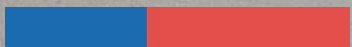




SECTRA
Coordinación
de Planificación
y Desarrollo

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



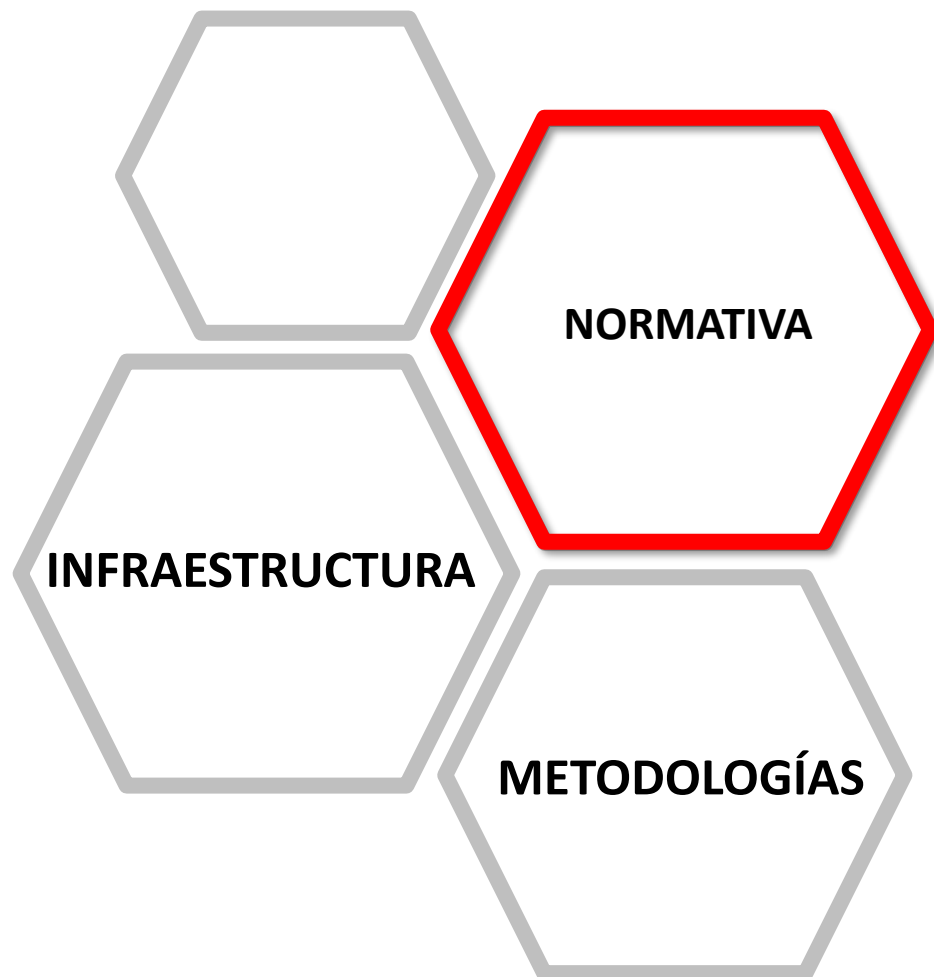
Mejoras en la Salud de la población



Favorecen la Equidad social

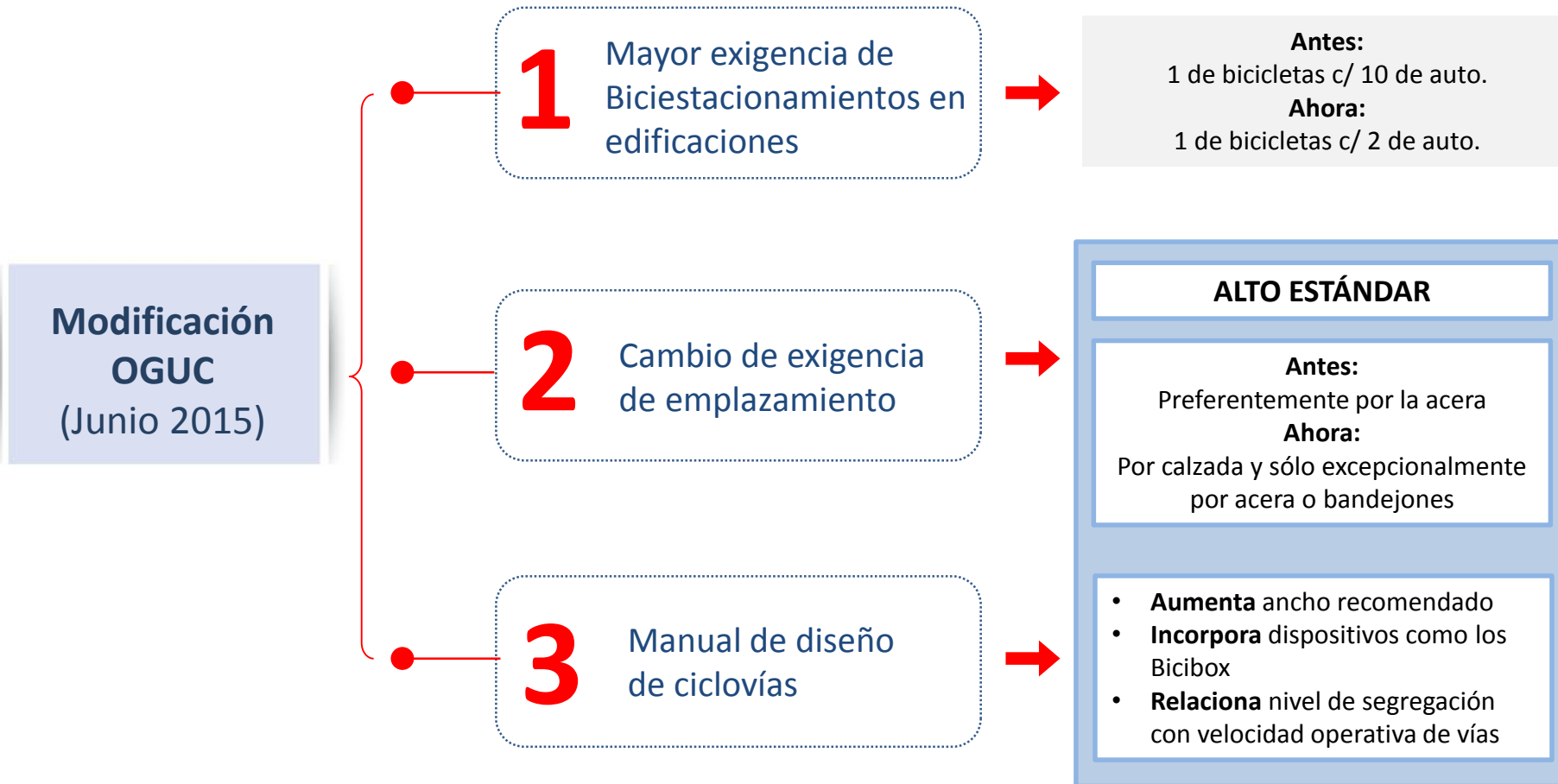


Generan menor Riesgo de accidentes



MODIFICACIONES RECIENTES A LA NORMATIVA

Entre los años 2013 y 2015 se han realizado cambios normativos muy relevante para la movilidad ciclista:



