

COMPARADO
MODIFICACIÓN A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES
En materia de Ciclovías y Estacionamiento para Bicicletas

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	OBSERVACIONES Y COMENTARIOS
<p>Artículo 1.1.2. Definiciones</p> <p>"Calzada": parte de una vía destinada al tránsito de vehículos.</p> <p>"Ciclovía": vía destinada exclusivamente al tránsito de vehículos menores, tales como, bicicletas, motos de baja cilindrada, triciclos y otros, cuyas características pueden corresponder a las de ciclistas o a las de ciclobandas.</p> <p>"Edificio de estacionamiento": el destinado a guardar uno o más automóviles u otros vehículos motorizados.</p> <p>"Vía": espacio destinado al tránsito.</p>	<p>Artículo 1.1.2. Definiciones</p> <p>"Calzada": parte de una vía destinada a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados.</p> <p>"Ciclovía": faja destinada exclusivamente a la circulación de bicicletas, triciclos, patines, patinetas o similares, impulsados mediante tracción humana o con el apoyo complementario de energía eléctrica.</p> <p>"Edificio de estacionamiento": el destinado a guardar uno o más vehículos motorizados o no motorizados.</p> <p>"Vía": espacio destinado a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados y/o peatones.</p>	

Artículo 2.3.2. Atendiendo a su función principal, sus condiciones fundamentales y estándares de diseño, las vías urbanas de uso público intercomunales y comunales destinadas a la circulación vehicular, se clasifican en expresa, troncal, colectora, de servicio y local. Los criterios a considerar para su definición son los siguientes:

1. Vía expresa:

- a) Su rol principal es establecer las relaciones intercomunales entre las diferentes áreas urbanas a nivel regional.

.....

- m) No se contempla en ellas la existencia de ciclovías.

2. Vía troncal:

- a) Su rol principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna.

.....

- m) En el caso de existir ciclovías, ellas deben ser ciclopistas.

3. Vía colectora:

Artículo 2.3.2. Atendiendo a su función principal, sus condiciones fundamentales y estándares de diseño, las vías urbanas de uso público intercomunales y comunales destinadas a la circulación vehicular, se clasifican en expresa, troncal, colectora, de servicio y local. Los criterios a considerar para su definición son los siguientes:

1. Vía expresa:

- a) Su rol principal es establecer las relaciones intercomunales entre las diferentes áreas urbanas a nivel regional.

.....

(.....se elimina letra m.....)

2. Vía troncal:

- a) Su rol principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna.

.....

(.....se elimina letra m.....)

3. Vía colectora:

<p>a) 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.</p> <p>.....</p> <p>m) Puede o no existir ciclovías.</p> <p>4. Vía de servicio:</p> <p>a) Vía central de centros o subcentros urbanos que tienen como rol permitir la accesibilidad a los servicios y al comercio emplazados en sus márgenes.</p> <p>....</p> <p>m) Puede no existir ciclovías.</p> <p>5. Vía local:</p> <p>a) Su rol es establecer las relaciones entre las vías Troncales, Colectoras y de Servicios y de acceso a la vivienda.</p> <p>.....</p> <p>m) No se contempla en ella la presencia de ciclovías.</p>	<p>a) 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.</p> <p>.....</p> <p>(.....se elimina letra m)</p> <p>4. Vía de servicio:</p> <p>a) Vía central de centros o subcentros urbanos que tienen como rol permitir la accesibilidad a los servicios y al comercio emplazados en sus márgenes.</p> <p>.....</p> <p>(.....se elimina letra m)</p> <p>5. Vía local:</p> <p>a) Su rol es establecer las relaciones entre las vías Troncales, Colectoras y de Servicios y de acceso a la vivienda.</p> <p>.....</p> <p>(.....se elimina letra m)</p> <p>En las vías expresas, troncales, colectoras y de servicio, estarán siempre</p>	
---	--	--

