



SECTRA
Coordinación
de Planificación
y Desarrollo

Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Modificación normativa a la ley de tránsito: ley de convivencia de Modos

Introducción

LOS BENEFICIOS DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS



Uso más eficiente del espacio público



Menor emisión de ruido y contaminantes

Promover viajes en modos no motorizados es positivo



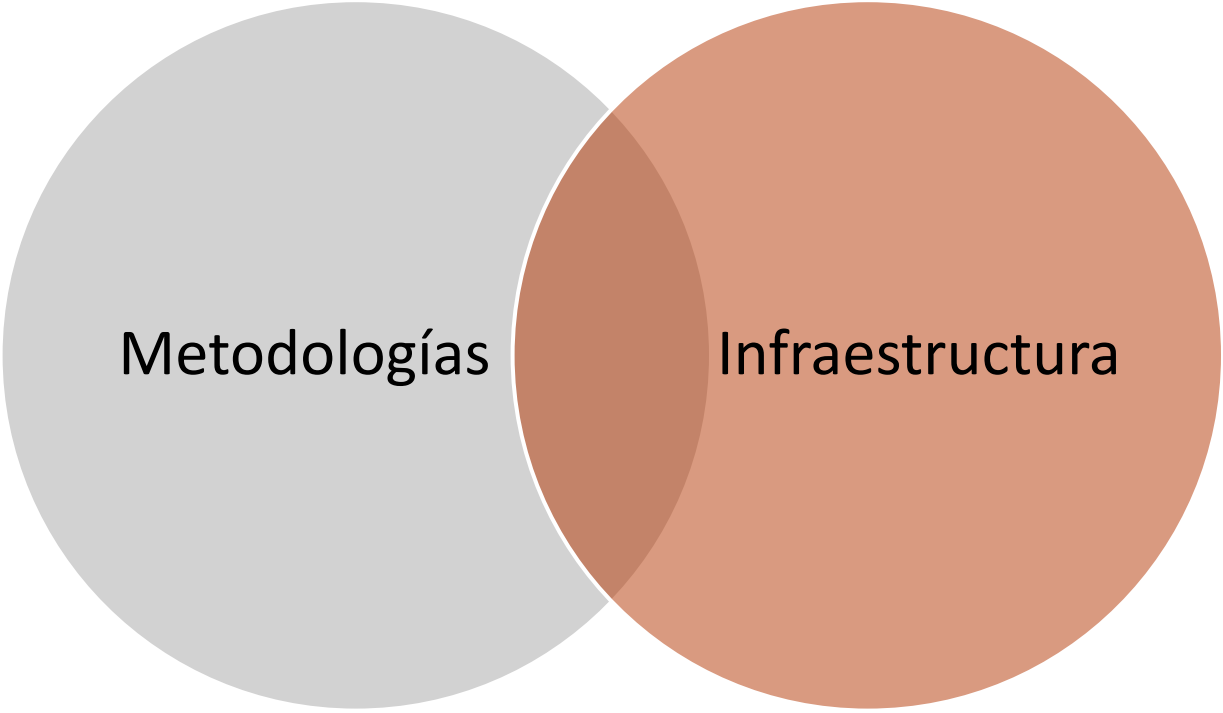
Favorecen la Equidad social



Mejoras en la Salud de la población



Generan menor Riesgo de accidentes



Metodologías

Infraestructura

Metodología

Desde el año 2011 existe metodología oficial (aprobada por MDS) para formular y evaluar planes de ciclovías

Metodología de Formulación

- Factibilidad de construcción
- Flujos de bicicletas
- Riesgo de accidentes
- Interferencia
- Aspectos ambientales

Metodología de Evaluación

Evaluación costo/beneficio, en donde los beneficios están basados en ahorros de tiempo y provienen de dos fuentes:

Disminución de tiempo de viajes de usuarios de auto por disminución del roce

Disminución de tiempo de viaje de usuarios de caminata que se cambian a la bicicleta

Metodología

El año 2013 se exploró la cuantificación de otros beneficios asociados principalmente a medio ambiente y salud