6 PRINCIPIOS PARA UN DISEÑO CICLO -INCLUSIVO

1. CONEXA



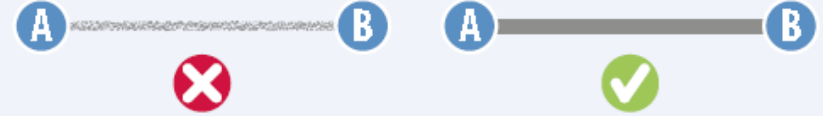
4. SEGURA



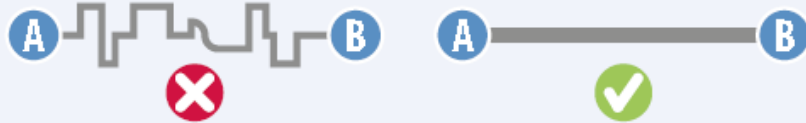
2. COHERENTE



5. CÓMODA



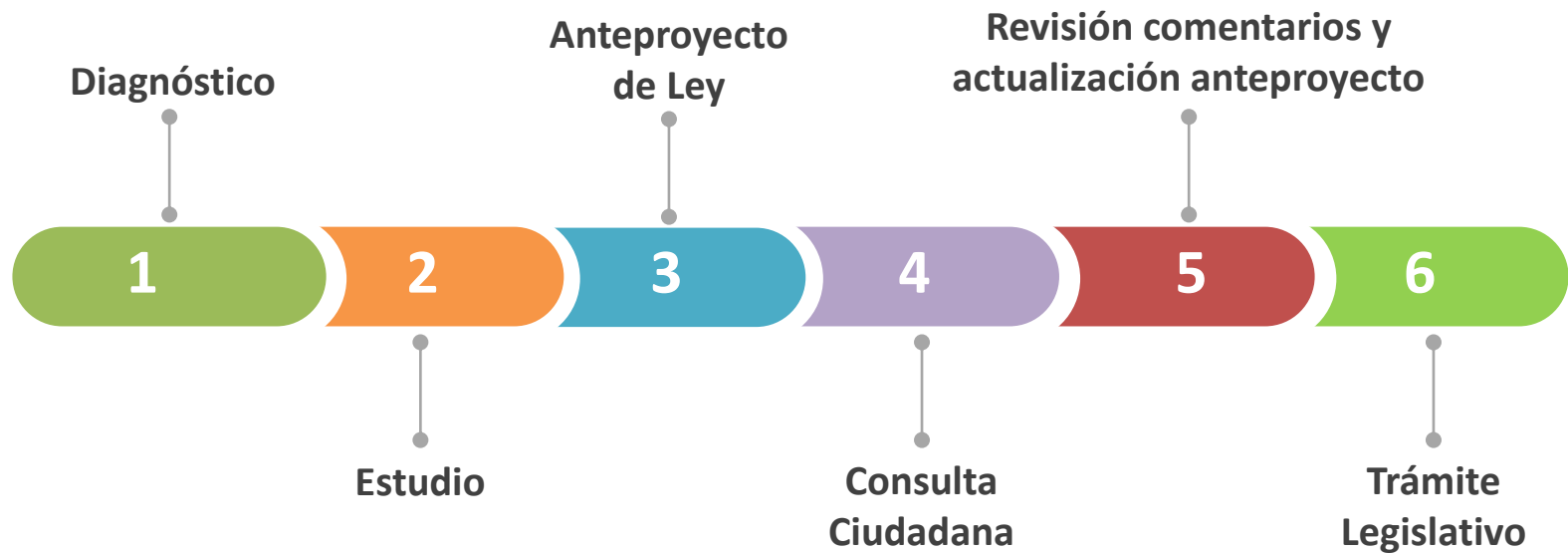
3. DIRECTA



6. ATRACTIVA



MODIFICACIÓN LEY DE TRÁNSITO



Diagnóstico Inicial



DIAGNÓSTICO INICIAL

ARTÍCULO 2, LEY DE TRÁNSITO
(DFL1 de Octubre 2009).



Acera

Calzada

Vehículo

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



Conductor

El ciclista es un conductor y por lo tanto debe cumplir la ley de tránsito

Artículo 1, Ley de Tránsito
(DFL1 de Octubre 2009).

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.
- Obligación de uso de ciclovía y derecho exclusivo sobre dicha infraestructura: art 129.

