



RESPUESTAS A COMENTARIOS, OBSERVACIONES Y CONTRIBUCIONES RECIBIDAS DURANTE EL PERÍODO DE CONSULTA CIUDADANA A LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES (OGUC) EN MATERIA DE CICLOVÍAS

DEL PROCESO DE CONSULTA PÚBLICA

Durante el mes de junio del presente año, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo a través de la División de Desarrollo Urbano (DDU), sometió a consulta pública una propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), la cual tiene por objeto armonizar sus disposiciones en materia de ciclovías, con lo dispuesto en el nuevo Reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones –que regula dicha materia– sancionado mediante D.S. N° 102, de 2019. Asimismo, esta propuesta de modificación busca regular algunas normas de excepción, ya existentes, con el propósito de limitar y precisar su ámbito de aplicación.

Algunos datos relevantes de este proceso:

762 contribuciones recibidas
85 comunas representadas
46,6% mujeres / **54,4%** hombres

ANTECEDENTES PRELIMINARES

Para poner en perspectiva el contexto de esta modificación, es necesario tener en consideración una serie de antecedentes, algunos de los cuales son de amplio conocimiento por tratarse de Leyes, Reglamentos o documentos de carácter público, mientras que otros corresponden a requerimientos formales recibidos por este Ministerio, por parte de otras Instituciones, los cuales, atendida la relevancia de la materia, se ha estimado necesario referenciar. Ellos son:

- Ley N° 21.088, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que modificó la Ley de Tránsito, en el sentido de incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. Esta Ley introdujo un nuevo Título denominado “TÍTULO XX DE LAS BICICLETAS Y OTROS CICLOS”, entre cuyo texto destaca la incorporación de un nuevo artículo 221, el cual dispone en su inciso primero, entre otras cosas, que *“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.”*
- El Reglamento al que se alude en el punto anterior, corresponde al D.S. N° 102, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 2019, publicado en el Diario Oficial con fecha 10 de julio del año 2021, que reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías, entre otros.
- A lo anterior se suman solicitudes de la Dirección Regional de Vialidad Metropolitana del Ministerio de Obras Públicas, recibidas durante los años 2017, 2018 y 2020, a través de las cuales solicitan al MINVU, revisar la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en lo relativo a la exigencia prevista en el numeral 1 del inciso primero del artículo 2.3.2. bis, referida al emplazamiento que deben cumplir las ciclovías, atendidas ciertas consideraciones de seguridad detectadas por ese Ministerio en el desarrollo de proyectos en vías urbanas que se encuentran bajo su tuición.
- El Dictamen N° 12.642 de fecha 09 de mayo de 2019, de Contraloría General de la República, el cual, en el contexto del caso allí descrito, determinó, entre otros, que corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adoptar las iniciativas de orden normativo que procedan, tendientes a precisar la expresión “platabandas”, que se emplea en el artículo 154, N° 4, de la ley N° 18.290, por los motivos que se señalan, lo que implicó que, al tenor de lo dictaminado por esa Sede de Control, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones incorporara a la agenda de trabajo que desarrolla junto al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, la posibilidad de agregar en la presente modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, una definición consensuada del concepto “platabanda” por considerarlo atinente con los temas abordados en la presente modificación.
- Solicitudes formales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de SECTRA y CONASET donde se le expone a la División de Desarrollo Urbano del MINVU sobre *“...los desafíos que tenemos como país en términos de ciclovías, y algunas dificultades a la cuales*

nos estamos enfrentando. En particular, respecto a anchos mínimos de calzada señalados en la OGUC (artículo 2.3.2)."

Lo anterior, en complemento a lo señalado en la Política Nacional de Desarrollo Urbano, la cual considera dentro de sus ámbitos temáticos el equilibrio ambiental, y entre sus objetivos el fomentar la movilidad urbana a través del uso compartido del espacio público y fomentar el tránsito peatonal y el uso de la bicicleta, y garantizar la accesibilidad universal con normas urbanísticas específicas para el espacio público.

Todos estos antecedentes, en su conjunto, constituyen los fundamentos de base y en definitiva la génesis que origina este proceso de adecuación a la normativa vigente.

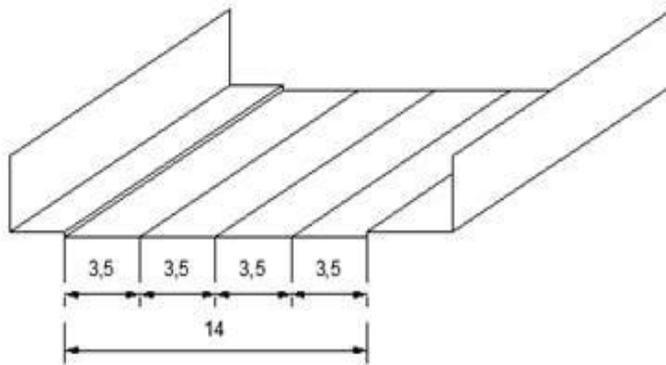
DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LA ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.