Beneficios medioambientales



- Disminución de emisiones producida por cambio de usuarios de auto a bicicleta

Beneficios de Salud

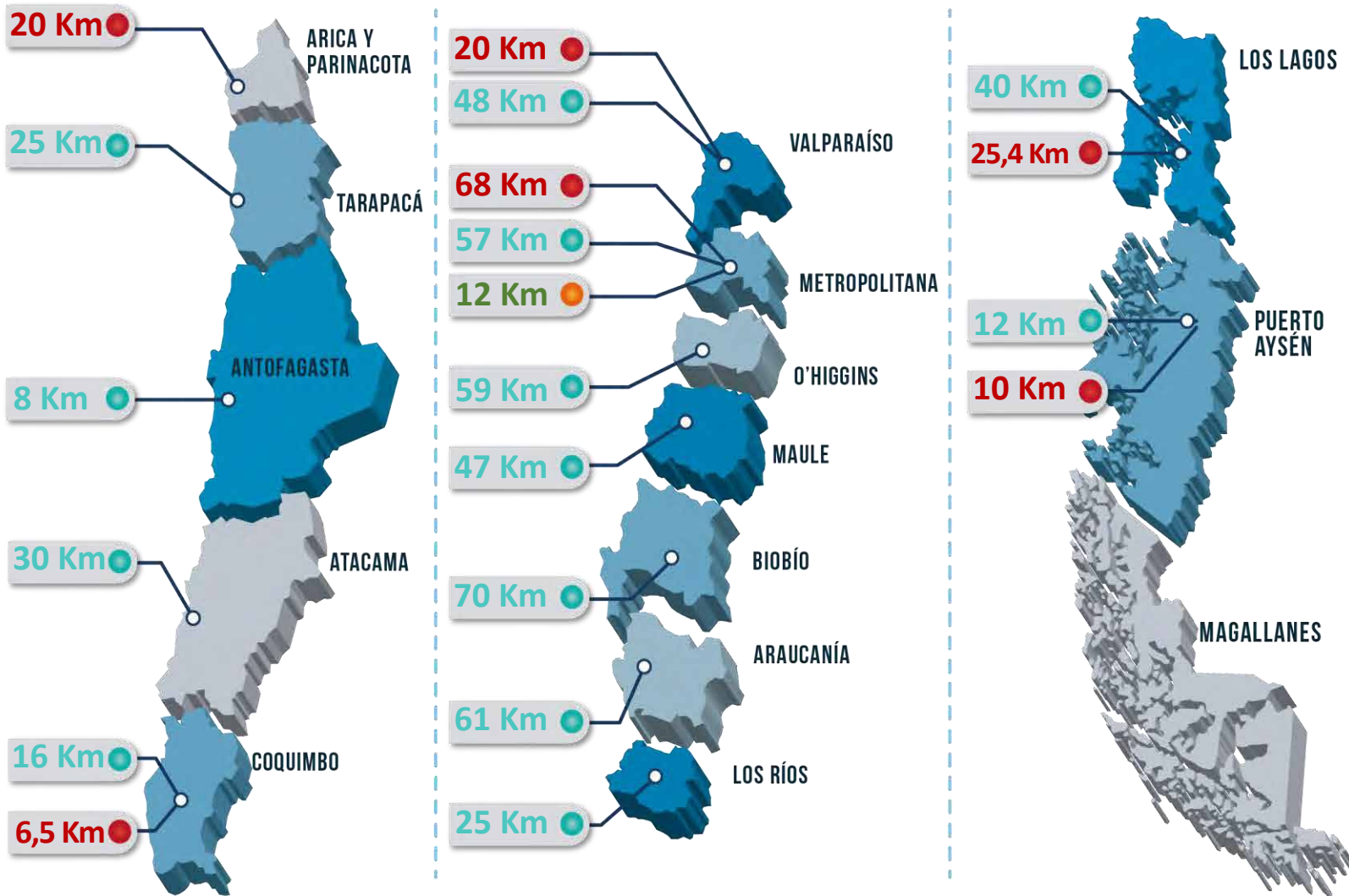


- Disminución de accidentes por mayor segregación de ciclistas
- Disminución de costos por mejoras en la salud de la población de usuarios de auto y bus que se transfieren a la bicicleta

El aporte de estos beneficios representó un aumento de **aproximadamente un 10%** de los beneficios totales, debido a que:

- los valores del costo de la vida y del costo del m³ de carbono son relativamente bajos.
- las estimaciones de cambio modal son conservadoras: 10% cambio de bus-bicicleta, 3% cambio auto-bicicleta

Infraestructura



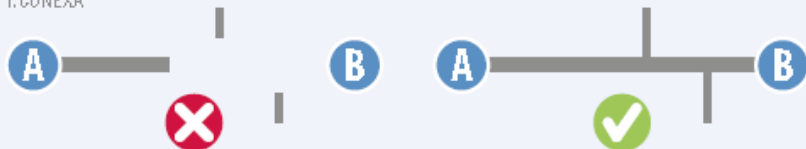
- Estudios Sectoriales terminados a nivel de diseño de ingeniería 2010-2016
- Estudios Sectoriales en desarrollo a nivel de diseño de ingeniería 2016 - 2017
- Estudios Sectoriales desarrollados a nivel de diseño de ingeniería 2010 - 2016