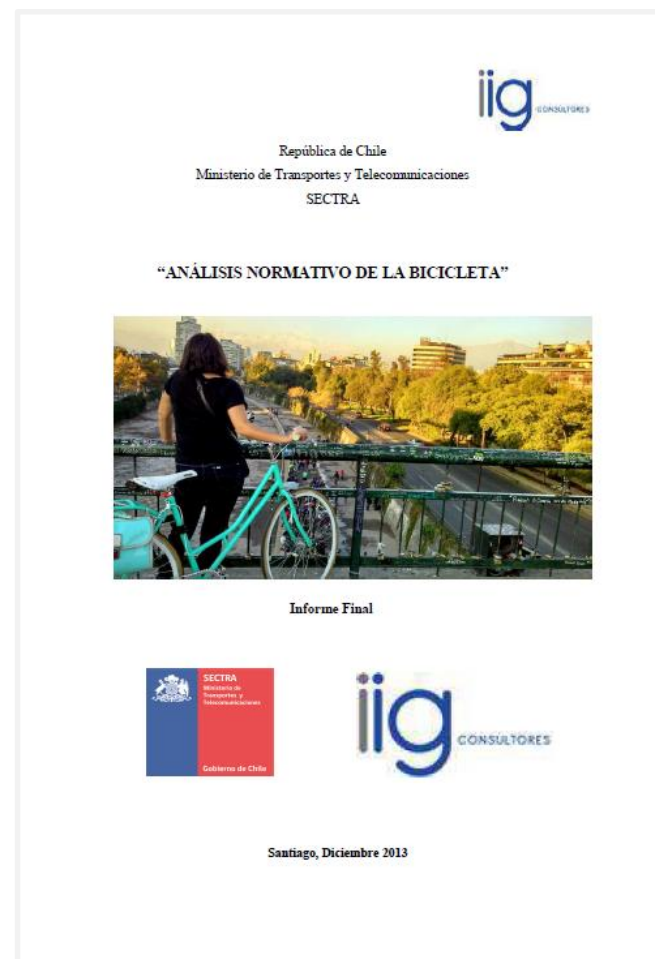
Estudio

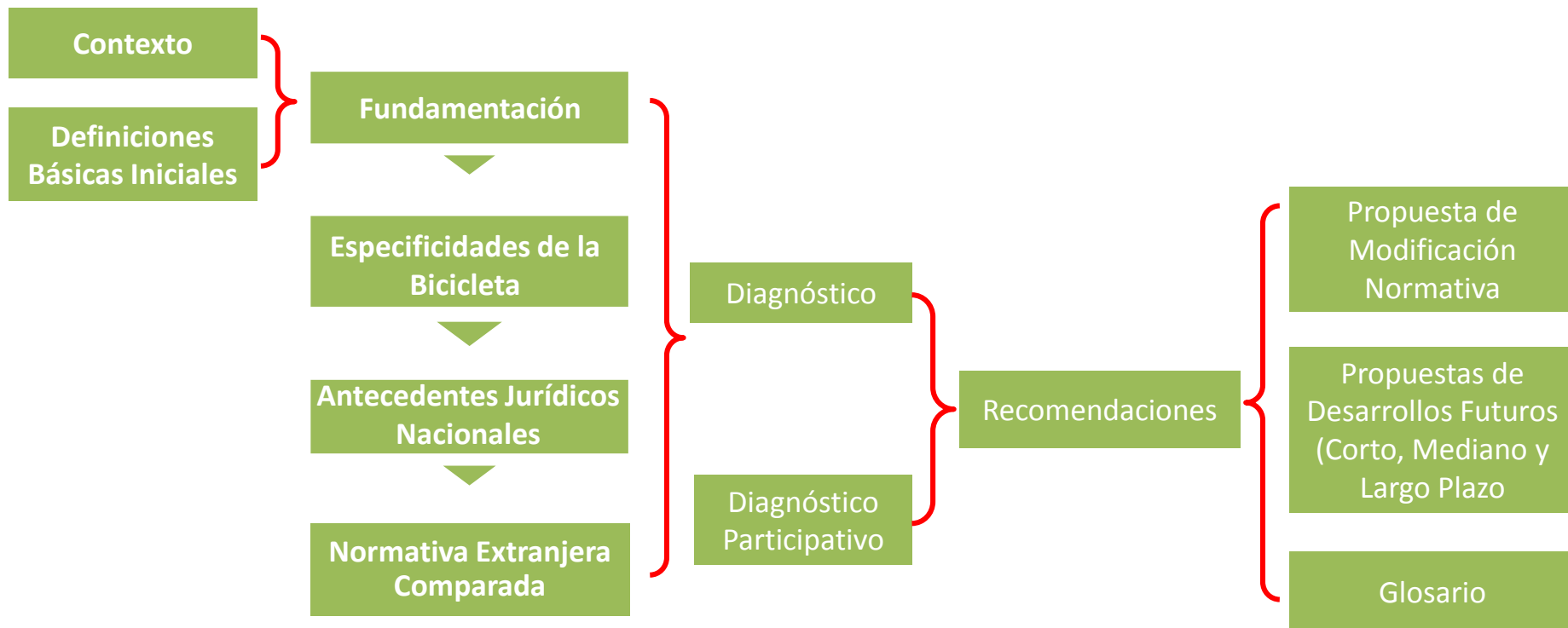


El estudio se desarrolló entre Agosto y diciembre del año 2013 a través de la consultora IIG

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.





ANTECEDENTES JURÍDICOS NACIONALES

Aforismos Jurídicos Latinos

Principios y derechos en la carta fundamental

Normas Jurídicas Relevantes del MTT

Normas Jurídicas Relevantes de otros ministerios

Normativa relevante dictada por Municipalidades: Arica - Qurihue

Revisión y análisis crítico de proyectos de Ley en Trámite

Ministerio de Vivienda y Urbanismo

Ministerio de Educación

Ministerio de Justicia

Ministerio de Hacienda

Ministerio de Obras Públicas

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción

Normativa Extranjera Comparada

Casos revisados

Holanda / Dinamarca / Bélgica
Suecia / Suiza / Francia
España / Canadá / EEUU / México

Casos seleccionados

Francia (París) / España (Barcelona)
Canadá (Ontario) / EEUU (Oregón)
México (DF)

Criterios de selección:



Países que lograron resultados concretos



Países con cambios normativos recientes para regular aspectos similares a los identificados en la realidad nacional



Posibilidad de acceso a información

DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO

INSUMOS:

Consulta ciudadana regional de
bici estacionamientos

Mapa de acción común (2006)

Encuesta ciudadana sobre
accidentes ciclistas

TALLER DE DISEÑO CONCEPTUAL DEL PROYECTO

Organizaciones civiles:

Enbici2-Valdivia, Movimiento Furiosos Ciclistas, Happy Ciclistas, Ciudad Emergente, Asociación Regional Metropolitana de Ciclistas, Consejo de la Sociedad Civil del MTT, Ciclorecreovías, Bicicultura, BiciChile-Concepción y SOCHITRAN;

Instituciones públicas:

Gobierno Regional RM, Instituto Nacional del Deporte, SECTRA, Ministerio de Salud-Departamento de promoción de la salud, CONASET, Ministerio de Medio Ambiente-División de Educación Ambiental y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

Municipalidades: Providencia- DAU y Jefe de Tránsito, Concepción-Oficina Ciudadana de la Bicicleta;

Privados: Automóvil Club Chile, Ceres-PUCV consultora

Anteproyecto de Ley



**Propuesta de
Modificación a la
ley de tránsito
estudio “ANB”**



Artículos que pueden formar parte de una política de Fomento



Artículos que modifican la Ley de tránsito



Artículos que se pueden abordar a nivel de reglamento



Artículos no considerados

Principales Modificaciones



- Elaboración de un **TÍTULO ESPECIAL** dedicado a la bicicleta otorgando mayor claridad respecto al lugar que debe ocupar

Principales Modificaciones



Redefinición e incorporación de **NUEVOS CONCEPTOS:**

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

Principales Modificaciones



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

Principales Modificaciones



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

Principales Modificaciones



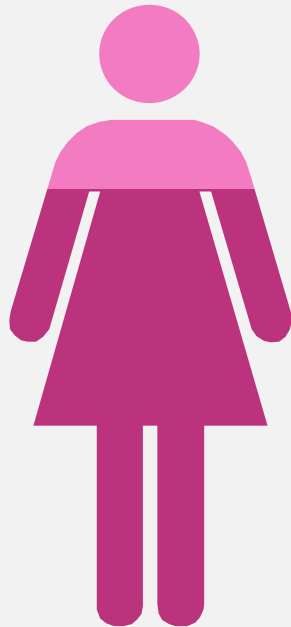
- Reducción de **velocidad máxima** de circulación y mayor flexibilidad para la determinación de zonas de **reducción de velocidades** (tráfico calmado)

