Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE)

NORMA TÉCNICA A.011

Criterios y Condiciones para la Evaluación del Impacto Vial en Edificaciones

DS N° 017-2020-VIVIENDA
Publicado el sábado 12/12/2020

Índice

Índice....1
Índice de cuadros....1
Capítulo I
Disposiciones Generales....2
Artículo 1.- Objeto....2
Artículo 2.- Ámbito de aplicación....2
Artículo 3.- Glosario de términos....2
Capítulo II
Condiciones, Contenido y Criterios del Plan de Mitigación....4
Artículo 4.- Plan de Mitigación....4
Artículo 5.- Contenido del Plan de Mitigación....4
Artículo 6.- Criterios para el Plan de Mitigación....4

Índice de cuadros

Cuadro N° 01 - Tabla de pesos y medidas....3
Cuadro N° 02 - Tabla de pesos y medidas....5
Cuadro N° 03 - Área de desembarque de pasajeros....7

Capítulo I
Disposiciones Generales

Artículo 1.- Objeto

La presente Norma Técnica tiene por objeto establecer los criterios, condiciones, características, alcances y requisitos que deben reunir los documentos y planos del expediente de solicitud de licencia que permitan revisar, evaluar y aprobar los anteproyectos y proyectos de edificación, para mitigar el impacto que puedan generar las edificaciones sobre la vía pública, durante su etapa de operación o funcionamiento.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

Es aplicable para las edificaciones contempladas en el Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE) y se complementa con las disposiciones vigentes emitidas por los sectores correspondientes.

Artículo 3.- Glosario de términos

Los proyectos de edificación cumplen con los siguientes criterios básicos:

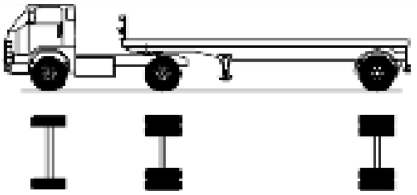
1) Tener condiciones mínimas de funcionalidad, seguridad y accesibilidad.

2) Considerar, de acuerdo a las actividades que se realizan en ellos, las dimensiones de los ambientes, relaciones entre espacios, circulaciones y condiciones de uso requeridos.

3) Emplear sistemas constructivos con materiales normados, componentes y equipos de calidad que garanticen la seguridad, resistencia estructural y durabilidad de las edificaciones.

4) Proponer soluciones técnicas acorde a las características del clima, del paisaje, del suelo y del medio ambiente general.

Cuadro N° 01 - Tabla de pesos y medidas

TABLAS DE PESOS Y MEDIDAS								
Configuración vehicular	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m)	Peso máximo (t)					Peso bruto máx. (t)
			Eje Delant.	Conjunto de ejes posteriores				
				1º	2º	3º	4º	
T2S1		20.50	7	11	11	---	---	29

Capítulo II
Condiciones, Contenido y Criterios del Plan de Mitigación

Artículo 4.- Plan de Mitigación

4.1 Los parámetros urbanísticos y edificatorios aplicables a los predios urbanos corresponden a la zonificación aprobada según el Plan de Desarrollo Urbano de la jurisdicción correspondiente, cuya información debe ser de acceso público.

4.2 Los Gobiernos Locales son responsables de facilitar a los administrados la información referida a los parámetros urbanísticos y edificatorios.

Artículo 5.- Contenido del Plan de Mitigación

5.1 Los proyectistas pueden proponer soluciones alternativas y/o innovadoras que satisfagan los criterios básicos establecidos en el artículo 3 de la presente Norma Técnica, debiendo alcanzar los objetivos de forma equivalente o superior a lo establecido en el presente RNE, para tal fin, se puede emplear la NFPA 101, Código de Seguridad Humana, así como toda norma o códigos internacionales aplicables.

5.2 En el caso de elementos de la edificación que ameriten la resistencia al fuego, no se requiere de la homologación si el elemento o sistema cuenta con informe de ensayo emitido por un laboratorio acreditado por un organismo miembro de la Cooperación Internacional de Acreditación de Laboratorios (ILAC), de la cual forma parte el Instituto Nacional de Calidad (INACAL).