TOTAL GENERAL	
	498 km
	12 km
	149,9 km

Más de 30 ciudades cuentan con planes de ciclovías en el país

6 principios para un diseño ciclo-inclusivo

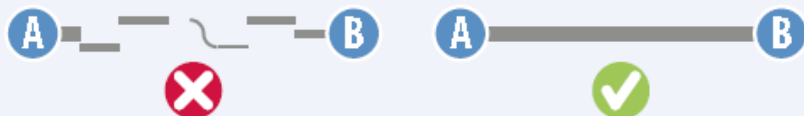
1. CONEXA



4. SEGURA



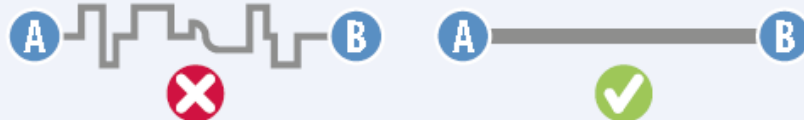
2. COHERENTE



5. CÓMODA



3. DIRECTA



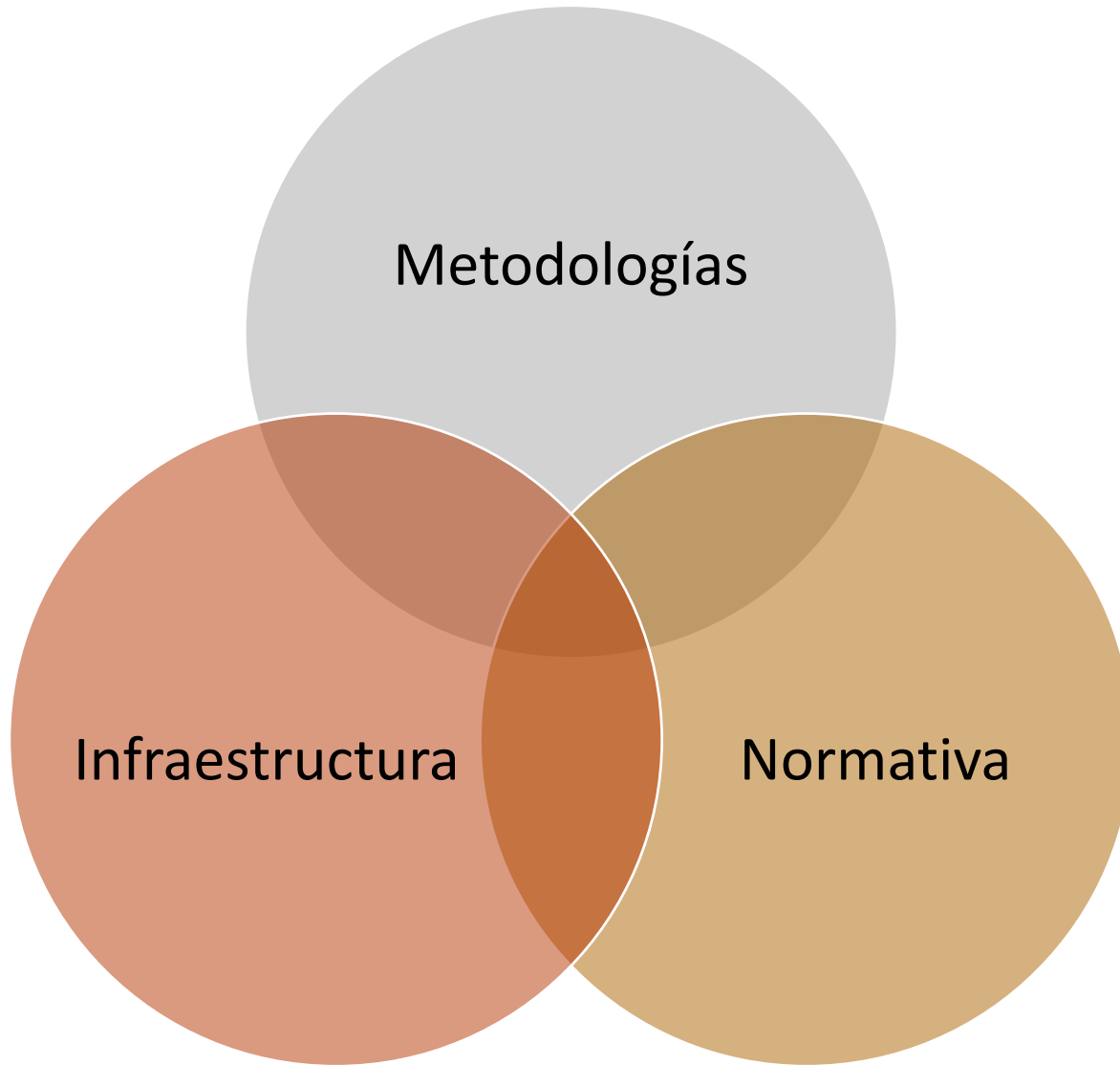
6. ATRACTIVA



Fuente: manual de vialidad ciclo-inclusiva (MINVU)



