

## **Informe de Consulta pública**

### **“Modifica D.S. N° 102, de 2019, del MTT, que Reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos.”**

#### **Antecedentes**

En el marco de lo dispuesto en la Ley N° 20.500, sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con fecha 20 de junio de 2022 dio inicio al proceso de consulta ciudadana de la modificación del Decreto Supremo N°102, de 2019, de dicho Ministerio, ya que ha demostrado ser un mecanismo transparente, participativo y eficiente, legitimando la toma de decisiones a través de la participación de todos los actores involucrados, esto es, gremios, industria del transporte, sociedad civil y usuarios, entre otros, sin exclusión de ninguno y no respondiendo a criterios de centralización o grupos de intereses particulares, sino que abierto a todos aquellos que deseen participar.

Durante la etapa de consulta ciudadana, cuyo cierre se efectuó el día 04 de julio de 2022, se recibieron 14 ingresos que totalizan 20 consultas, observaciones y/o comentarios por parte de distintos interesados. Los puntos de la modificación reglamentaria que recibieron el mayor número de consultas son los referidos al emplazamiento y segregación de ciclovías.

Las consultas y opiniones recibidas fueron evaluadas y ponderadas por parte de la Subsecretaría de Transportes, incorporándose las modificaciones que se han considerado pertinentes y concordantes con los objetivos de esta regulación.

Como antecedente adicional, es importante considerar que la Ley N° 21.088, publicada en el Diario Oficial el 10 de mayo de 2018, modificó el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito (en adelante, la “Ley de Tránsito”), con el objeto de regular la convivencia de los distintos medios de transporte, incorporando, entre otras modificaciones, un nuevo Título XX denominado “De las bicicletas y otros ciclos”, donde se regulan aspectos de las ciclovías, conductores de ciclos y la circulación en ellas, junto con disponer que se reglamente las condiciones de gestión y seguridad que deberán cumplir las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos.

En este contexto, este Ministerio sometió el proyecto de reglamento a una consulta ciudadana, luego de lo cual el 07 de noviembre de 2019 se promulgó el Decreto Supremo N° 102 y, una vez tomado de razón por la Contraloría General de la República, el reglamento se publicó el 10 de julio de 2021.

Respecto de la modificación sometida a consulta, se debe tener presente que se evaluaron los parámetros de diseño de las ciclovías, encontrándose la necesidad de adecuarlos a criterios internacionales y nacionales, en particular, aquellos requisitos relativos a emplazamiento, espacio de desplazamiento y segregación. También se ha considerado que los procedimientos de autorización de operación de ciclovías necesitan ser actualizados, para acelerar la aprobación de éstas, por lo que se propone establecerlos por resolución. Adicionalmente, se ha presentado la

necesidad de incorporar la posibilidad de realizar proyectos experimentales, que permitan evaluar diversos aspectos de manera temporal.

La propuesta de modificación del Decreto Supremo, incorpora ajustes en los siguientes aspectos:

- Artículo 3°, puntos 1, 2, 4, 5 y 6.
- TÍTULO III y TÍTULO IV, sobre procedimientos.
- Nuevo artículo 7° sobre proyectos experimentales de ciclovías.
- Artículo 19°, sobre elementos de seguridad de ciclos.
- Artículo 23°, sobre transporte de infantes.
- Aspectos adicionales.

A continuación, se da respuesta a los distintos asuntos consultados en el proceso.

### **Artículo 3°**

Este artículo establece los requisitos de diseño y las características técnicas que deberán respetar las ciclovías, para cumplir con el objetivo de respaldar la seguridad de tránsito. Los parámetros que actualmente considera el Decreto Supremo se obtuvieron de un extenso trabajo de revisión de ciclovías existentes, lo que además fue validado por los Ministerios de Obras Públicas (MOP) y de Vivienda y Urbanismo (MINVU).

