

CONSULTA CIUDADANA SOBRE SOBRE CICLOVÍAS Y ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS (20 DE MAYO AL 20 DE JUNIO 2014): MINUTA EXPLICATIVA DE LA PROPUESTA DE DECRETO SUPREMO

I. IDENTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA NORMATIVA

Proyecto de Decreto Supremo que modificará la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (en adelante OGUC) en materia de ciclovías y estacionamientos para bicicletas, alterando los artículos 1.1.2, 2.3.2, 2.3.7 y 2.4.1 bis e incorporando un nuevo artículo 2.3.2 bis. Adicionalmente, se sustituirá la norma transitoria sobre estacionamientos para bicicletas.

Esta modificación será luego complementada con la definición de los estándares de diseño de las ciclovías en el Manual de Vialidad Urbana (REDEVU), tarea en que se está trabajando en paralelo para reemplazar y actualizar sus disposiciones acerca de, por ejemplo, anchos mínimos, segregadores, resolución de intersecciones y transiciones, etc.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD QUE MOTIVA LA ELABORACIÓN DE ESTA MODIFICACIÓN DE LA OGUC

En los últimos años ha crecido visiblemente el número de viajes en bicicleta en las calles de las distintas ciudades del país. En la ciudad de Santiago, p. ej., las tasas de crecimiento anual son de aproximadamente 10%, y se proyecta que el próximo año se realicen más de un millón de viajes diarios en bicicleta sólo en la Región Metropolitana¹, los que compartirán el mismo espacio que los demás vehículos y peatones utilizan en las calzadas y aceras, respectivamente. La falta de claridad normativa lleva a que la compatibilización de usos se realice de manera inorgánica, puntual y no siempre eficaz, actuando cada municipio dentro de sus posibilidades.

Por su parte, la OGUC excluye a las ciclovías de la vialidad expresa y las condiciona en la vialidad troncal, a la vez que define que deben instalarse preferentemente en las aceras tratándose de la vialidad existente.

Finalmente, debe agregarse que la escasez de estacionamientos para bicicletas en nuestras ciudades es un importante desincentivo para este medio de transporte.

III. OBJETIVOS DEL DECRETO SUPREMO SOBRE CICLOVÍAS Y ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS

Los objetivos principales de esta propuesta normativa son los siguientes:

¹ Fuente: SECTRA, proyecciones EOD 2006.

1. Distribuir el espacio vial de una manera más equilibrada, que posibilite e incentive el uso de la bicicleta como un sistema alternativo y seguro de transporte en las calzadas, sin que reste espacio a los peatones en las aceras.
2. Considerar a la bicicleta como un “vehículo no motorizado” que, como tal, debe ubicarse en calzadas y no en aceras, recogiendo así la tendencia mundial.
3. Regular e incentivar los estacionamientos para bicicletas en los edificios públicos y privados.

IV. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.

El contenido de la propuesta puede resumirse en los siguientes puntos:

1. Redefine vocablos en el artículo 1.1.2. OGUC: El proyecto modifica diversas definiciones contenidas en la OGUC para integrar las ciclovías a la vialidad. Así, se permiten en las vías expresas, troncales, colectoras y de servicio, en tanto se instalen en las calzadas, esto es, sin restarle espacio peatonal a las aceras. En términos conceptuales las calzadas deben destinarse tanto a la circulación de vehículos motorizados como no motorizados y las aceras, en tanto, deben destinarse principalmente al uso de los peatones.
2. Modifica las normas sobre trazados viales, artículos 2.3.2., 2.3.2 bis y 2.3.7.:
 - a. Se eliminan restricciones existentes para la construcción de ciclovías en todos los tipos de vías (expresas, troncales, colectoras, de servicio y locales);
 - b. Se determina el nivel de segregación (física, texturada o visual) que éstas deben tener respecto de los vehículos motorizados, atendido la velocidad de diseño de la vía en que se instalan; y
 - c. Se recalca que el Manual de Vialidad Urbana (REDEVU) tiene sólo carácter indicativo en los estudios de vialidad urbana de los Planes Reguladores Intercomunales, explicitándose la preeminencia de la OGUC por sobre éste.
3. Establece normas sobre estacionamientos para bicicletas, artículos 2.4.1. bis y transitorio: Se contemplan dos disposiciones:
 - a. Norma permanente (artículo 2.4.1. bis): Actualmente los Planes Reguladores Comunes (PRC) pueden exigir que las edificaciones que se construyen contemplen una dotación de estacionamientos para bicicletas. Con la modificación propuesta los PRC deberán considerar una dotación mínima (o sea, obligatoria) de dicho tipo de estacionamientos en relación a la cantidad de estacionamientos para autos, o en relación a la carga de ocupación del edificio. Esta exigencia de estacionamientos para bicicletas se podrá cumplir descontando parte de los estacionamientos para autos, según la proporción que determine el PRC. Adicionalmente, se propone que en casos excepcionales los estacionamientos para bicicletas se emplacen en el espacio público (como podría ser en edificios existentes que no cuentan con estos estacionamientos y que requieren cambio de destino o requieren ampliar un edificio), siempre que cuenten con la autorización expresa de la Municipalidad, la que podría incluso cobrar derechos por ocupación de vía pública al edificio que genere esta demanda.

