **RESOLUCIÓN Y PUBLICACIÓN:** Revisado y aprobado el Proyecto de Vía Temporal, la SEREMITT Metropolitana emitirá y publicará la respectiva resolución de autorización. Como mínimo, la resolución deberá: a) identificar a los participantes del proyecto, uno de los cuales deberá designarse como responsable; b) especificar la duración del mismo; c) detallar el emplazamiento de la vía temporal; d) señalar las principales características del proyecto; e) indicar los recursos de apoyo para la implementación y f) disponer que el contenido mínimo de la memoria final se ajuste a lo indicado en el punto VII del presente procedimiento y, su plazo de presentación", sin perjuicio de otras menciones que la SEREMITT Metropolitana estime pertinentes.

IV. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

La propuesta indicada en el número 1 del apartado III. de este documento debe contener, claramente, al menos los siguientes aspectos:

1. **JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE VÍA TEMPORAL:** el Interesado debe especificar con claridad qué es lo que se busca probar y será objeto de análisis, detallando qué aspectos no cumplen con la regulación normativa actual y la causa que justifica la aprobación del proyecto.
2. **METODOLOGÍA DE ANÁLISIS:** el Interesado debe especificar cuál será su metodología de análisis o la forma en que se ejecutará. Lo anterior debe cubrir detalladamente, entre otros aspectos, la duración de Proyecto de Vía Temporal, su formato, su extensión espacial, si será a escala fija o incremental y si es estática o móvil.
3. **PARÁMETROS DE ANÁLISIS:** el Interesado debe exponer qué aspectos del entorno se medirán para determinar los aspectos positivos y/o negativos que se generan como resultado del Proyecto de Vía Temporal.

4. **COMPROMISOS Y ESTRATEGIA COMUNICACIONAL:** el Interesado debe exponer los compromisos que asumen los participantes del Proyecto de Vía Temporal, entre los cuales pueden incluirse a: el Interesado, el gobierno local, instituciones privadas, organizaciones sociales, ciudadanía, entre otros. Lo anterior, para asegurar que el Proyecto de Vía Temporal se realice resguardando la seguridad de todos los usuarios. Esto implica identificar riesgos, medidas, tareas y responsabilidades detalladamente.

De igual forma, el Interesado debe abordar en el Proyecto de Vía Temporal cómo éste se comunicará de manera previa a su ejecución, enfocándose en los actuales usuarios del eje, con estrategias comunicacionales y de difusión que permitan anticipar que las condiciones habituales de operación cambiarán.

5. **RECURSOS Y NECESIDADES OPERACIONALES:** el Interesado debe identificar los recursos de apoyo para la implementación del Proyecto de Vía Temporal. Esto debe incluir el personal y/o equipamiento que permita garantizar la seguridad del entorno durante la ejecución de la Vía Temporal.

Considerando que la Vía Temporal alterará las condiciones normales de operación de un sector, es importante cuidar que todos los aspectos que pueden ser previstos con anterioridad, sean atendidos desde el inicio y que sus riesgos inherentes puedan ser mitigados. Por ello, el Proyecto de Vía Temporal debe identificar claramente cuáles serán los implementos que se utilizarán para atender movimientos complejos, intersecciones que tengan que modificar su comportamiento habitual, interacción con paraderos, entre otros aspectos.

La intervención de la Vía Temporal también estará condicionada por el objeto de análisis y los arreglos operacionales involucrados. En muchos casos se necesitará apoyo de recursos humanos y tecnológicos que permitan atender situaciones y movimientos que no se realizan con habitualidad en el eje a intervenir y para los cuales la infraestructura existente no está preparada. Por ejemplo, intervenciones en ejes unidireccionales donde se está probando un formato de circulación bidireccional de vehículos no motorizados y, por lo tanto, no existe señalización, semaforización ni demarcación para los vehículos no motorizados a contraflujo.

V. PARÁMETROS MÍNIMOS PARA VÍAS TEMPORALES

La Vía Temporal deberá cumplir, al menos, con las siguientes exigencias mínimas, en cuanto a:

1. **EMPLAZAMIENTO:** debe cumplir con las exigencias de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
2. **ESPACIO DE DESPLAZAMIENTO:** debe cumplir con las exigencias mínimas para singularidades, contenidas en el Reglamento.
3. **SEGREGACIÓN:** debe cumplir con las exigencias de anchos mínimos y tipo de segregación contenidas en el Reglamento, aun cuando se utilice como segregación física elementos de canalización, según dispone el punto 5.3 del Manual de Señalización de Tránsito.

