



CURSADO con ALCANCE
N° 42.472

DIVISION DE DESARROLLO URBANO
PCL/ADP. JAV. PEM

CONTRALORIA GENERAL
OFICINA GENERAL DE MECNTEVO
DIVISION JURIDICA

04 MAY 2015

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

RECIBIDO

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO
SUBSECRETARIA

29 MAY 2015

DECRETO
TRAMITADO

MODIFICA DECRETO SUPREMO N° 47,
DE VIVIENDA Y URBANISMO, DE
1992, ORDENANZA GENERAL DE
URBANISMO Y CONSTRUCCIONES EN
MATERIA DE CICLOVIAS Y
ESTACIONAMIENTOS PARA
BICICLETAS.

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

12 DIC 2014

RECEPCION

DIVISION DE INFRAESTRUCTURA
Y REGULACION

SANTIAGO, 23 OCT 2014

HOY SE DECRETO LO QUE SIGUE

EP
MT
- 5 MAYO 2015

N° 109 /

DEPART.
JURIDICO

DEP. T.R.
Y REGISTRO

DEPART.
CONTABIL.

SUB. DEP.
C. CENTRAL

SUB. DEP.
E. CUENTAS

SUB. DEP.
C.P. Y
BIENES NAC.

DEPART.
AUDITORIA

DEPART.
V.O.P., UYT.

SUB DEP.
MUNICIP.

15 DIC. 2014

REFRENDACION

REF. POR \$

IMPUTAC.

ANOT. POR \$

IMPUTAC.

DEDUC. DTO.

VISTO: El D.F.L. N° 458, (V. y U.), de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones y sus modificaciones; el D.L. N° 1.305, de 1975; la Ley N° 16.391; el D.S. N° 47, (V. y U.), de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones; D.S. N° 78, (V. y U.), de 2013, que Aprueba la Política Nacional de Desarrollo Urbano y Crea el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; y las facultades que me confiere el artículo 32 número 6° de la Constitución Política de la República de Chile,

CONSIDERANDO

REPRESENTADO CON OFICIO

29 ENE 15 *007714



TOMADO RAZON
CON ALCANCE

28 MAYO 2015

Contralor General
de la República
SUBROGANTE

*042472

a) Que el punto 3.6.1. de la Política Nacional de Desarrollo Urbano, aprobada por el DS N° 78, (V. y U.), de 2013, considera como uno de sus objetivos fomentar la movilidad urbana a través del uso de la bicicleta.

b) Que el uso de la bicicleta como medio de transporte se ha intensificado de manera notable durante los últimos años, traduciéndose en un crecimiento significativo y sostenido del número de viajes realizados en ella en las principales ciudades del país.

c) Que aproximadamente un 40% de los viajes en auto efectuados en nuestras ciudades abarcan distancias menores a 7 km, siendo por tanto, factibles de ser llevados a cabo en bicicleta, constituyendo esta última, un medio de transporte altamente efectivo, económico y no contaminante.

d) Que en la práctica se ha podido constatar que este medio de transporte comparte el mismo espacio vial con vehículos motorizados en las calzadas y con peatones en las aceras, presentándose, en consecuencia, un uso simultáneo de las calles por vehículos motorizados y bicicletas y, de las veredas por peatones y bicicletas, lo que genera grandes inconvenientes, inseguridades y conflictos entre los ciclistas con los conductores y peatones.

e) Que la legislación nacional, a través de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en su actual redacción, ha contribuido a que se presente esta superposición en el uso de calles y veredas, al regular la materia de manera inorgánica e insuficiente, lo que ha derivado en un uso ineficaz de las mismas. Lo descrito hace patente el notorio déficit en el número de ciclovías existentes, así como las fallas en su diseño, lo que implica un deficiente uso del espacio público y un riesgo para la integridad y seguridad de las personas. Es así como la Ordenanza General excluye a las ciclovías de la vialidad expresa, condicionándolas a la vialidad troncal, con un sesgo focalizado en los vehículos motorizados, a la vez que define su ubicación preferente en las aceras; lo que sumado a la falta de estacionamientos de bicicletas tanto en edificios públicos y privados como en el espacio público constituye un desincentivo al uso de este medio de transporte.

f) Que en este contexto, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, haciéndose cargo de la problemática descrita y entendiendo el gran potencial benéfico que el uso de la bicicleta como medio de transporte masivo, económico y amigable con el medio ambiente supone, ha resuelto modificar el texto de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, con el objeto de 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 en su condición de vehículo no motorizado, sin que reste espacio a los peatones en las aceras, recogiendo así la tendencia mundial y, por último, de regular e incentivar los estacionamientos para bicicletas en los edificios públicos y privados.