Consulta Ciudadana



Distribución por género de los participantes

Mujeres



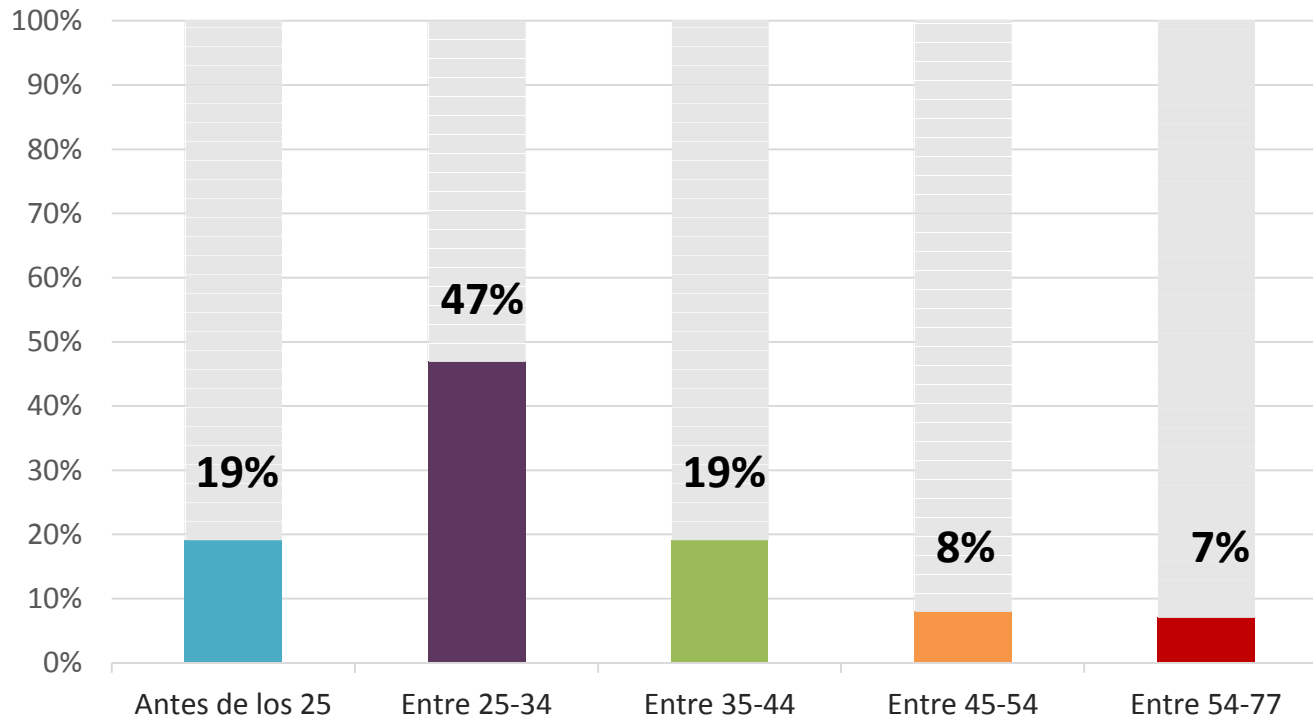
34%

Hombres



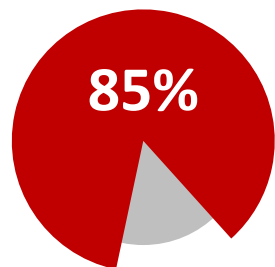
66%

Distribución por edad de los participantes

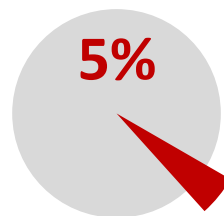




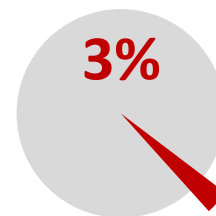
Distribución por región



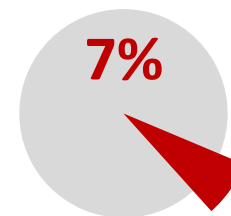
Metropolitana



Biobío

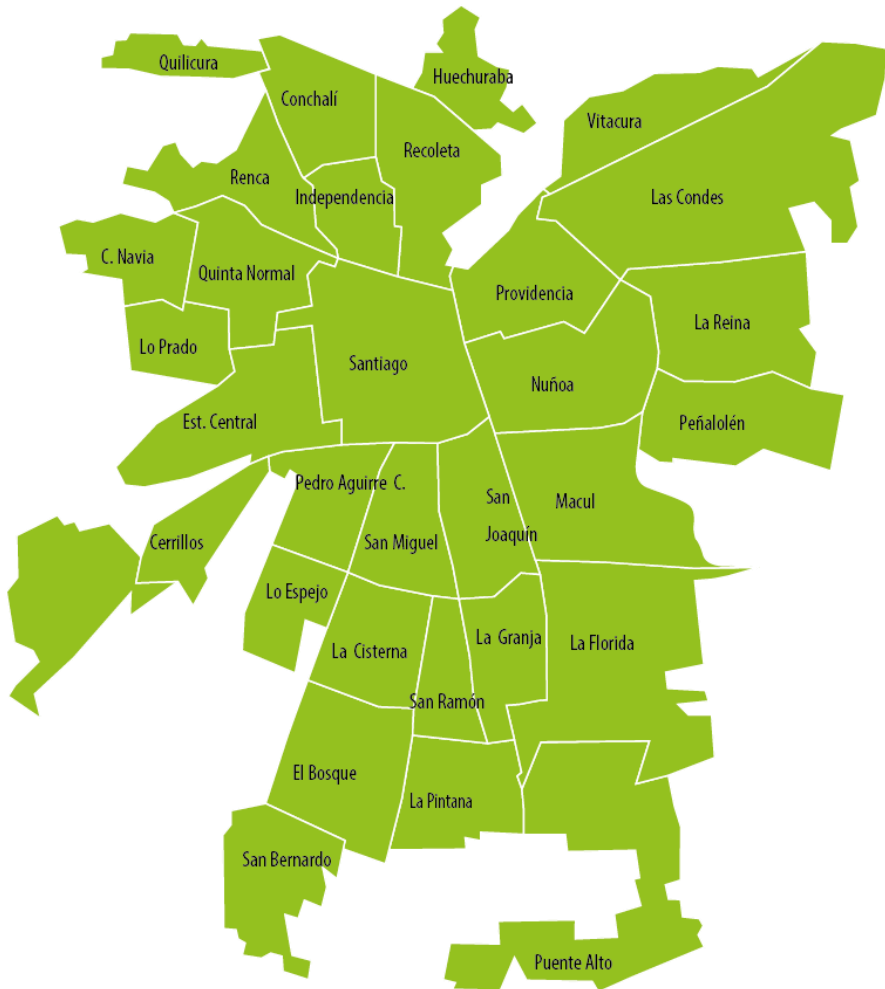


Valparaíso

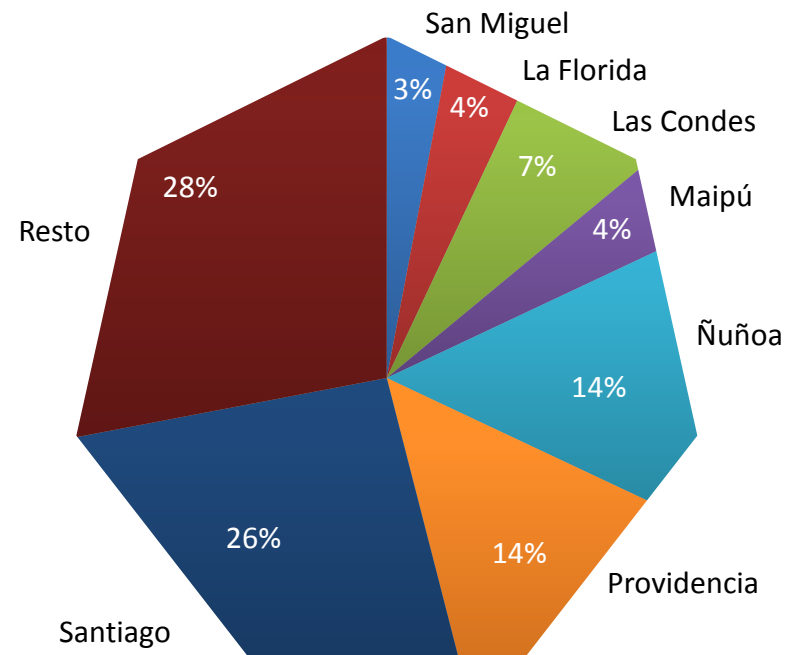


Resto

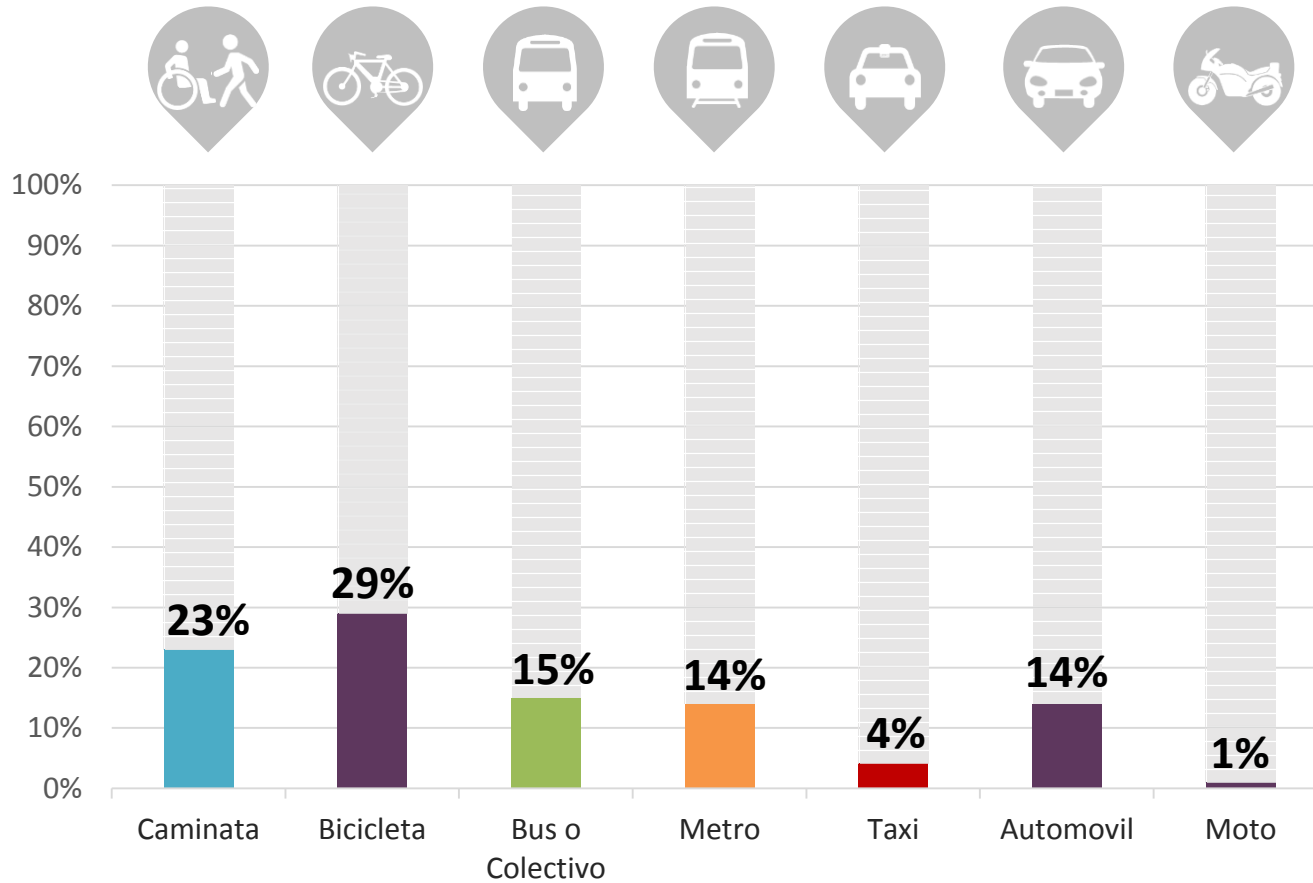
CONSULTA CIUDADANA



Distribución por comuna dentro de la R. M.



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	



8
Temas concentraron el
74%
de los comentarios



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:

Zonas de tránsito calmado:

se plantea complementario a la reducción de velocidad

Certificación de ciclovías:

relacionado con el cuestionamiento a su uso obligatorio

Bicicletas con motor:

se solicita su incorporación en la norma



CONSULTA CIUDADANA



De existir ciclovía, la bicicleta debe circular por esta