Mensaje confuso: ciclista es un vehículo o un **peatón con ruedas?**



Metodologías

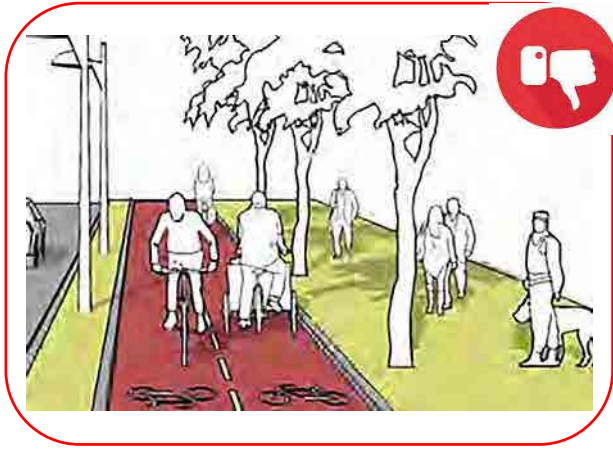
Infraestructura

Normativa

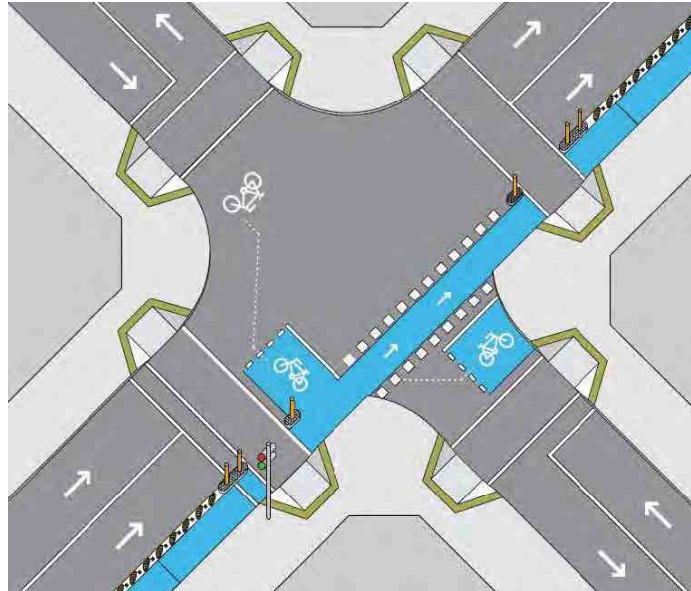
Modificaciones normativas

EN NORMATIVA DE URBANISMO Y CONSTRUCCIÓN

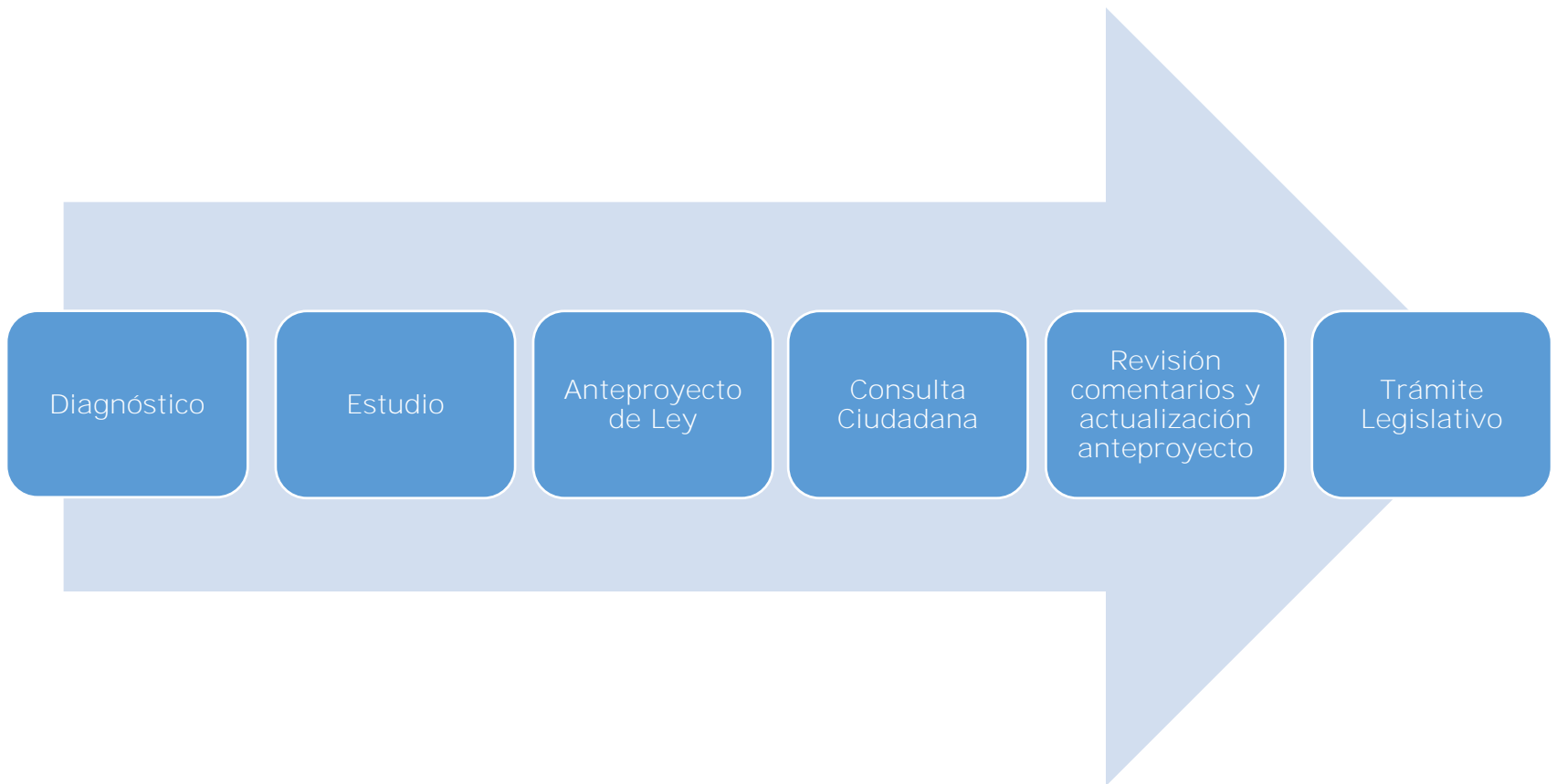
- **Modificación OGUC respecto a emplazamiento de ciclovías**