HOJA
RECTIFICADA



g) Que el punto 5.4.1. de la Política Nacional de Desarrollo Urbano, considera como uno de sus principios rectores la participación de la ciudadanía en las decisiones sobre las ciudades y como uno de sus objetivos garantizar una participación ciudadana efectiva en la construcción del lugar que las personas habitan o aspiran habitar, propósitos plenamente coherentes con lo establecido en el Programa de Gobierno, que señala que "la construcción de la ciudad debe considerar la democracia y la participación".

h) Que por las razones descritas, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo junto con desarrollar el proyecto de texto de la modificación a la Ordenanza General, lo sometió a un Proceso de Participación Ciudadana de alta convocatoria, en el cual se recibieron 548 observaciones de ciudadanos de todo el territorio nacional. Ello denota el alto interés que concita en la comunidad los temas relacionados con el entorno y la ciudad, reafirmando el acierto de incluir a la ciudadanía en su debate. Proceso que ha permitido arribar a un texto más inclusivo y consensuado, que refleje de forma más cercana las aprensiones e intereses de los habitantes del país.

HOJA
RECTIFICADA

DECRETO:

ARTÍCULO PRIMERO.- Modifícase la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, cuyo texto fue fijado por D.S. N° 47, (V. y U.), de 1992, en la siguiente forma:

1. Modifícase el artículo 1.1.2., en el siguiente sentido:

a) Reemplázase la definición del vocablo "Calzada" por la siguiente:

"parte de una vía destinada a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados."

b) Reemplázase la definición del vocablo "Ciclovía" por la siguiente:

"Se estará a lo dispuesto en el inciso octavo del artículo 2° de la ley de tránsito N° 18.290, o sus modificaciones."



c) Reemplázase en la definición de "Edificio de estacionamiento" la expresión "uno o más automóviles u otros vehículos motorizados" por "vehículos motorizados y/o no motorizados."

d) Reemplázase la definición del vocablo "Vía" por la siguiente:

"espacio destinado a la circulación de vehículos motorizados y no motorizados y/o peatones."

2. Modifícase el artículo 2.3.2. en el siguiente sentido:

a) Elimínase la letra m) y su texto de los acápites 1, 2, 3, 4 y 5 del inciso primero.

b) Elimínase en letra d) de los acápites 1 y 2, del inciso primero la expresión "y humana".

c) Agrégase a continuación del inciso primero, el siguiente nuevo inciso segundo, pasando los actuales incisos segundo, tercero y cuarto, a ser tercero, cuarto y quinto:

"En las vías expresas, troncales, colectoras y de servicio, estarán 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."

d) Intercálase en el inciso segundo, que pasa a ser tercero, entre la expresión "perfiles existentes" y la expresión "o implementación de ciclovías", la nueva expresión "redistribución del espacio de la calzada, medidas de gestión de velocidad".

e) Agrégase al final del inciso segundo, que pasa a ser tercero, a continuación de la letra c), la siguiente letra d):

"d) Tratándose de la implementación de ciclovías, observar las características de segregación referidas en el numeral 2 del artículo 2.3.2 bis, debiendo aplicarse conforme a la velocidad fijada por la autoridad respectiva."

HOJA
RECTIFICADA



f) Elimínase el inciso final.

3. Agregase, el siguiente nuevo artículo 2.3.2. bis, a continuación del artículo 2.3.2.:

"Artículo 2.3.2. bis Las ciclovías se definirán considerando las siguientes características:

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.

2.- Deberán contemplar elementos de segregación según la velocidad de diseño de la vía en que se emplazan, de acuerdo al siguiente detalle:

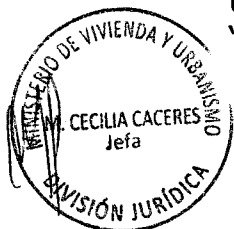
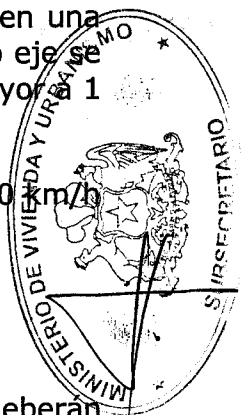
a) En vías con velocidades de diseño mayores a 50 km/h la ciclovías requerirá segregación física, que consistirá en una franja demarcada de seguridad de mínimo 50 cm de ancho, en cuyo eje se dispondrán elementos separadores que impidan su invasión lateral por vehículos motorizados, pero que permitan su atraveso a los vehículos a energía humana que transitan por la ciclovías. Los separadores deberán inscribirse en una envolvente definida por ángulos de 45° aplicados en los bordes de la franja de seguridad y un plano paralelo al pavimento de la calzada a 50 cm de altura; deberán tener características geométricas y de materialidad que minimicen los efectos sobre los usuarios de la ciclovías en caso de caídas y deberán tener elementos reflectantes y ser preferentemente desmontables, para permitir la mantención de la calzada.

b) En vías con velocidades de diseño entre 30 y 50 km/h la ciclovías requerirá sólo una segregación visual, que consistirá en una franja demarcada de seguridad de entre 30 y 50 cm de ancho, en cuyo eje se dispondrán tachas o tachones viales reflectantes a una distancia no mayor a 1 m entre sí.

c) Las vías con velocidad de diseño inferior a 30 km/h no requerirán ciclovías segregadas."