- b. Norma transitoria: La norma actual exige que, en tanto los PRC no establezcan la dotación de estacionamientos para bicicletas a que se refiere el artículo 2.4.1. bis, los proyectos de edificios de uso público que tengan una carga de ocupación superior a 1.000 personas deberán contemplar 1 estacionamiento para bicicletas por cada 10 estacionamientos para autos. Considerando que 1 estacionamiento para bicicletas representa sólo un 6% de la superficie que ocupa un estacionamiento para automóvil (0,75 m² versus 12,5 m²) la modificación que se propone aumenta la exigencia a 1 estacionamiento para bicicletas por cada 2 estacionamientos para autos, y la hace aplicable a cualquier tipo de edificio con una carga de ocupación superior a 50 personas. A ello se añaden dos medidas para desincentivar el uso del automóvil:
- i. Primero, la exigencia de estacionamientos para bicicletas podrá cumplirse en la superficie destinada a estacionamientos para automóviles permitiendo descontar el número exigido de éstos, a razón de 1 por cada 3 estacionamientos de bicicletas.
 - ii. Segundo, y como manera de intensificar el incentivo a la bicicleta, se permite ampliar la fórmula antes referida hasta un límite de un tercio de los estacionamientos exigidos para automóvil.

De esta manera, la relación inicial 2A / 1B (2 Autos por 1 Bicicleta), puede llegar hasta 2A / 3B, con menos superficie construida por parte del desarrollador que la necesaria para cumplir la exigencia de estacionamientos de automóviles en la norma actualmente vigente.

Lo anterior se explica en el esquema que se inserta al final de esta minuta.

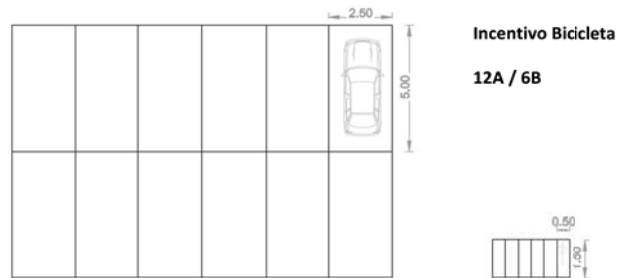
V. EFECTOS ESPERADOS DE ESTA MODIFICACIÓN DE LA OGUC.

1. Incentivar y posibilitar el uso de la bicicleta como un sistema alternativo y seguro de transporte en las calzadas.
2. Evitar o, al menos, reducir el uso de las aceras por ciclistas, de modo que éstas sean utilizadas exclusivamente por los peatones.
3. Incrementar la disponibilidad de estacionamientos para bicicletas en las ciudades.

Artículo Transitorio

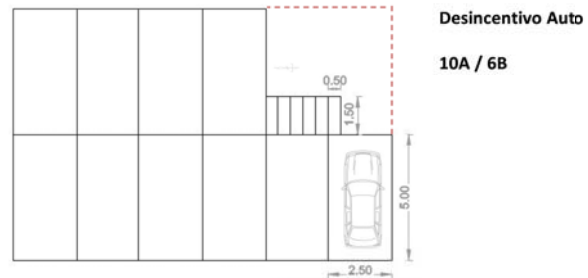
Primer Inciso

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, 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.



Segundo Inciso

Esta exigencia podrá cumplirse descontando parte de los estacionamientos requeridos para automóviles, a razón de un estacionamiento de automóviles por cada 3 estacionamiento de bicicletas



Tercer Inciso

Adicionalmente se podrán descontar hasta un tercio la cantidad de estacionamientos requeridos para automóviles, en la misma proporción por estacionamientos de bicicletas adicionales.