- **Exigencias de estándar de diseño**



LEY DE TRÁNSITO



Diagnóstico Inicial

Diagnóstico Inicial

Artículo 2, Ley de Tránsito (DFL1 de Octubre 2009).



Acera: espacio de circulación peatonal

Calzada: espacio de circulación vehicular

Vehículo: todo medio por el cual algo o alguien se transporte

Conductor: toda persona que tiene a su cargo la conducción de un vehículo



La bicicleta es un vehículo y por lo tanto debe circular por la calzada



Los ciclistas quedan sujetos a todas las disposiciones de la

Diagnóstico Inicial

Especificidad en la norma

Vehículo
Motorizado

- Obligaciones relacionadas con la obtención y porte de licencia de conducir: artículos 5,6, 13,22 entre otros.
- Obligaciones y definiciones respecto del dominio y registro de los vehículos motorizados y de la patente única y certificado de inscripción: artículos 38, 39, 44, 51, 52, 53 entre otros.
- Medidas de seguridad: artículos 75, 77, 84 entre otros.

Bicicleta

- Prohibición de circular en grupos de más de dos en fondo: artículo 130.
- Prohibición respecto al número de ocupantes: artículo 79.
- Prohibición de llevar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio: artículo 132.
- Obligación de uso del casco: artículo 80.
- Obligación de uso de luces y elementos reflectantes: artículo 172.

Estudio

Estudio

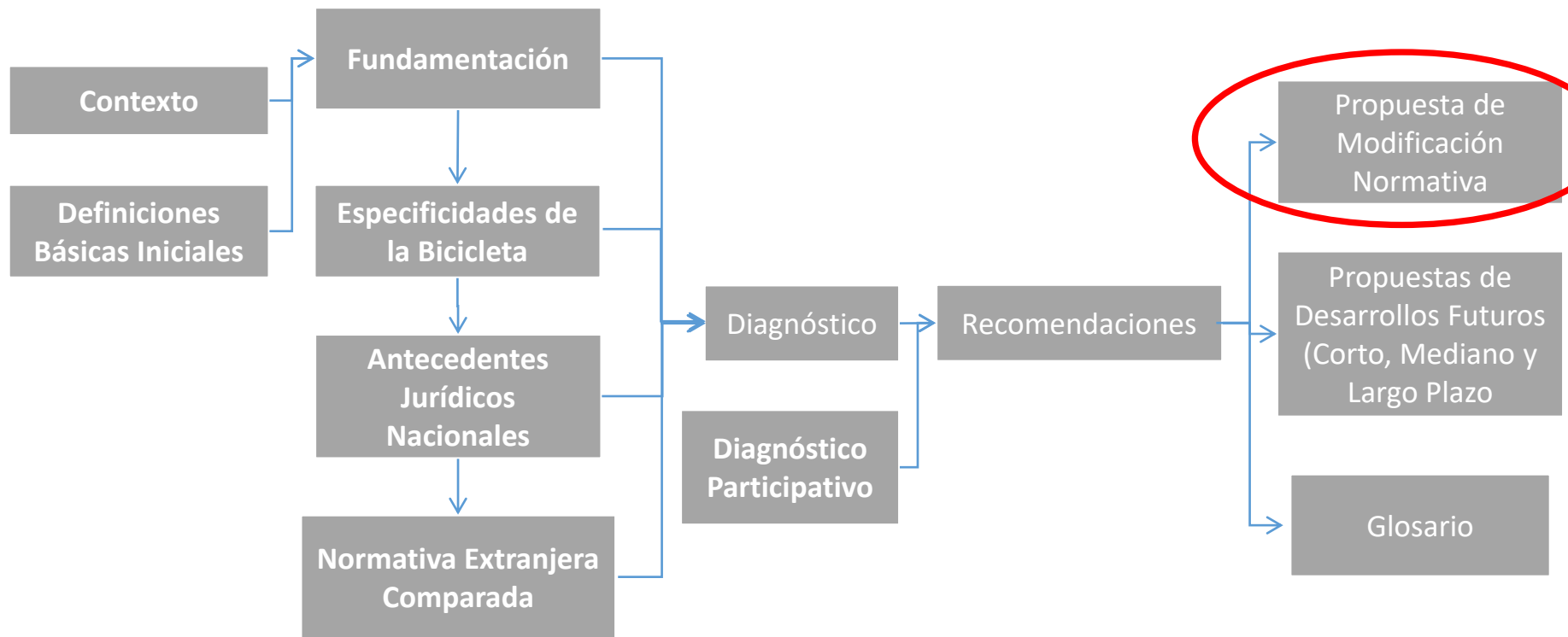
El estudio se desarrolló entre Agosto y diciembre del año 2013 a través de la consultora IIG

Objetivo:

Identificar el lugar que ocupa la bicicleta en la normativa vigente, en su condición de modo de transporte, y proponer modificaciones a la misma que permitan generar condiciones que sirvan de incentivo al fomento de su uso.