4. Reemplázase en el inciso primero del artículo 2.3.7. la frase "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 instrumento que lo reemplace", por el siguiente: "considerarán en su calidad de carácter indicativo, las recomendaciones

HOJA
RECTIFICADA



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 contrapongan con esta Ordenanza."

5. Reemplázase el artículo 2.4.1. bis por el siguiente:

"Artículo 2.4.1. bis Asimismo, todo edificio que se construya deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos para bicicletas, de acuerdo a lo que fije el Plan Regulador Comunal 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 mismo instrumento de planificación.

Los estacionamientos para bicicletas deberán ubicarse preferentemente a nivel de la vía que da acceso al edificio, o en su defecto, se deberán proveer los medios adecuados a su acceso expedito para adultos mayores y niños, tales como rampas de pendiente inferior a 15° y/o ascensores.

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.

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.

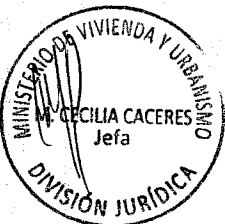
Las exigencias de estacionamientos para bicicletas deberán cumplirse en el predio en que se emplaza el edificio que genera la obligación, o en otros predios que consulten estacionamientos para bicicletas y que no hubieren sido destinados al cumplimiento de tales exigencias respecto de otro edificio.

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 m.

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 y en caso de término del arriendo o transferencia del dominio de la propiedad, deberá reemplazarlo por otro título o contrato que garantice la continuidad de la obligación.

Excepcionalmente, y sólo en aquellos casos que el proyecto no pueda dar cumplimiento al distanciamiento a que se refiere el inciso cuarto de este artículo, los estacionamientos para bicicletas podrán

HOJA
RECTIFICADA



emplazarse en el espacio público, previa autorización expresa de la municipalidad respectiva.

Con todo, el Plan Regulador Comunal no podrá hacer exigencias de estacionamientos para bicicletas a la vivienda unifamiliar. "

6. Reemplazase en el artículo 4.13.3., el texto a continuación de la alocución "(REDEVU)," por la frase "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."

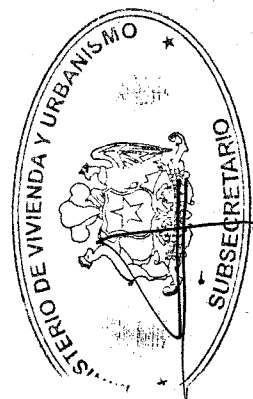
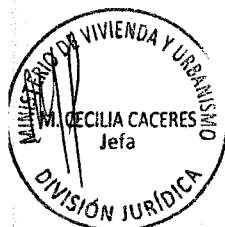
ARTÍCULO SEGUNDO.- Derógase el Artículo Transitorio del Decreto Supremo N° 58, (V. y U.) de 2009.

ARTÍCULO TRANSITORIO.- 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.

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.

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

HOJA
RECTIFICADA



Anótese, tómesese razón y publíquese.

Michelle Bachelet

**MICHELLE BACHELET JERIA
PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**



Paulina Saball Astaburuaga
**PAULINA SABALL ASTABURUAGA
MINISTRA DE VIVIENDA Y URBANISMO**



MP



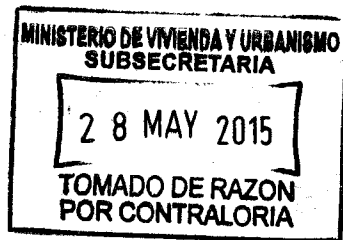
DISTRIBUCIÓN:
CONTRALORIA SECRETARIO
DIARIO OFICIAL
GABINETE MINISTRA
SUBSECRETARÍA
DIVISIONES MINVU
CONTRALORÍA INTERNA MINVU
AUDITORÍA INTERNA MINVU
SEREMI MINVU (TODAS LAS REGIONES)
SERVIU (TODAS LAS REGIONES)
SIAC
OFICINA DE PARTES
Ley de Transparencia art/6°.



LO QUE TRANSCRIBO PARA SU CONOCIMIENTO

Jaime Romero Álvarez

**JAIME ROMERO ÁLVAREZ
SUBSECRETARIO DE VIVIENDA Y URBANISMO**





CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN
SUBDIVISIÓN JURÍDICA

MFV
EPA

CURSA CON ALCANCE EL DECRETO
N° 109, DE 2014, DEL MINISTERIO
DE VIVIENDA Y URBANISMO.

SANTIAGO, 28. MAY 15 *042472

La Contraloría General ha dado curso al instrumento del rubro, que modifica el decreto N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en materia de ciclovías y estacionamientos para bicicletas, pero cumple con hacer presente que esta Sede de Control entiende que respecto del vocablo "Ciclovía", que se reemplaza en el artículo primero, N° 1, letra b), del acto en examen, deberá estarse a lo dispuesto en la octava definición del artículo 2° de la ley N° 18.290, de Tránsito, y no al inciso de ese precepto a que ahí se alude.

Saluda atentamente a Ud.,


PATRICIA ARRIAGADA VILLOUTA
Contralor General de la República
Subrogante


A LA SEÑORA
MINISTRA DE VIVIENDA Y URBANISMO
PRESENTE