### **Artículo 3°, punto 2. Espacio de desplazamiento (ancho)**

Respecto de este punto, se ha recibido como observación que el ancho mínimo recomendable para ciclovías bidireccionales es muy alto, proponiendo que el ancho mínimo dependa del flujo máximo diario. En particular, en la consulta se ha recibido como propuesta establecer un ancho mínimo de 1,8 metros para flujos menores a 5.000 ciclos/día, en vez del mínimo general de 2,0 metros que no se modifica en esta propuesta. Al respecto, se considera que esta propuesta no es adecuada para la totalidad de una ciclovía y por ello se refuerza el carácter de singularidad y se incorpora la obligación de disminuir el ancho de las pistas vehiculares antes que generar singularidades. Adicionalmente, se estima que la consideración de flujo complejiza innecesariamente los proyectos nuevos.

En la modificación propuesta se flexibiliza el ancho mínimo, con anchos similares al [Manual de vialidad ciclo-inclusiva](#) de MINVU y se incorpora un ancho menor para tramos rectos, para permitir la habilitación de nuevas ciclovías. Esto se realiza teniendo en consideración la existencia de ciclos con anchos mayores, como son los triciclos de carga o para personas con discapacidad, y con el objetivo último que los proyectos busquen cumplir con los anchos recomendados, que otorgan mayor comodidad y seguridad, haciendo más atractiva la infraestructura.

Adicionalmente, se agrega frase para reforzar el carácter de singularidad y se incorpora la obligación de disminuir en ancho de las pistas vehiculares antes que generar singularidades.

Por último, cabe mencionar que se encuentra en trámite una modificación que permitirá la reducción del ancho de pistas, generando espacio para ciclovías. Se trata del [D.S. N° 03, de 2022](#), de MINVU, que modifica la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) en materia de ciclovías, el cual se encuentra en trámite de toma de razón en Contraloría General de la República.

### **Artículo 3°, punto 4. Segregación**

Se ha recibido como sugerencia utilizar la velocidad normada o máxima para establecer el tipo y ancho de segregación a utilizar. Al respecto, y teniendo presente que el reglamento debe asegurar condiciones de seguridad, la modificación propuesta sometida a consulta ya incorpora mayor flexibilidad por la vía de incorporar elementos de reducción de velocidad.

#### **Velocidad**

En el Manual de vialidad ciclo-inclusiva de MINVU, páginas 56 y 72, se utiliza la velocidad de circulación u operación para realizar recomendaciones de segregación, y en la página 68 se utiliza la velocidad de operación en un esquema referencial para la aplicación de segregación. En la modificación propuesta se mantiene el concepto de velocidad operacional, puesto que la velocidad normada no se hace cargo del riesgo de que la velocidad operacional sea mayor a esta última y la segregación no sea la adecuada. Sin perjuicio de lo anterior, se agrega un párrafo para permitir que los proyectos que incorporen medidas de reducción de velocidad, puedan utilizar la velocidad máxima permitida. Entre los ejemplos, se menciona disminuir el ancho de la calzada, lo que es común que suceda cuando existen restricciones de espacio.

Adicionalmente, se ha levantado la complejidad de medir la velocidad en cada tramo de la ciclovía. Respecto a este último punto, cabe mencionar que no existe la obligación de medir la velocidad operacional en cada tramo, y se espera que la descripción por tramos sea facilitadora para el desarrollo del proyecto. Por ejemplo, midiendo en el tramo crítico donde se sospechan mayores velocidades o en el tramo donde se dispone de menos espacio en la calzada para dedicar a la segregación.

### **Artículo 3°, punto 5. Superficie de desplazamiento**

Se ha recibido como sugerencia aumentar el espacio dedicado a ciclovías y mejorar la calidad del asfalto en ciclovías. Al respecto, la normativa actual ya establece las características que debe cumplir la superficie de desplazamiento. Adicionalmente, el reglamento ya incorpora el principio de comodidad y, como parte de los requisitos a cumplir, se especifica que para la superficie de desplazamiento se debe “Utilizar carpetas de rodado que ofrezcan comodidad, adherencia, durabilidad y regularidad superficial, ...”