Artículo 6.- Criterios para el Plan de Mitigación

Estos criterios deben estar contemplados en la memoria descriptiva y los planos que se indican en el artículo 5 de la presente Norma Técnica.

6.1 **Punto de control**:

El punto de control para acceder al estacionamiento, al área de desembarque de pasajeros, o a la zona de carga y descarga de mercancías, se ubica a una distancia denominada “espacio de espera” que no se emplace en la vía pública. Esta distancia puede desarrollarse en forma perpendicular a la vía de ingreso o a través de un camino interno paralelo a la vereda. Se permite que el punto de control se ubique al final de la rampa de acceso, en la medida que se cumpla con las dimensiones requeridas.

El espacio de espera señalado es el calculado para todos los accesos que dispone el proyecto; por lo tanto, si se cuenta con varios accesos, se puede repartir la cantidad. En caso el cálculo de como resultado un número menor a la unidad, debe

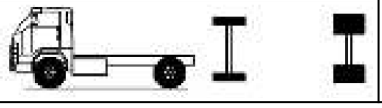
ser redondeado según el tipo de vehículo (si es liviano, 5 metros; si es T2S1, 25 metros; si es C2, 15 metros) o unidad vehicular, según corresponda:

a) Para locales industriales de Gran Industria (Industria Pesada) e Industria Mediana.

Cuadro N° 02 - Tabla de pesos y medidas

Para acceso de mercadería con vehículo máximo de diseño C2

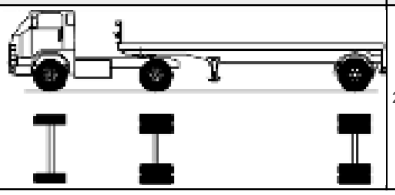
Cantidad de vehículos pesados y livianos estacionados (unidades)	Espacio de espera (metros)
VARIABLE A	VARIABLE B
Hasta 50	15
De 51 a 200	30
De 201 a más	0.3 x VARIABLE A

TABLAS DE PESOS Y MEDIDAS								
Configuración vehicular	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m)	Peso máximo (t)					Peso bruto máx. (t)
			Eje Delant.	Conjunto de ejes posteriores				
				1º	2º	3º	4º	
C2		12.30	7	11	---	---	---	18

El espacio de espera mostrado puede ser repartido en función de la cantidad de accesos. En todos los casos la reacción se redondea a 15 (metros) cuando supera el decimal 0.5.

Para acceso de mercadería con vehículo máximo de diseño T2S1

Cantidad de vehículos pesados y livianos estacionados (unidades)	Espacio de espera (metros)
VARIABLE A	VARIABLE B
Hasta 50	25
De 51 a 200	50
De 201 a más	0.5 x VARIABLE A

TABLAS DE PESOS Y MEDIDAS								
Configuración vehicular	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m)	Peso máximo (t)					Peso bruto máx. (t)
			Eje Delant.	Conjunto de ejes posteriores				
				1º	2º	3º	4º	
T2S1		20.50	7	11	11	---	---	29

El espacio de espera mostrado puede ser repartido en función de la cantidad de accesos. En todos los casos la reacción se redondea a 25 (metros) cuando supera el decimal 0.5.

En el caso del ingreso destinado solo a vehículos livianos, el espacio de espera mínimo debe ser la mitad del requerido para uso comercial, con un mínimo de 5 metros.

Únicamente para los centros de distribución o logísticos que ocupen un área de terreno mayor a 1 Ha. se debe adjuntar un estudio que sustente el espacio de espera por medio de una evaluación vial de los ingresos y salidas

previstos; no siendo aplicable, para estos casos, las tablas previstas en el presente artículo.

b) Edificaciones de uso comercio, oficinas y servicios comunales (excepto templos y cementerios), se requiere espacio para el 1% de la dotación de estacionamientos que corresponda, siendo la cantidad mínima 1 vehículo (equivalente a 5 metros). Para los servicios de culto (templos y cementerios) se exige el espacio para 1 vehículo por cada cien personas de aforo.

c) Edificaciones de uso recreación y deportes, se requiere el espacio necesario para el 2% de la cantidad de estacionamientos que albergue, siendo la cantidad mínima 3 vehículos (equivalente a 15 metros). Esta dimensión se puede repartir entre los accesos.