Previo a detallar algunos aspectos propios del contenido que se propone como definitivo, se ha estimado necesario realizar algunas precisiones de carácter general, las cuales dicen relación con la interpretación que se ha dado a la actual propuesta de modificación, en el sentido de que con las adecuaciones que se propone introducir a la normativa –ajustadas significativamente a partir de las diversas contribuciones recibidas– este Ministerio estaría propiciando la construcción de ciclovías fuera de la calzada, restando espacio a peatones, privilegiando la reserva de espacio para los automóviles y afectando la convivencia entre ciclistas y peatones ante una aparente disputa de espacio que este Ministerio entiende, no es tal.

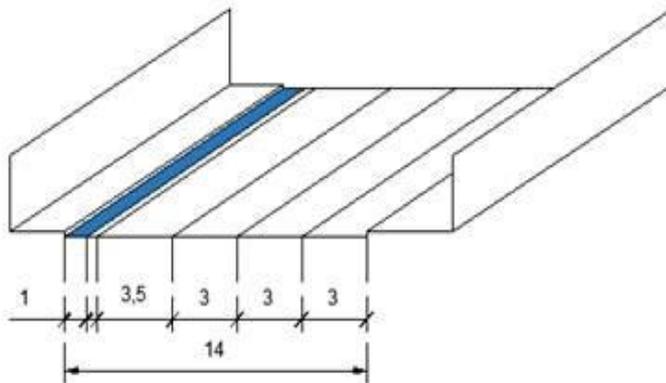
Al respecto cabe señalar:

1. El Reglamento que regula las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías es el D.S. N° 102, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Dicho Reglamento, dispone, entre otros, el emplazamiento que las ciclovías deben tener, así como también otros aspectos vinculados al diseño y características técnicas que éstas deben cumplir.
2. Dicho Reglamento, establece en su artículo 2°, los principios que deben guiar la planificación, el diseño, la implementación y el mantenimiento de las ciclovías, mientras que su artículo 3° establece los requisitos técnicos a los que debe dar cumplimiento ese tipo de infraestructura de transportes conforme a lo ya mencionado en el numeral anterior.
3. Preciado lo anterior, es necesario recordar, que las disposiciones contenidas en la OGUC, inherentes a esta materia, actúan en forma complementaria a lo reglamentado por medio del D.S. N°102 y solo adquieren relevancia ante aquellos escenarios no considerados en dicha reglamentación.

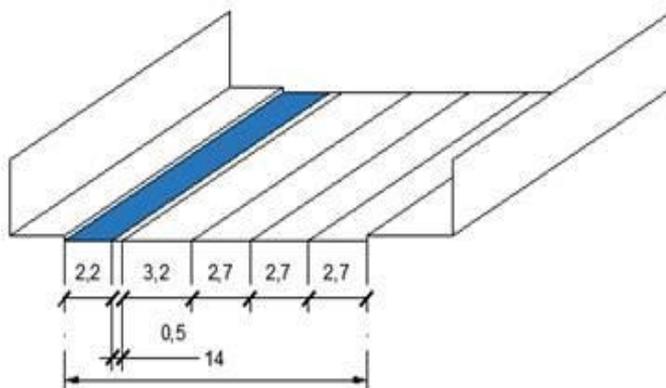
4. En armonía a lo anterior, el primer aspecto que se propone introducir a la OGUC dice relación con la eliminación de las referencias al ancho de pistas vehiculares contenidas actualmente en el inciso tercero del artículo 2.3.2., lo cual apunta precisamente, a favorecer la redistribución del espacio de la calzada para la construcción de ciclovías en la calzada, situación que en la actualidad se encuentra limitada, dada las exigencias que establece la OGUC en lo relativo al cumplimiento de determinados anchos de pistas en las calzadas.



Ejemplo de vía existente
(Calzada con 4 pistas)



Posibilidad de redistribuir el espacio de la calzada de acuerdo al actual artículo 2.3.2. de la OGUC.



Posibilidad de redistribuir el espacio para implementar ciclovías en calzada de acuerdo a la modificación propuesta.

En el mismo orden de consideraciones, y atendidos los comentarios y contribuciones recibidos durante el período de consulta pública, a continuación, se detallan algunos de los principales ajustes introducidos a la propuesta de modificación de la OGUC, así como los argumentos sobre algunos temas planteados que escapan al ámbito de esta modificación.