VI. ELEMENTOS O CRITERIOS PARA VÍAS TEMPORALES

La Vía Temporal puede tener como objetivo el estudio de uno o varios de los aspectos que se indican a continuación, lo cual se deberá explicitar en la propuesta:

1. **EMPLAZAMIENTO:** aun considerando que la Vía Temporal debe cumplir con lo establecido en el número 1 del apartado V. de este documento, uno de los aspectos más comunes a resolver corresponde a la definición de emplazamiento y perfil que tendrá la Vía Temporal, el que se encuentra condicionado por múltiples variables. Por ejemplo, si se emplazará por la izquierda o derecha de la respectiva vía o si desea emplazarse en una vía o en otra paralela, ambas con flujo en la misma dirección, de acuerdo al flujo de usuarios.

Si bien esta definición afecta a la totalidad de la Vía Temporal, es recomendable que se ponga especial énfasis en aquellas secciones o intersecciones más complejas y que podrían resultar fundamentales para la decisión final. Por ejemplo, cruces peligrosos, tramos del eje con poca faja disponible, interacción con transporte público y paraderos, interacción con ferias y otros lugares de alta concurrencia, existencia de estacionamientos, colegios u otros equipamientos de gran afluencia de personas, entre otros.

2. **DEMANDA Y USUARIOS:** la demanda generada por la Vía Temporal puede tener distintas características, ya que éste no es solo exitoso en cuanto al número de personas que atrae, sino también por la diversidad de sus usuarios. Por ello, una Vía Temporal puede ayudar a determinar, por ejemplo, no solo si la configuración que se está probando es capaz de atraer nuevos usuarios, sino también si es capaz de atraer a tantas mujeres como a hombres o a un alto número de adultos mayores. Distintas configuraciones pueden ser percibidas como más o menos riesgosas por distintos tipos de usuarios y poder advertir estos efectos ayuda a desarrollar proyectos más inclusivos.
3. **NORMATIVA:** detectar la existencia eventual de requerimientos normativos que no se están cumpliendo con rigurosidad. Una Vía Temporal puede, tomando todos los resguardos necesarios, analizar el efecto de flexibilizar algún aspecto incluido en la reglamentación vigente, permitiendo conocer la magnitud del efecto de la excepción normativa que se está probando y, en caso de obtenerse un resultado positivo, podría ayudar a futuras actualizaciones y ajustes de la norma.
4. **DEMARCACIÓN, SEÑALIZACIÓN Y/O ELEMENTOS SEGREGADORES:** incorporación de demarcación, señalización y/o el uso de elementos segregadores para una Vía Temporal, que no se encuentren incorporados aún al Manual de Señalización de Tránsito y respecto a los cuales se quiera evaluar su efectividad. Este elemento incluye también la evaluación de elementos tecnológicos, de seguridad u otros, nuevos en el mercado internacional y que se quieran experimentar en nuestro país.
Para incorporar en una Vía Temporal alguna de las señalizaciones y/o elementos segregadores antes mencionados, estos deberán haber sido previamente autorizados por la Subsecretaría de Transportes en el marco de una experiencia de prueba conforme a lo establecido en el Manual de Señalización de Tránsito.
5. **ESCALA INCREMENTAL:** experimentación incremental en la cual se interviene un segmento del eje primero y luego va extendiéndose, hasta completar una longitud total. Esta estrategia puede servir, especialmente, cuando existen aprensiones de cierta parte de la comunidad y en donde una intervención parcial podría ayudar a disminuir esta resistencia. Sin embargo, es necesario considerar que intervenciones en tramos muy pequeños pueden ser poco atractivos, por no ofrecer necesariamente una alternativa funcional a los potenciales usuarios.
6. **TEMPORALIDAD:** corresponde a Proyectos que son incrementales en el tiempo. Por ejemplo, se interviene primero un día de la semana, a la semana siguiente dos días y así sucesivamente, o bien se inicia un fin de semana y después se extiende a la semana completa. Al igual que en el

caso del numeral anterior, la idea es ir extendiendo el Proyecto de Vía Temporal. Esta alternativa requiere la utilización de materiales y recursos totalmente desmontables.