Estudio



Anteproyecto de Ley

Anteproyecto de Ley



Elaboración de un **Título especial** dedicado a la bicicleta otorgando mayor claridad respecto al lugar que debe ocupar

Anteproyecto de Ley



Redefinición e incorporación de **nuevos conceptos**:

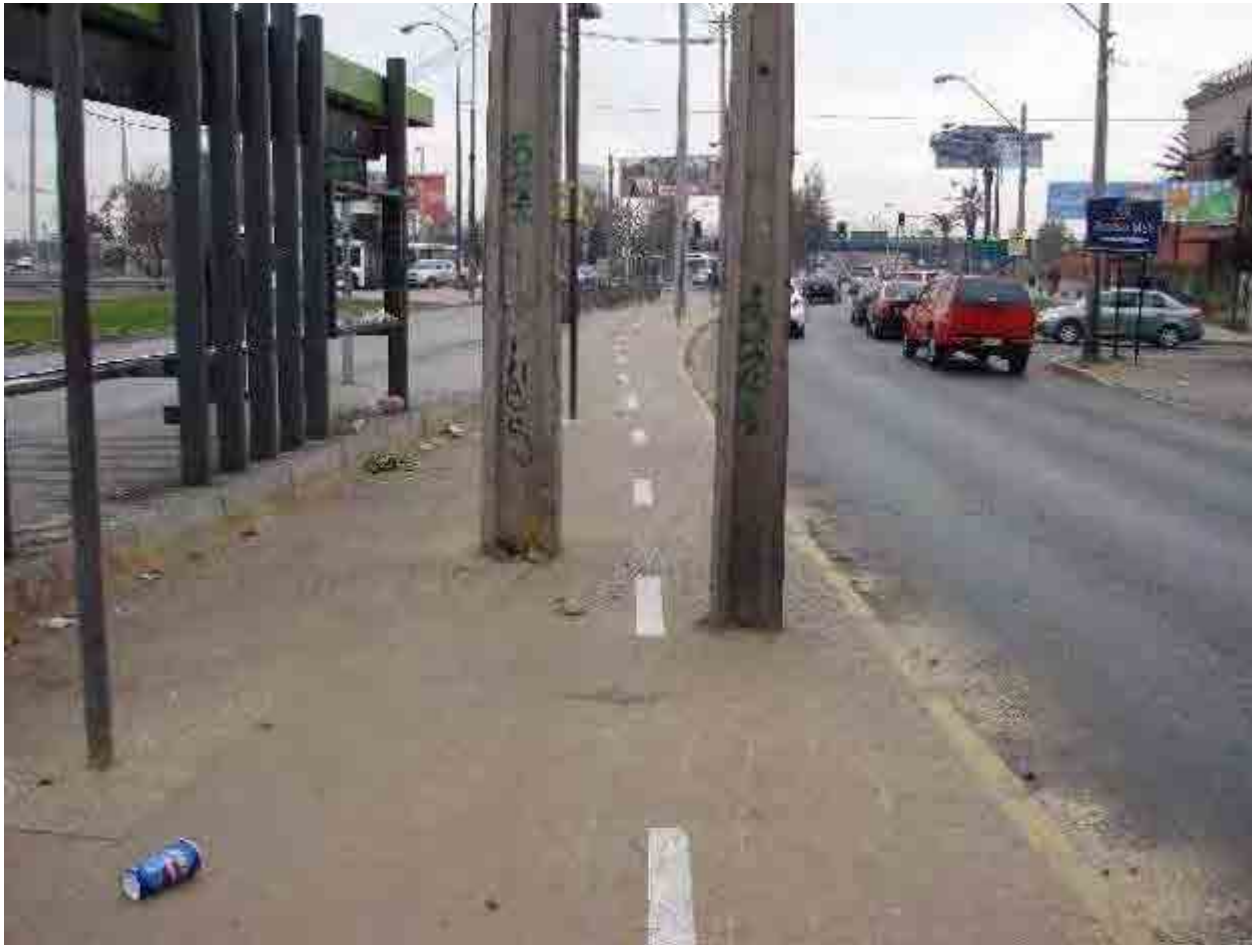
Ciclo, ciclovía, línea de detención adelantada, zona de calmado de tránsito, entre otros.²²

Anteproyecto de Ley



Reglamentación relacionada con **elementos complementarios**: carros de arrastre, sillas para niños y certificación de elementos de seguridad

Anteproyecto de Ley



Responsabilidad del
MTT respecto a la
calidad de la
infraestructura que por
normativa es
obligatorio utilizar

Anteproyecto de Ley

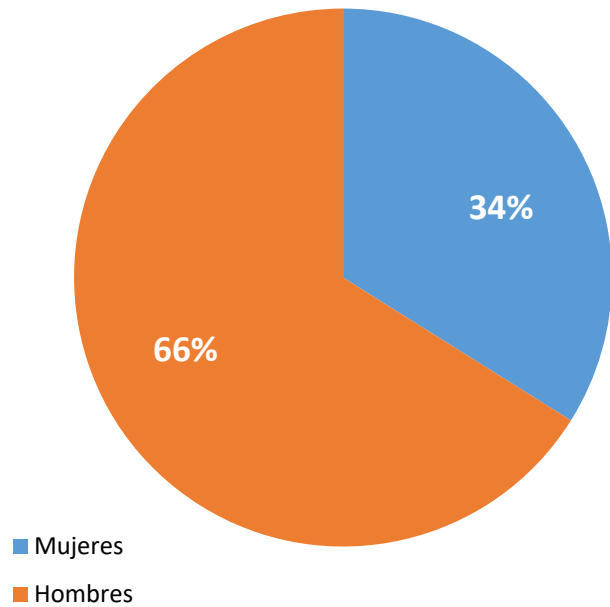


Disminución de **velocidad máxima** de circulación y mayor flexibilidad para la determinación de zonas de **reducción de velocidades** (tráfico calmado)