1. Se **acoge** la sugerencia de perfeccionar la definición de “Vereda” contenida en el artículo 1.1.2. de la OGUC, reconociéndola como un espacio exclusivo para el uso de peatones. Asimismo, se complementa dicha definición incorporando ciertas condiciones de base que ésta debe cumplir, en el entendido que la vereda, en esencia, corresponde a la ruta accesible cuyas características se encuentran definidas en la propia Ordenanza General.

“Vereda”: Espacio continuo de la acera, pavimentado y libre de obstáculos destinado exclusivamente al tránsito y uso de peatones, cuyo ancho y características mínimas corresponderá al que para cada caso disponga la presente Ordenanza.

2. Se **mantiene** la definición de “Ciclovía”, en armonía a lo dispuesto en la Ley de Tránsito. A su vez, se desestima la posibilidad de incorporar a dicha definición, la precisión relativa a que se trata de un espacio “de la calzada”, por cuanto la Ordenanza General estaría innovando respecto de una definición contenida en una Ley propia de dicho ámbito. Adicionalmente, el emplazamiento de las ciclovías “en la calzada” es algo que ya se encuentra consagrado en el respectivo Reglamento de MTT, en el actual artículo 2.3.2. bis de la OGUC y sobre el cual no se está innovando en la presente propuesta de modificación.

“Ciclovía”: Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros ciclos conforme a lo establecido en la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, y sus modificaciones.

3. Se **acoge** la propuesta de atribuirle a la definición del concepto de “Platabanda”, un rol principalmente eco-sistémico, como parte de la infraestructura verde con que cuentan muchas ciudades de nuestro país, condición que es importante resguardar, entre otros, atendidos los efectos y como medida de mitigación al cambio climático, y se reconoce también como un espacio sobre el cual, además, se instalarán una serie de elementos, dispositivos o infraestructura que requiere la ciudad para su adecuado funcionamiento.

“Platabanda”: Espacio de la acera, reservado principalmente a la contención de áreas verdes y arbolado urbano, así como también a la instalación de equipamiento, redes de servicios eléctricos y de telecomunicaciones, iluminación, señales de tránsito, mobiliario urbano, estacionamiento de ciclos, quioscos y en general a toda función permitida en la acera y autorizada por la autoridad respectiva, complementaria al uso y tránsito de peatones.

4. Respecto a las observaciones referidas a precisar la expresión “Otros ciclos” contenida en la definición de “Ciclovía”, este Ministerio estima que, para todos los efectos, deberá estarse a la definición de “Ciclo” prevista en el numeral 9, del artículo 2° de la Ley de Tránsito, a saber:

“Ciclo: Vehículo no motorizado de una o más ruedas, propulsado exclusivamente por una o más personas situadas en él, tales como bicicletas y triciclos. También se considerarán ciclos aquellos vehículos de una o más ruedas que cuenten con un motor auxiliar eléctrico, de una potencia nominal continua máxima de 0,25 kilowatts, en los que la alimentación es reducida o interrumpida cuando el vehículo alcanza una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora o antes si el ciclista termina de pedalear o propulsarlo, los que se considerarán para los efectos de esta ley como vehículos no motorizados.”.

5. Respecto a los comentarios y apreciaciones referidas a si las bicicletas eléctricas (no las de pedaleo asistido) deben o no ir por ciclovías, entiende este Ministerio que correspondería al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el ámbito de sus competencias, definir la categoría de vehículo a la que pertenece dicha categoría de ciclos conforme a lo dispuesto en la Ley de Tránsito no pudiendo la OGUC, definir o regular dicho aspecto.
6. En relación a las observaciones alusivas a las dimensiones y características técnicas de diseño que debiesen cumplir las ciclovías, es preciso señalar que la OGUC hace referencia a lo dispuesto en el respectivo reglamento de ciclovías, el cual contiene parámetros y estándares sobre los temas consultados.
7. Respecto al emplazamiento que deben tener las ciclovías, y a las inquietudes que dicen relación con que esta propuesta de modificación, eventualmente favorecería la invasión de aquellos espacios reservados para los peatones, en desmedro de estos últimos y de los propios ciclistas que requieren contar con ciclovías de alto estándar, es preciso señalar:

- Se acoge la propuesta de eliminar en el numeral 1 del artículo 2.3.2. bis el término “preferentemente” estableciéndose en forma taxativa que el lugar de emplazamiento de la ciclovías es la calzada.
- Se mantienen las normas de excepción vinculadas a razones de seguridad y/o continuidad ante las cuales una ciclovía podría emplazarse, en tramos acotados, fuera de la calzada, en armonía a lo dispuesto en el D.S. N° 102, de MTT. No obstante, con el objeto de limitar la aplicación de esta norma de excepción, se incorporan situaciones, a modo de ejemplo, que permitan comprender los criterios de por qué esta excepción resultaría aplicable en determinados escenarios (angostamiento del perfil vial, presencia de paraderos de transporte público, presencia de canales, puentes, o infraestructura energética o sanitaria que afecte a la calzada, entre otras).

