



PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES EN MATERIA DE CICLOVÍAS

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN Y NORMAS URBANAS
DIVISIÓN DE DESARROLLO URBANO

INTRODUCCIÓN

Con fecha 10.05.2018, se publicó en el Diario Oficial la Ley N° 21.088, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la cual modificó la Ley de Tránsito (Ley N° 18.290), en el sentido de incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte, conocida también como “Ley de Convivencia Vial”.

Esta modificación, introdujo a la ya mencionada Ley de Tránsito, una serie de nuevas disposiciones entre las que destaca la incorporación de un nuevo Título XX denominado “De las bicicletas y otros ciclos” cuyo artículo 221 dispone, entre otros:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento que regule las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación. Se entenderá por condiciones de gestión y seguridad de tránsito, los requisitos de diseño y características técnicas con las que deberán planificarse, implementarse y mantenerse las ciclovías. Asimismo, dicho reglamento definirá las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como casco, elementos reflectantes, frenos, luces y otros accesorios de seguridad de los ciclos.” (El subrayado es nuestro)

El Reglamento al que se alude en la reseña citada precedentemente corresponde al Decreto N° 102, de fecha 07.11.2019, de esa Secretaría de Estado, el cual se encuentra actualmente en Contraloría General de la República.

Como consecuencia de lo anterior, y considerando que la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) contempla algunas disposiciones relativas a las ciclovías, entre ellas, lo establecido en el artículo 2.3.2. bis, se ha estimado necesario realizar una revisión y adecuación de la normativa, como consecuencia de lo previsto en el precitado artículo 221 de la Ley de Tránsito y en miras de favorecer y propiciar modos de transporte más sustentables.

OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN

En virtud de lo anteriormente expuesto, y a modo de síntesis, los principales objetivos que persigue la actual propuesta de modificación se podrían resumir de la siguiente forma:

- Perfeccionar las definiciones de “ciclovía” y “vereda” contenidas en el artículo 1.1.2. de la OGUC, armonizándolas con lo dispuesto en la Ley de Tránsito. Asimismo, se incorpora la definición de “platabanda” reconociéndola como una especie de “faja de servicio” que forma parte de la acera.
- Reconocer la atribución del Ministerio de Transportes como ente responsable de la gestión y operación de las vías. En este aspecto, se eliminan las referencias a los “anchos de pista” contenidos en el inciso tercero del artículo 2.3.2. de la OGUC, estableciendo solo anchos mínimos de calzadas, permitiendo así a MTT gestionar el ancho de las respectivas pistas conforme a las necesidades o particularidades que se determine para cada vía. De esta forma, la posibilidad de gestionar el espacio de la calzada como un todo (y no por pistas), tendería a favorecer la implementación de nuevas ciclovías.
- Homologar criterios técnicos referidos a las condiciones de emplazamiento y de segregación de las ciclovías en armonía a lo dispuesto en el Decreto N° 102 de MTT.
- Excluir a las ciclovías del porcentaje del 5% señalado en el numeral 2° del artículo 2.1.30. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, precisando que dentro de ese porcentaje solo se deben incluir las vías interiores de vehículos motorizados.

PRINCIPALES CONTENIDOS DE LA MODIFICACIÓN

ARTÍCULO 1.1.2. – DEFINICIONES

- El término **ciclovía** se ha actualizado definiéndose como aquel espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros ciclos conforme a lo previsto en la Ley de Tránsito Ley N° 18.290.
- El término **vereda**, cuya definición actual es de carácter técnico, complementa su definición precisando que su uso está abocado preferentemente al tránsito de peatones.
- La nueva definición de **Platabanda** establece que corresponderá a aquella parte de la acera, excluida la vereda, destinada al emplazamiento de elementos tales como redes de servicios eléctricos, iluminación, arbolado urbano, señales de tránsito, etc.

ARTÍCULO 2.3.2 – INCISO TERCERO

- Se eliminan todas las referencias a cantidad y ancho de “pistas” estableciéndose solo exigencias referidas a anchos mínimos de calzadas.
- Se hace mención y por ende un reconocimiento explícito a las Zonas de Tránsito Calmado (conocidas también como Zonas 30) contempladas en los artículos 2 y 146 de la Ley de tránsito.

ARTÍCULO 2.3.2 bis – (SE REEMPLAZA TEXTO)

- Se mantiene la regla general respecto a que las ciclovías deben emplazarse en la calzada de una vía. Sin embargo, se flexibilizan los criterios de excepción bajo los cuales ésta podría ir emplazada en aceras, medianas, bandejones o en espacios públicos o privados de uso público tales como parques, plazas y áreas verdes estableciéndose entre otros, aduciendo razones de seguridad o continuidad (como lo establece el artículo 3°, del Decreto N° 102, de MTT) o consideraciones geométricas que impidan emplazarla adecuadamente en la calzada.
- Se establece que los elementos de segregación físicos o visuales respecto al tráfico motorizado se definirán en razón de la velocidad de operación de la vía en que se emplazan, y acorde a lo que determina el Decreto N° 102 de MTT.
- Asimismo, se establecen algunas exigencias respecto de la segregación para ciclovías emplazadas fuera de la calzada. Lo anterior, por cuanto el Decreto N° 102, no considera dichos supuestos.
- Se establecen ciertos requisitos mínimos que deben cumplir los elementos de segregación física los cuales corresponden básicamente a los mismos que contempla actualmente la normativa. Lo anterior, por cuanto el Decreto N° 102, no considera dichos aspectos y el Manual de señalización de tránsito tampoco lo considera.

DPNU, Junio 2021.