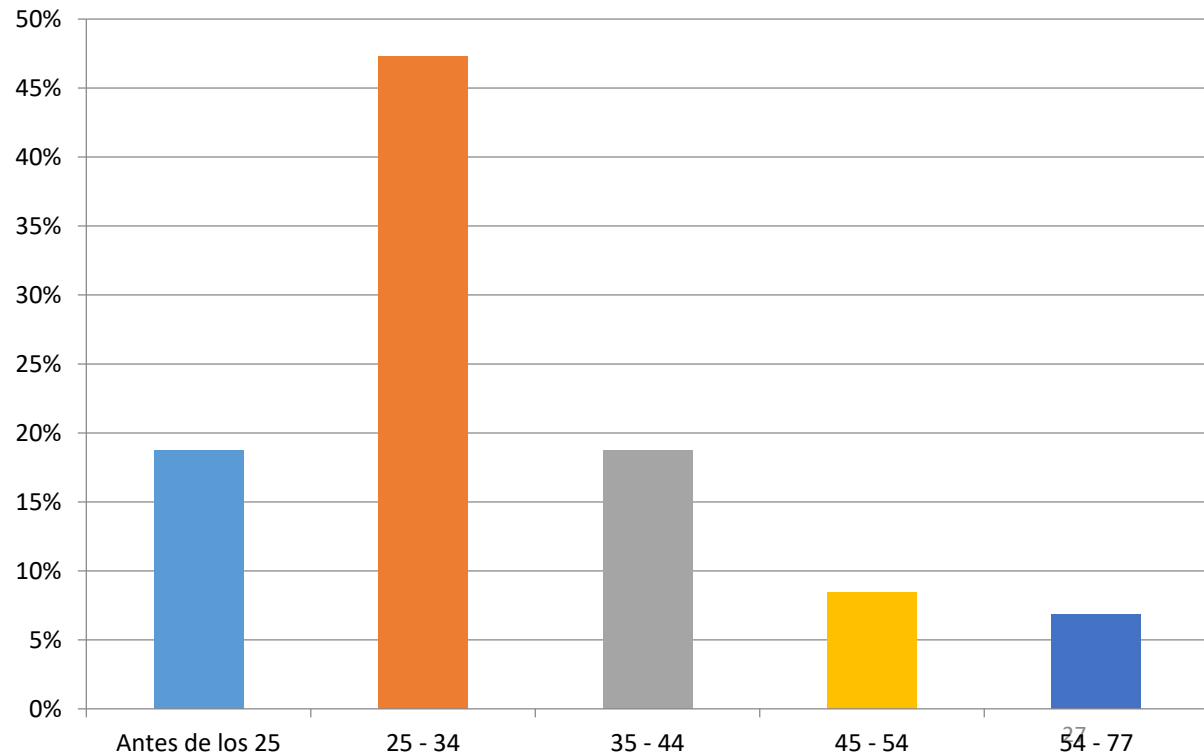
Consulta Ciudadana

Consulta Ciudadana

Distribución por género de los participantes

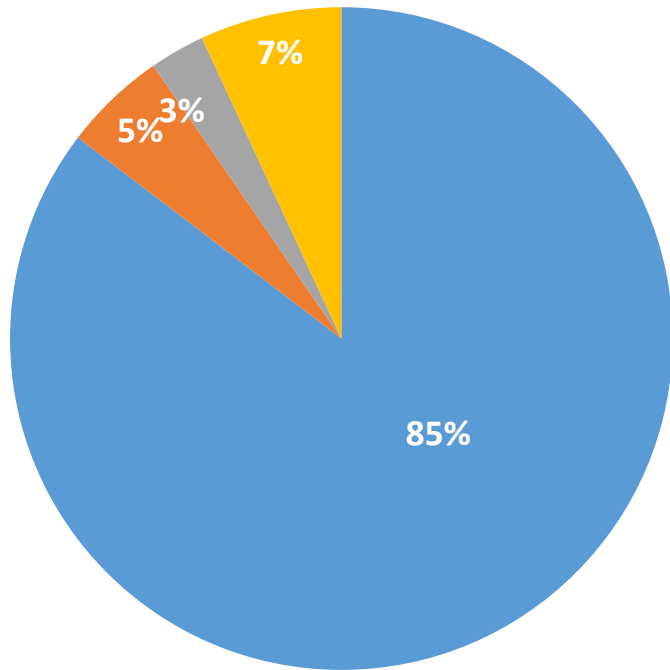


Distribución por edad de los participantes



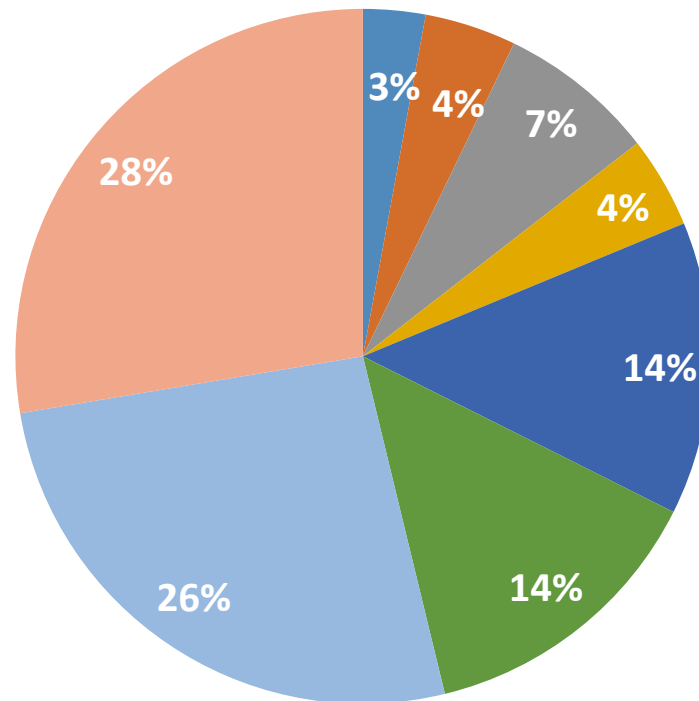
Consulta Ciudadana

Distribución por región



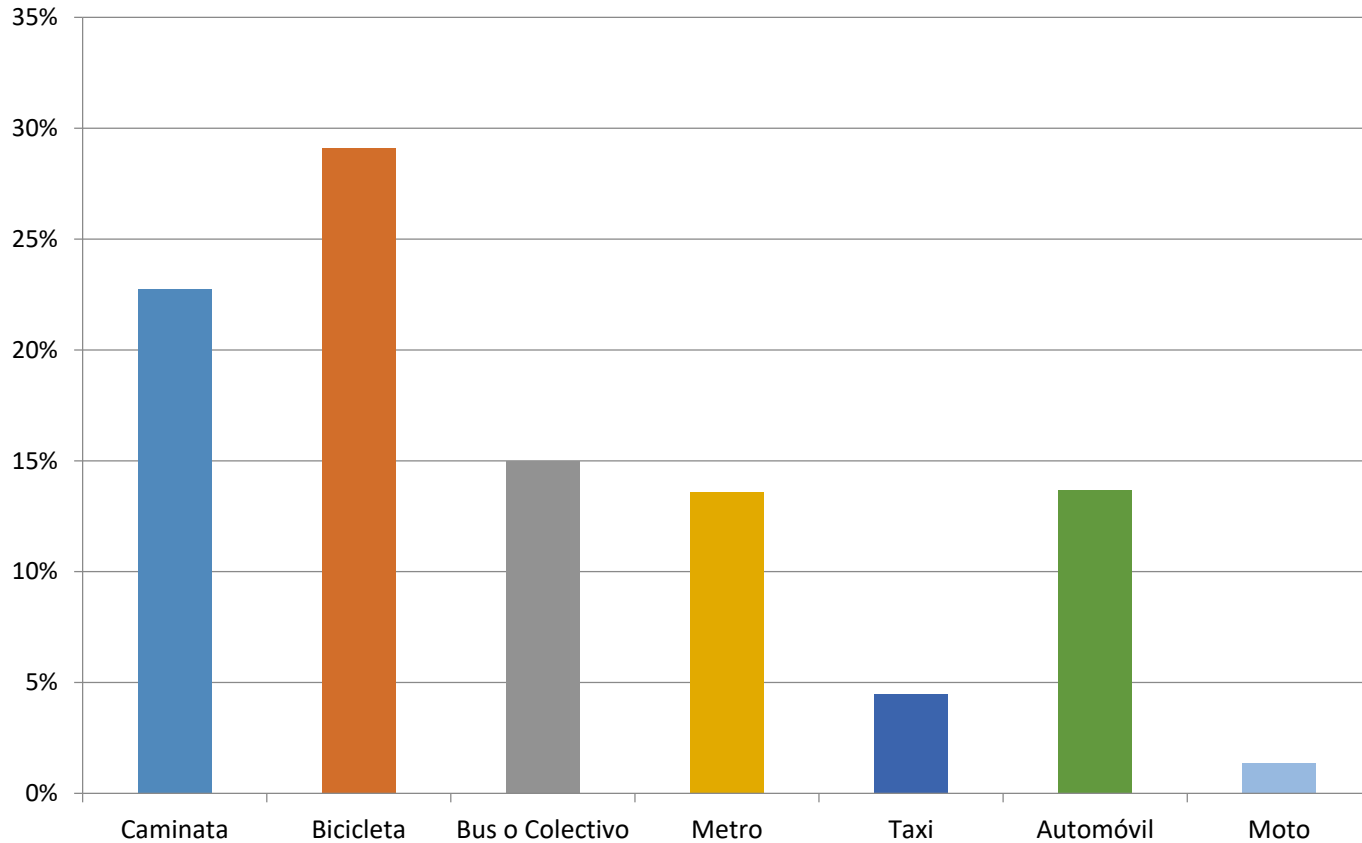
- Metropolitana
- Bio Bio
- Valparaíso
- Resto

Distribución por comuna dentro de la R. M.



- San Miguel
- La Florida
- Las Condes
- Maipú
- Ñuñoa
- Providencia
- Santiago
- Resto

Distribución por modo de transporte principal



Consulta Ciudadana

Etiquetas de fila	n°	%
Circulación por vereda	150	22%
Casco	77	11%
Circulación por calzada	67	10%
Circulación por ciclovía	50	7%
Elementos de seguridad	50	7%
Velocidad	43	6%
Patente	42	6%
Distancia mínima de seguridad	30	4%
Permiso	22	3%
Excepción reglas	21	3%
Calmado de tránsito	20	3%
Viraje	19	3%
Certificación de ciclovías	18	3%
Adelantamiento	15	2%
Circulación por autopista	14	2%
Bicicletas con motor	11	2%
Especificidad de la norma	10	1%
Línea adelantada	9	1%
Calles compartidas	8	1%
Licencia	4	1%
Motos	3	0%
Preferencia de paso	3	0%
Presunción de responsabilidad pro más débil	2	0%
Estacionamientos	1	0%
Pasos peatonales	1	0%
Total general	690	