<p>Con todo, tratándose de vías urbanas existentes, para la ejecución de un proyecto de pavimentación, de mejoramiento del estándar de la calzada, de repavimentación, reparación, remodelación, adecuación de los perfiles existentes o implementación de ciclovías, no será requisito cumplir con los criterios, condiciones y estándares de diseño que se establecen en el inciso primero de este artículo, siempre que se cumpla como mínimo con los siguientes requisitos, según corresponda:</p> <p>a), b), c)</p> <p>En los casos a que se refieren las letras a), b) y c), precedentes, deberán contemplarse aceras a ambos costados, cada una de ellas de un ancho mínimo de 2,00 metros. Excepcionalmente y por razones fundadas, el Servicio de Vivienda y Urbanización respectivo, podrá autorizar la disminución de este ancho.</p> <p>Las ciclovías serán permitidas en todas las vías existentes, debiendo ubicarse preferentemente en el espacio de las aceras.</p>	<p>permitidas las ciclovías, siempre que cumplan los requisitos de segregación contemplados en el artículo 2.3.2.bis de esta Ordenanza. En las vías locales, no se requerirá segregación para la circulación de vehículos tales como bicicletas, triciclos, patines, patinetas o similares, impulsados mediante tracción humana o con el apoyo complementario de energía eléctrica.</p> <p>Con todo, tratándose de vías urbanas existentes, para la ejecución de un proyecto de pavimentación, de mejoramiento del estándar de la calzada, de repavimentación, reparación, remodelación, adecuación de los perfiles existentes o implementación de ciclovías, no será requisito cumplir con los criterios, condiciones y estándares de diseño que se establecen en el inciso primero de este artículo, siempre que se cumpla como mínimo con los siguientes requisitos, según corresponda:</p> <p>a), b), c)</p> <p>En los casos a que se refieren las letras a), b) y c), precedentes, deberán contemplarse aceras a ambos costados, cada una de ellas de un ancho mínimo de 2,00 metros. Excepcionalmente y por razones fundadas, el Servicio de Vivienda y Urbanización respectivo, podrá autorizar la disminución de este ancho.</p> <p>(.....se elimina último inciso.....)</p>	
	<p>Artículo 2.3.2. bis Las ciclovías se definirán</p>	

	<p>considerando las siguientes características:</p> <p>1.- Deben formar parte de la calzada, de una vía. Excepcionalmente, cuando se requiera conectar ciclovías, podrán ubicarse en la mediana o en un bandejón, o como parte de la acera, sin afectar la vereda.</p> <p>2.- Deberán contemplar elementos de segregación según las velocidades de diseño y características de la vía en que se emplazan, de acuerdo al siguiente detalle:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) En vías con velocidades de diseño mayores a 50 km/h la ciclovía requerirá segregación física que impida su invasión lateral por vehículos motorizados. b) En vías con velocidades de diseño entre 41 y 50 km/h la ciclovía requerirá una segregación texturada. c) En vías con velocidades de diseño entre 30 y 40 km/h la ciclovía requerirá sólo una segregación visual.”. 	
<p>Artículo 2.3.7. Las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo, al efectuar los estudios de la vialidad urbana necesarios para la elaboración de los Planes Reguladores Intercomunales o Metropolitanos, deberán considerar las indicaciones contenidas en el Volumen 3 “Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana”, del Manual de Vialidad Urbana, aprobado por D.S. N°12, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de 1984, o en el</p>	<p>Artículo 2.3.7. Las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo, al efectuar los estudios de la vialidad urbana necesarios para la elaboración de los Planes Reguladores Intercomunales o Metropolitanos, considerarán en su calidad de carácter indicativo, las recomendaciones contenidas en el Manual de Vialidad Urbana, aprobado por D.S. N° 827, de 2008, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, o en el instrumento que lo reemplace, en tanto tales indicaciones no se</p>	

<p>instrumento que lo reemplace.</p>	<p>contrapongan con esta Ordenanza.</p>	
<p>Artículo 2.4.1. bis El Plan Regulador Comunal podrá considerar una dotación mínima de estacionamientos para bicicletas, a los cuales sólo les serán aplicables las disposiciones de este artículo.</p> <p>Los estacionamientos para bicicletas deberán tener un ancho mínimo de 0,5 m y 1,5 m de largo. Dicho ancho mínimo podrá reducirse hasta en un 20% cuando los estacionamientos para bicicletas se dispongan como estacionamientos que se enfrenten y ocupen la misma estructura de apoyo.</p> <p>Los estacionamientos para bicicletas deberán contar con una estructura de apoyo y se dispondrán de manera horizontal, oblicua o vertical sobre el piso o muros, debiendo disponerse de los implementos de sujeción que permitan su fijación mediante cerraduras, llaves o similares.</p> <p>Los estacionamientos para bicicletas deberán estar emplazados a no más de 50 metros de distancia a algunos de los accesos a la edificación que genera la obligación.</p> <p>Las exigencias de estacionamientos para bicicletas deberán cumplirse en el predio en que se emplaza el edificio que genera la obligación, o en otros predios que consulten estacionamientos para bicicletas y que no hubieren sido destinados al cumplimiento de tales exigencias respecto de otro edificio.</p> <p>Para los casos de estacionamientos para</p>	<p>Artículo 2.4.1. bis El Plan Regulador Comunal deberá considerar una dotación mínima de estacionamientos para bicicletas, en función de la carga de ocupación o de la cantidad de estacionamientos para automóviles del proyecto. Esta exigencia podrá cumplirse descontando parte de los estacionamientos requeridos para automóviles según la proporción que determine el Plan Regulador Comunal.</p> <p>Los estacionamientos para bicicletas deberán tener un ancho mínimo de 0,5 m y un largo mínimo de 1,5 m, no podrán ubicarse sobrepuestos y deberán contar con una estructura de apoyo que permita la sujeción y amarre de las bicicletas en al menos el marco y otro punto.</p> <p>Asimismo, deberán estar emplazados a no más de 50 metros de distancia de alguno de los accesos peatonales a la edificación que genera la obligación.</p> <p>Las exigencias de estacionamientos para bicicletas deberán cumplirse en el predio en que se emplaza el edificio que genera la obligación, o en otros predios que consulten estacionamientos para bicicletas y que no hubieren sido destinados al cumplimiento de tales exigencias respecto de otro edificio.</p> <p>Para los casos de estacionamientos para bicicletas ubicados en otros predios, la distancia entre los accesos de uno y otro inmueble, medida a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público, no podrá superar los 50</p>	