d) Para edificaciones de uso Hotel y Apart Hotel de más de 4 o 5 estrellas, que cuenten con 40 a más estacionamientos, la distancia mínima exigida debe ser de 1 vehículo como mínimo (5 metros), desde el frente del predio al punto de control, a menos que la edificación contemple otros usos como tragamonedas, centro de convenciones, salas de usos múltiples u otros que implique gran rotación de personas, en cuyo caso aplica la exigencia mayor.

e) Para edificaciones de educación superior con un aforo de personas mayor a 500; se debe considerar una distancia de 3 vehículos como mínimo (15 metros) desde el frente del predio al punto de control de acceso. En caso la edificación contemple otros usos como auditorios, centro de convenciones, salas de usos múltiples u otros que implique gran rotación de personas, aplica la exigencia mayor.

f) En edificaciones para clínicas y hospitales que cuenten de 40 a más estacionamientos, debe existir una distancia de 3 vehículos como mínimo (15 metros) al punto de control de acceso.

6.1.1 En el caso que el área de estacionamientos se desarrolle en niveles distintos al de acceso, se permite que el punto de control se ubique al final de la rampa mientras contenga la cantidad de vehículos requerida.

6.1.2 En ningún caso el área de barrido de los vehículos de ingreso debe invadir un carril distinto al del acceso, por lo que parten desde el carril derecho de la calzada e ingresan al sendero interior (o rampa) respectivo(a) sin que genere un riesgo de impacto frontal contra el que circule en sentido contrario.

6.1.3 En caso la edificación cuente con una rampa que sirva para el acceso y salida, debe plantearse un área de espera que no interfiera con la salida de 1 vehículo desde la rampa.

6.1.4 De no existir sistema de control o se realiza una vez que se estaciona el vehículo, entonces no se requiere del área de espera. En todos los casos se

debe demostrar que la vía diseñada y/o el acceso-salida, permite el desplazamiento sin maniobras adicionales al área de barrido del vehículo.

6.1.5 La distancia de espera para acceder al punto de control puede ser perpendicular al ingreso o paralela al mismo y, al nivel o en una rampa. En el caso que se haya previsto el control luego de que el vehículo se encuentre estacionado, no es necesaria esta distancia.

6.2 **Área de desembarque de pasajeros**:

Debe ser considerado en el interior del predio en los proyectos que tengan un aforo mayor a 300 personas, con la longitud suficiente para albergar como mínimo 2 vehículos simultáneos, de acuerdo con el siguiente cuadro:

Cuadro N° 03 - Área de desembarque de pasajeros

Aforo	Espacio de vehículo
De 301 a 500	2
De 501 a 1000	3
De 1001 a 2000	4
De 2001 a 3000	5
De 3001 a 4000	6
De 4001 a 5000	7

Cada espacio de vehículo equivale a 5 metros de distancia.
Para edificaciones con mayores aforos se incrementa 01 espacio por cada 2000 personas.
Para los predios cuyo frente del predio no cuente con la distancia mínima necesaria, se debe sustentar su implementación al interior de la edificación.

Puede considerarse una vía interna que sirva tanto como espacio de espera previa al punto de control como para desembarque. El área de desembarque de pasajeros puede ubicarse en el sótano o nivel distinto al acceso, en cuyo caso deben complementar con la señalización de zona rígida en todo el perímetro a fin de no afectar la eficiencia de la vía. En los proyectos de edificación con uso de hospedaje, recreación y deporte, de acuerdo a lo señalado en el artículo 2 de la presente Norma Técnica, dicha área se considera también para el embarque de pasajeros.

El radio de giro de los vehículos en el acceso y salida deben estar conforme a los vehículos de diseño del Manual de Carreteras–Diseño Geométrico (DG). Asimismo, los accesos deben permitir que en el giro se mantenga el mismo carril, tanto en el acceso como en la salida, sin que haya un conflicto entre los flujos.

6.3 **Zona de carga y descarga de mercancías**:

La zona destinada para la carga y descarga de mercancías debe ser en el interior de los predios, así como las maniobras para lograrlo. Se toma en cuenta el Manual de Carreteras–Diseño Geométrico (DG) o el dispositivo que lo reemplace para que se grafique el área de barrido vehicular en el plano de distribución.