Ocho temas
concentran el
74% de los
comentarios

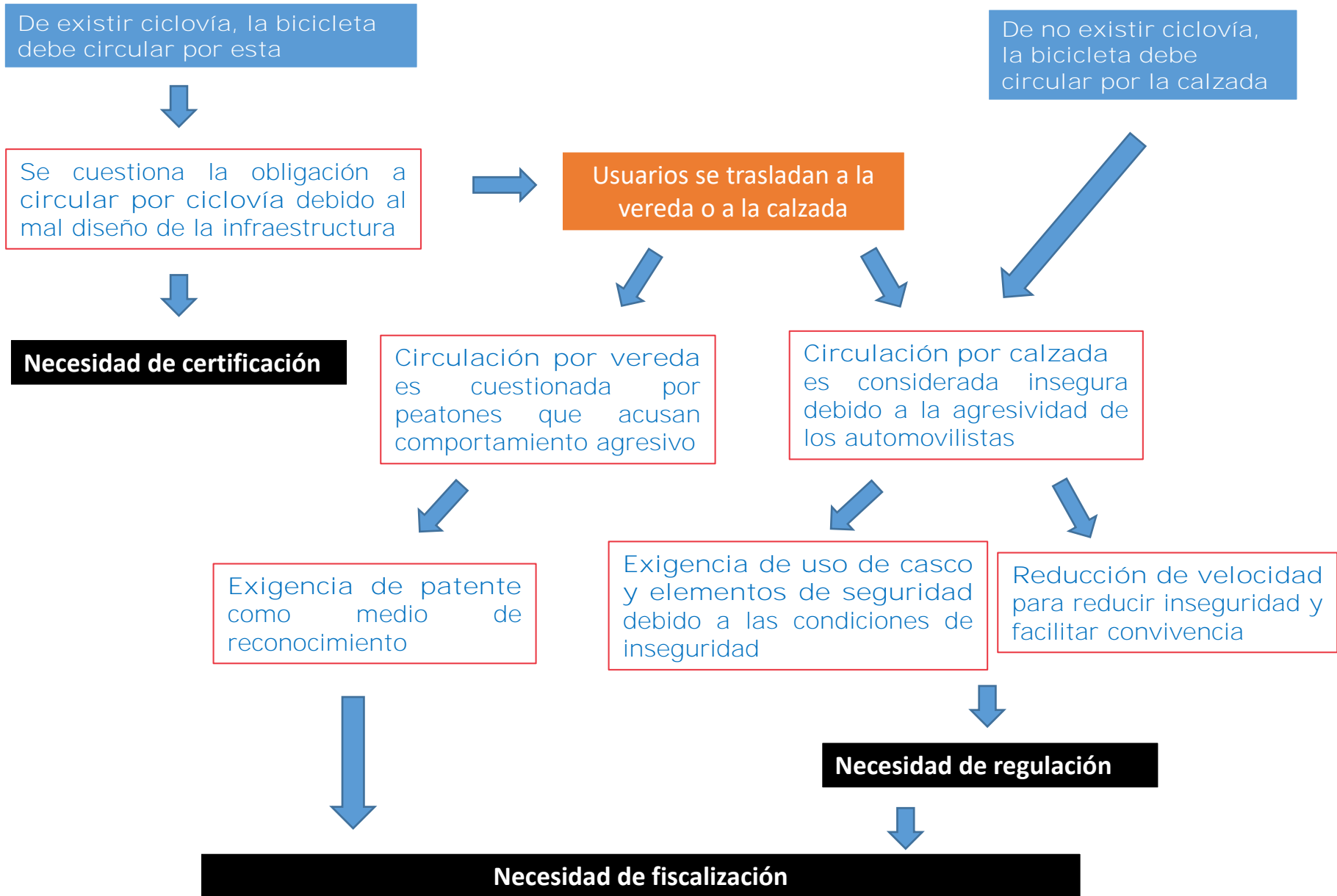
Consulta Ciudadana

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Circulación por vereda: | posición mayoritaria en contra |
| 2. Uso obligatorio del casco: | posición dividida |
| 3. Circulación por calzada: | oposición a limitar espacio a media pista |
| 4. Circulación por ciclovía: | se cuestiona uso obligatorio |
| 5. Elementos de seguridad: | son considerados indispensables |
| 6. Disminución de velocidad: | se identifica como una acción positiva |
| 7. Exigencia de patente: | se solicita como medio de identificación |
| 8. Distancia mínima de seguridad: | se reconoce como un avance importante |

Menciones honrosas:

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Zonas de tránsito calmado: | se entiende como complemento a reducción de velocidad |
| 2. Certificación de ciclovías: | se relaciona con el cuestionamiento a su uso obligatorio |
| 3. Bicicletas con motor: | se solicita su incorporación en la norma |

Consulta Ciudadana



Trámite Legislativo

Trámite Legislativo

Agosto 2015

proyecto ingresa a la Cámara de Diputados.

Mayo 2016

aprobado por la Cámara y enviado al Senado

Noviembre 2017

Senado aprueba el proyecto, pero con indicaciones: *no disminuir la velocidad máxima en zonas urbanas*

Enero 2018

proyecto es discutido en Comisión Mixta: *se rechaza la modificaciones realizadas por el Senado*

Febrero 2018

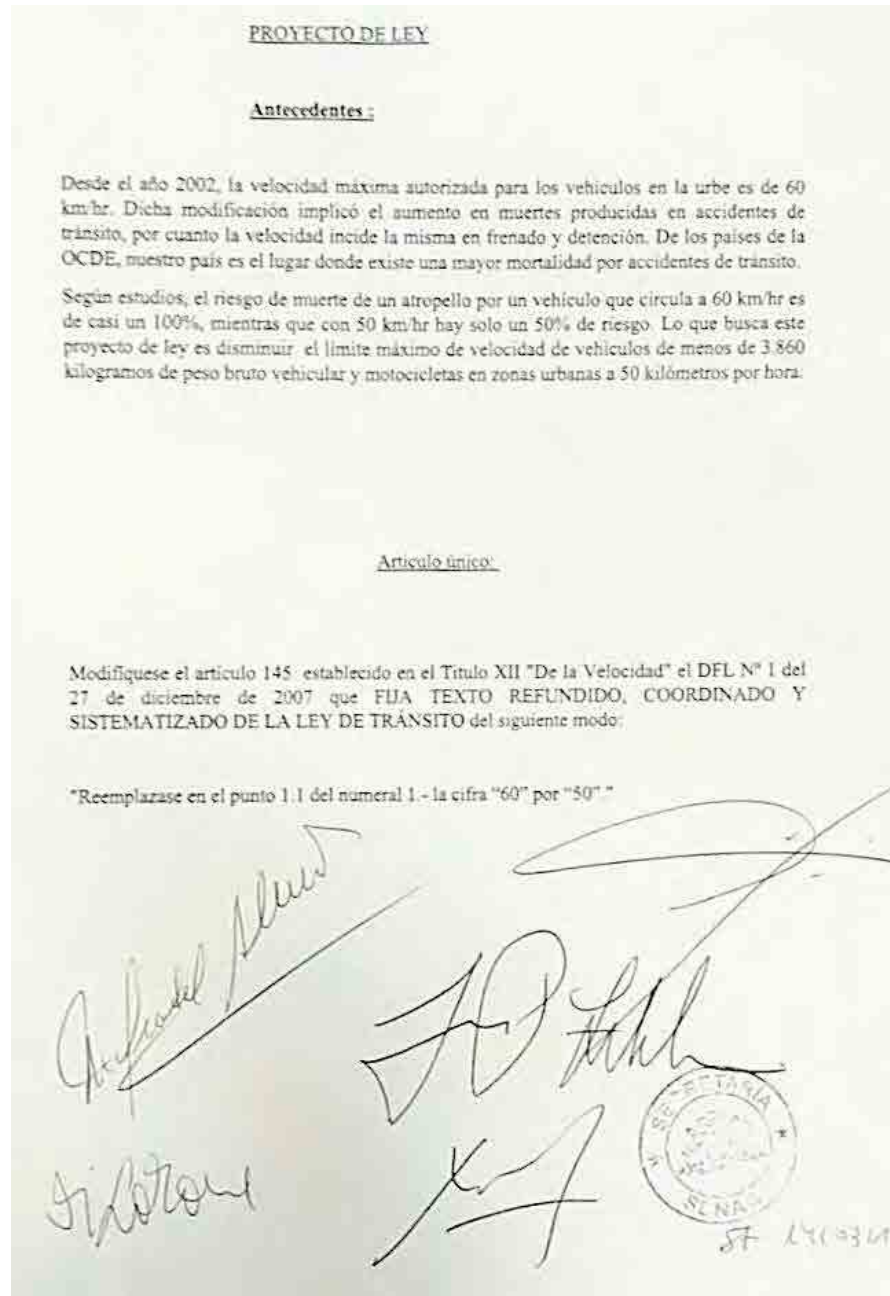
Cámara de Diputados aprueba el informe de la comisión mixta: *se repone la disminución de la velocidad máxima*

Marzo 2018

Senado rechaza el informe de Comisión Mixta

Trámite Legislativo

... al día siguiente



Aprobado en Sala por el Senado el pasado Jueves 10 de mayo de 2018



SECTRA
Coordinación
de Planificación
y Desarrollo

Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gracias