### **Artículo 3°, punto 6. Seguridad vial**

Se acoge sugerencia de cambiar la palabra “accidentes” por “siniestros de tránsito”.

### **Títulos III y IV, Procedimientos**

Se recibió una observación respecto al concepto de “programación de nuevas fases de semáforos”, dentro de los ejemplos de medidas de gestión y obras habilitantes para la correcta operación de la ciclovía, relativa a que este concepto se podría interpretar como la calibración de toda la red de tránsito para el cálculo de los parámetros. En consecuencia, se modifica la propuesta sometida a consulta para que sólo se incorpore “requerimientos de semaforización o modificación de semáforos”.

Cabe mencionar que los procedimientos se establecerán por medio de resolución. Sin embargo, el contenido de la resolución aprobatoria del proyecto, no puede establecerse mediante resolución, puesto que el artículo 221 de la Ley de Tránsito mandata que su contenido mínimo se regule en el reglamento.

Adicionalmente, en el corto plazo se iniciará el levantamiento y evaluación de las modificaciones necesarias. Entre otros aspectos, se estudiará la mejor forma de tratamiento de casos en que el proyecto ya cuente con diseño avanzado.

### **Nuevo artículo 7° sobre proyectos experimentales de ciclovías**

Se ha recibido como observación que la propuesta sometida a consulta no es clara respecto a qué se podrá experimentar. Al respecto, cabe aclarar que se puede experimentar cualquier proyecto, siempre que cumpla, en cuanto al emplazamiento, con las exigencias de la OGUC. En cuanto al espacio de desplazamiento, deberá cumplir con los anchos mínimos para singularidades. En cuanto a la segregación, se permite utilizar elementos que no estén incorporados en la normativa, por ejemplo, de señalización transitoria.

La modificación propuesta incorpora un nuevo artículo que permite el desarrollo de proyectos experimentales, establece el objetivo de su realización, los límites respecto a las exigencias de las cuales se pueden eximir, los elementos que debe contener la solicitud, las características de la autorización temporal y las consecuencias del proyecto. Finalmente, se indica que el procedimiento se establecerá por resolución.

### **Artículo 19°, sobre elementos de seguridad de ciclos**

Se recibió una observación indicando que falta fiscalización a usuarios de ciclos respecto a elementos de protección personal. Los elementos de seguridad para ciclos y sus conductores se rigen por lo que establece el artículo 221 de la Ley de Tránsito, lo cual se detalla en el reglamento. El Ministerio acredita cascos para las personas usuarias de ciclos, junto con acreditar dispositivos adicionales para transporte de infantes (sillas y remolques). Cabe agregar que se realizan campañas constantemente para educar respecto de los elementos de seguridad.

### **Aspectos adicionales**

#### **Puentes y pasos bajo o sobre nivel**

Se recibió una observación indicando que *“En el manual para el Diseño y Construcción de Ciclovías, faltan propuestas que ayuden a solucionar los circuitos de ciclovías que atraviesan puentes y superestructuras. Debido a que en los puentes no pueden compartir los ciclistas la vereda con los peatones, estos últimos deberían compartir la súper estructura con los vehículos; sin embargo, como puede resultar peligroso, de ser posible, se debería generar un angostamiento de la calzada vehicular de manera progresiva. De forma alternativa, se podría permitir anchos menores de ciclovías.*

Al respecto, se evaluará la incorporación de casos de puentes y pasos bajo -o sobre- nivel en la nueva versión de la Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías, de Sectra, para que exista mayor claridad para abordar los diferentes casos que existen.

#### **Plazo de adecuación de ciclovías existentes**

Se recibió una propuesta relativa a contabilizar los 3 años a partir de la presente modificación, con el objeto de priorizar el crecimiento y consolidación de la red de ciclovías.

Al respecto, en cuanto a los 3 años mencionados actualmente en el decreto, no se considera su modificación, puesto que este plazo fue establecido por ley, en el artículo segundo transitorio de la [Ley N° 21.088](#).