Se cuestiona la obligación a circular por ciclovía debido al mal diseño de la infraestructura

Necesidad de certificación

Usuarios se trasladan a la vereda o a la calzada



CIRCULACIÓN POR VEREDA
es cuestionada por peatones que acusan comportamiento agresivo

CIRCULACIÓN POR CALZADA
es considerada insegura debido a la agresividad de los automovilistas

De no existir ciclovía, la bicicleta debe circular por la calzada

Exigencia de patente
como medio de reconocimiento

Exigencia de uso de casco y elementos de seguridad
debido a las condiciones de inseguridad

Reducción de velocidad
para reducir inseguridad y facilitar convivencia

Necesidad de regulación

Necesidad de fiscalización

Modificaciones específicas a la Ley de Tránsito



MODIFICACIONES A LA LEY DE TRÁNSITO

Modificaciones al texto (DFL1 2009 MTT)

1 Definiciones

2 Adelantamiento y viraje

3 Velocidad

4 Tránsito Calmado

Nuevo Título XX “DE LAS BICICLETAS Y OTROS CICLOS”

1 Certificaciones (Legal MTT)

2 Circulación en zona urbana (Legal MTT)

3 Deberes de conductores de ciclos

4 Estacionamientos de bicicletas

5 Artículo transitorio

EXISTENTE

- 1 Ciclovía

NUEVA

- 1 Ciclo
- 2 Bicicleta
- 3 Triciclo
- 4 Línea de detención adelantada o zona de espera especial
- 5 Zona de tránsito calmado

ADELANTAMIENTO Y VIRAJE

Artículos 120, 121, 125 y 138



- **1,5 metros**

“En el caso de que el vehículo adelantado sea un vehículo no motorizado el conductor del ciclo deberá permitir la maniobra, acercándose al costado derecho de la pista.”

- **Por la derecha**

“Cuando se permita la circulación de ciclos por la pista izquierda de la calzada.”

“Cuando éste deba alcanzar la línea de detención adelantada o zona de espera especial.”

- **Brazo derecho y señalizador eléctrico**

“Brazo de ese lado extendido horizontalmente, pudiendo además, utilizar un señalizador eléctrico adosado a su cuerpo.”

VELOCIDAD

Artículos 144 y 145



- El conductor del vehículo deberá siempre respetar los límites máximos de velocidad prescritos en el artículo siguiente:
 - ✓ “1.- En zonas urbanas:
 - ✓ 1.1.- Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: **50** kilómetros por hora.
 - ✓ 1.2.- Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: **40** kilómetros por hora.”