<p>bicicletas ubicados en otros predios, la distancia entre los accesos de uno y otro inmueble, medida a través de un recorrido peatonal por vías de tránsito público, no podrá superar los 50 m.</p> <p>Tratándose del cumplimiento de las exigencias de estacionamientos en otros predios, el propietario deberá acreditar ante la Dirección de Obras Municipales, la compra, el arriendo u otro título que le permite la ocupación de dichos estacionamientos.</p> <p>Con todo, el Plan Regulador Comunal no podrá hacer exigencias de estacionamientos para bicicletas a la vivienda unifamiliar.</p>	<p>m.</p> <p>Tratándose del cumplimiento de la exigencia de estacionamientos en otros predios o edificaciones, el propietario deberá acreditar ante la Dirección de Obras Municipales, la compra, el arriendo u otro título que le permite la ocupación de dichos estacionamientos.</p> <p>Excepcionalmente, y solo en aquellos casos que el proyecto no pueda dar cumplimiento a los distanciamientos a que se refieren los incisos cuarto y sexto, los estacionamientos para bicicletas podrán emplazarse en el espacio público, previa autorización expresa de la municipalidad respectiva.</p>	
<p>Artículo 4.13.3. Los accesos a los terminales de servicios de locomoción colectiva urbana, así como los espacios interiores, deberán diseñarse y construirse de acuerdo con los criterios técnicos contenidos en el Manual de Vialidad Urbana "Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana" (REDEVU), aprobado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, mediante D.S. N° 12 (V. y U.) de 1984.</p>	<p>Artículo 4.13.3. Los accesos a los terminales de servicios de locomoción colectiva urbana, así como los espacios interiores, deberán diseñarse y construirse de acuerdo con los criterios técnicos contenidos en el Manual de Vialidad Urbana "Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana" (REDEVU), aprobado por D.S. N° 827, de 2008, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, o en el instrumento que lo reemplace, en tanto tales indicaciones no se contrapongan con esta Ordenanza.</p>	
<p>Artículo Transitorio del decreto supremo N° 58 (V. y U.), de 2009 (D.O. 16.01.2010): En tanto los Planes Reguladores Comunales no establezcan la dotación de estacionamientos para bicicletas a que se refiere el artículo 2.4.1. bis de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, agregado por el presente</p>	<p>ARTÍCULO SEGUNDO.- Derógase el Artículo Transitorio del decreto supremo N° 58 (V. y U.) de 2009.</p> <p>ARTÍCULO TRANSITORIO.- En tanto los Planes Reguladores Comunales no establezcan la dotación de estacionamientos para bicicletas a</p>	

<p>decreto, los edificios de uso público que se proyecten con una carga de ocupación superior a 1.000 personas deberán incluir, como mínimo, una estructura para estacionamiento de bicicletas con capacidad para estacionar 1 bicicleta por cada 10 estacionamientos para vehículos motorizados que contemple el proyecto, los que deberán estar emplazados a no más de 50 metros de distancia a alguno de los accesos a la edificación, y contar con implementos de sujeción que permitan su fijación mediante cerraduras, llaves o similares.</p>	<p>que se refiere el artículo 2.4.1. bis de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, todos los edificios que se proyecten con una carga de ocupación superior a 50 personas deberán incluir, como mínimo, 1 estacionamiento para bicicletas por cada 2 estacionamientos para automóviles que contemple el proyecto, cumpliendo los requisitos de diseño y emplazamiento señalados en el citado artículo.</p> <p>Esta exigencia podrá cumplirse descontando parte de los estacionamientos requeridos para automóviles, a razón de un estacionamiento de automóviles por cada 3 estacionamientos de bicicletas.</p> <p>Adicionalmente se podrá descontar hasta un tercio la cantidad de estacionamientos requeridos para automóviles, en la misma proporción, por estacionamientos de bicicletas adicionales.</p>	
--	--	--