Asimismo, la necesidad de conectar ciclovías prevista en el actual artículo 2.3.2. bis de la OGUC ya no se considerará una razón válida para emplazar una ciclovía fuera de la calzada.

- Se decide eliminar todas las referencias a platabandas, medianas, aceras, bandejones y áreas verdes, tanto en el numeral 1 como en el numeral 3 del artículo 2.3.2. bis, en el entendido que, el haberlas mencionado directamente en la propuesta preliminar, indujo a errores de interpretación respecto a que esta modificación a la Ordenanza buscaba propiciar el emplazamiento de las ciclovías en dichos espacios, contraviniendo los principios sobre movilidad sustentable y la propia pirámide invertida de movilidad suscrita por este Ministerio.
- Se establece claramente que, cual sea el emplazamiento de una ciclovía, ésta nunca podrá afectar la ruta accesible consagrada en el artículo 2.2.8. de la Ordenanza General.

8. En relación a las afirmaciones que sostienen que, a partir de la presente modificación, la Ordenanza General estaría permitiendo “regularizar” las ciclovías construidas por la acera con estándares deficientes, cabe recordar que de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 14° del D.S. N° 102, de MTT, las ciclovías susceptibles de ser regularizadas son aquellas que cumplan con las disposiciones previstas en dicho Reglamento. En consecuencia, afirmar que la actual propuesta de modificación permitirá la regularización de algunas ciclovías existentes es una afirmación errónea. El artículo 14° del D.S. N° 102, de MTT, de 2019, señala lo siguiente:

“En un plazo de tres años, a partir de la publicación en el Diario Oficial del presente reglamento, las ciclovías existentes deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito establecidas en este reglamento, en la forma y según el procedimiento establecido en los siguientes artículos.”.

De este modo, la expresión “en este reglamento”, destacada en el párrafo precedente, en opinión de este Ministerio, no da espacio para suponer que las ciclovías existentes puedan regularizarse al alero de las nuevas disposiciones introducidas a la OGUC lo cual es consistente con la postura de esta Secretaría de Estado respecto a que no existen argumentos que justifiquen regularizar ciclovías ejecutadas con estándares deficientes.

9. Para reforzar el compromiso con los argumentos mencionados anteriormente, se propone, además, acoger las recomendaciones y criterios de diseño contenidos en el Manual de vialidad ciclo inclusiva como directrices válidas en la planificación y diseño de ciclovías. Siendo así, y a modo de ejemplo, al momento de tomar una decisión en torno a la implementación de una nueva ciclovía, deberá tenerse en consideración aspectos básicos tales como:
- a. La readecuación del ancho de pistas en la calzada existente.
 - b. La eliminación de estacionamientos de superficie, si los hubiere.
 - c. La eliminación de una o más pistas vehiculares, entre otros.

Lo anterior, a objeto de velar y resguardar la ejecución de ciclovías de alto estándar.

Algo nuevo que considera la actual propuesta de modificación, dice relación con dar reconocimiento a las “vías independientes” o “vías verdes” a las que hace referencia el Manual de vialidad ciclo inclusiva, y con ello, a la posibilidad de incorporar ciclovías en determinados entornos urbanos propicios tales como bordes costeros, lacustres, riberas de ríos o parques urbanos donde, evitando el conflicto tanto con peatones como con automovilistas, se puedan ejecutar ciclovías en dichos entornos, de manera complementaria a la infraestructura de transporte, dando cumplimiento a ciertos criterios mínimos de seguridad propuestos para estos efectos.



Costanera del Estrecho de Magallanes, Punta Arenas – Borde Costero.



Futuro Parque Barón, Valparaíso – Borde Costero.



Parque Kaukari, Copiapó – Lecho de Río.

Los ejemplos anteriores, dan cuenta de la posibilidad real de implementar ciclovías en entornos que, permitan integrarse coherentemente como parte de la infraestructura de transporte, al tiempo que contribuyan simultáneamente al esparcimiento de los ciclistas, evitando el conflicto tanto con peatones como con automovilistas.

AGRADECIMIENTOS

Para concluir, este Ministerio reitera el agradecimiento por la entusiasta participación de parte de la Sociedad Civil, asociaciones gremiales, ONG, mundo académico, municipios de distintas regiones del país, y otras tantas instituciones que contribuyeron desde su conocimiento y experiencia para complementar, corregir y mejorar esta propuesta de modificación de la OGUC.