VII. MEMORIA FINAL DE LA VÍA TEMPORAL

La resolución de aprobación del Proyecto de Vía Temporal, contenida en el número 6 del apartado III. de este documento, indicará el plazo de presentación de la “Memoria Final”, cuyo objetivo es obtener un aprendizaje más global respecto del mismo, considerando las variables relevantes del entorno, cuya caracterización es fundamental para evaluar al Proyecto de Vía Temporal y tomar futuras decisiones a su respecto.

La “Memoria Final” debe referirse, a lo menos y especialmente a:

1. **RELACIÓN CON PEATONES:** efectos producidos, a favor o en contra, de la adecuada circulación y a los niveles de servicio de los peatones. Por ejemplo, disminución de la invasión de las veredas por parte de ciclistas.
2. **RELACIÓN CON TRANSPORTE PÚBLICO:** efectos producidos, a favor o en contra, de la adecuada circulación del transporte público. El Proyecto de Vía Temporal debe velar por no generar efectos negativos en la capacidad de circulación de los buses de transporte público y evaluar, particularmente, la interacción en paraderos.
3. **ANÁLISIS CUANTITATIVO Y CUALITATIVO DE VARIABLES:** incorporar un análisis cuantitativo de información respecto a distintos parámetros del eje que se intervino (por ejemplo, velocidades operacionales, siniestralidad, número estimativo de ciclistas y tipología de ellos, peatones, tipos de vehículos, desempeño de los elementos a probar, entre otros), así como también un análisis de aspectos cualitativos (percepción de seguridad, comodidad, entre otros).

ANEXO

INFORME DE SOLICITUD – VÍA TEMPORAL PARA VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS

FICHA DE PRESENTACIÓN:

- a) **Nombre del Proyecto de Vía Temporal:**
- b) **Nombre del Interesado/Responsable:** *[la Municipalidad o el Gobierno Regional]*
- c) **Participantes:**
- d) **Comuna(s):**
- e) **Eje(s) por los que se desarrolla el proyecto:** *[Av. Transversal - Calle 3 Norte]*
- f) **Longitud:** *[X km]*
- g) **Plazo de duración:** *[XX meses/semanas]*
- h) **Característica Funcional:** *[unidireccional/bidireccional/calle compartida en ambos costados en Av. Transversal y bidireccional en calle 3 Norte]*
- i) **Elemento(s) o Criterio(s) de la Vía Temporal:**
[Emplazamiento/Normativa/Señalización/Temporalidad]

CARACTERIZACIÓN DE LOS TRAMOS QUE COMPONEN LA VÍA TEMPORAL

TRAMO	EJE	TRAMO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN
1	<i>Pocuro</i>	<i>Antonio Varas – Pedro de Valdivia</i>	<i>1 km</i>	<i>Bidireccional en acera, sin relación con calzada.</i>
2			<i>1.5 km</i>	<i>Bidireccional en acera, sin relación con calzada.</i>
3			<i>2 km</i>	<i>Bidireccional en mediana, segregada de peatones y vehículos por paisajismo, con cruce conjunto en las esquinas.</i>
4			<i>1.5 km</i>	<i>Bidireccional en calzada, segregada de vehículos por elementos físicos y demarcación.</i>

TRAMO	CATEGORÍA OGUC	CATEGORÍA RVB	VELOCIDAD		ANCHOS				E
			MÁXIMA	OPERACIÓN	CALZADA	SERVICIOS	VEREDA	FAJA	
1	<i>Colectora</i>	<i>C- Distribuidora</i>	<i>50 km/h</i>	<i>50 km/h</i>	<i>15 m</i>	<i>1 m</i>	<i>3 m</i>	<i>20 m</i>	<i>No</i>
2									
3									
4									

TRAMO	INTERSECCIÓN/ PUNTO CRÍTICO	TRAMO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN
1	<i>Pocuro</i>	<i>Antonio Varas</i>	<i>1 km</i>	<i>Bidireccional en acera.</i>
1				
2				
2				
3				
3				
4				



2º NOTIFÍQUESE la presente Resolución al Gobierno Regional y a los municipios de la Región Metropolitana de Santiago

3º PUBLÍQUESE la presente Resolución, que entrará en vigencia a contar de su fecha, en el sitio web www.mtt.gob.cl.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN LA FORMA SEÑALADA



Distribución:

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM – AREA GESTION Y DESARROLLO

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM – OFICINA DE PARTES

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM – Departamento Legal

SEBASTIÁN RODRIGO GENTA - ANALISTA DE EVALUACION TECNICA - GESTION Y DESARROLLO



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

653437

E181119/2022