TRÁNSITO CALMADO

Artículos 146 y 147



- Las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad en las zonas rurales, podrán **disminuir los límites de velocidad** establecidos en esta ley, para una determinada vía o parte de ésta.
- Asimismo, las Municipalidades con autorización del MTT, podrán establecer **zonas de calmado de tránsito**, en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.
- En Zona de Escuela y centros de atención de salud, los vehículos no podrán circular a más de 30 kilómetros por hora.
- El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar, deberá reducir la velocidad.
- La Dirección de Vialidad o las Municipalidades, podrán **fijar velocidades mínimas**, bajo las cuales ningún conductor podrá conducir un vehículo motorizado



■ Ciclovías

“El MTT definirá las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación y autorizará la operación de éstas, en los términos que señale el reglamento.”



■ Elementos de seguridad

“El MTT definirá las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para el ciclista y la bicicleta en los términos que defina el reglamento.”



- Los ciclos deberán transitar por las ciclovías. A falta de éstas lo harán por la pista derecha de la calzada.
- Los ciclos podrán circular excepcionalmente por aceras adecuando su velocidad a la de los peatones y respetando en todo momento la preferencia de éstos.
 - ✓ Tratándose de conductores menores de 14 años,
 - ✓ Adultos mayores,
 - ✓ Personas que circulen con niños menores de 7 años,
 - ✓ O en casos en que la circulación por la ciclovía o la calzada se vea imposibilitada.

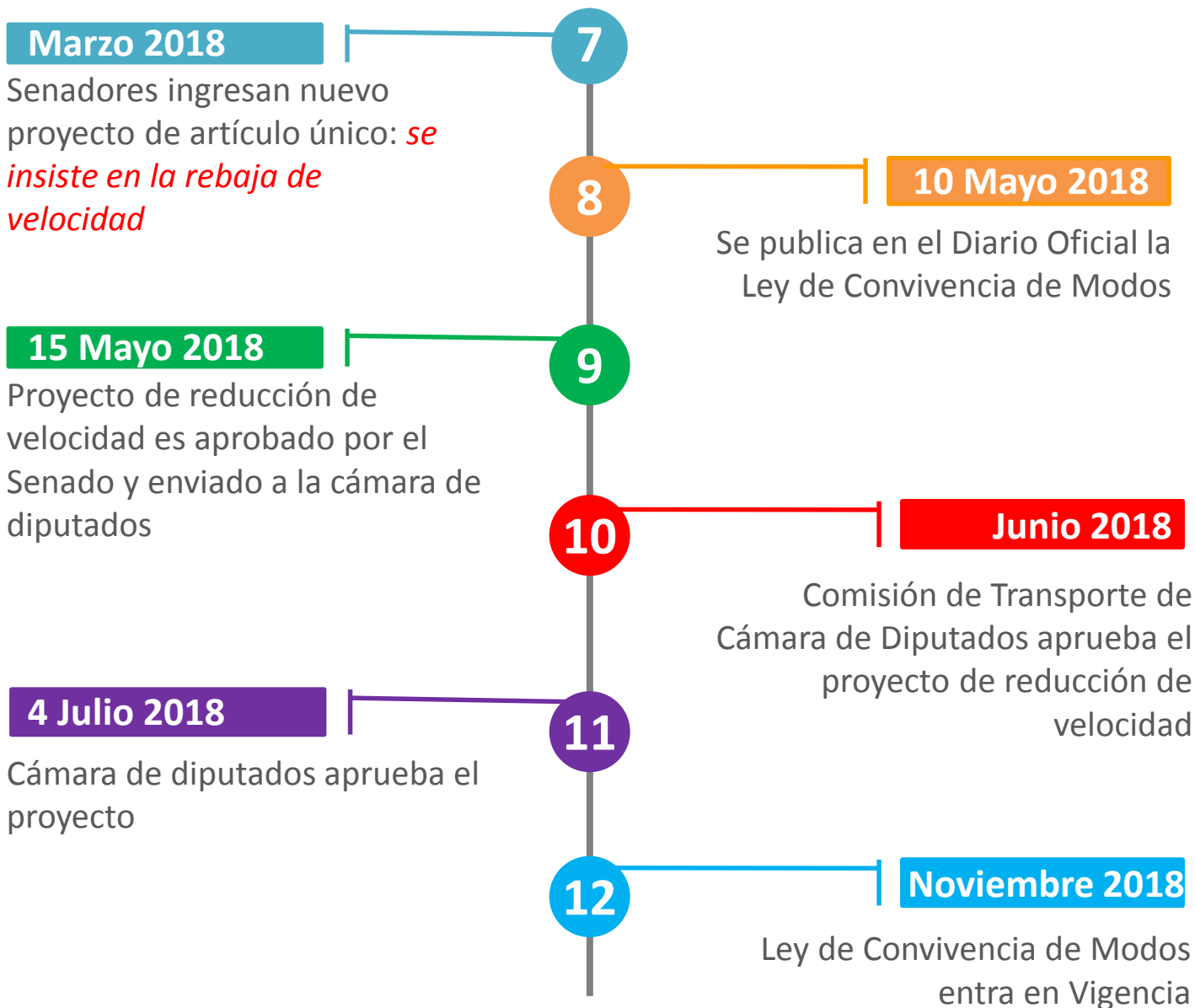
Trámite Legislativo



TRÁMITE LEGISLATIVO



TRÁMITE LEGISLATIVO





www.sectra.gob.cl

Muchas Gracias