# Medidas para Peatones y Bicicletas

## ¿Por qué Promover Medidas para Peatones y Bicicletas?

La caminata y la bicicleta son modos de transporte sustentables: no generan contaminación ambiental ni ruido, no necesitan fuentes energéticas externas, son económicos y generan baja congestión. Un aumento de la capacidad vial para peatones y usuarios de bicicleta puede habilitarse, de manera provisoria, con un costo muy bajo (solo conos y alguna demarcación y señalética). Esto puede servir como experiencias piloto, de tal modo que el en el mediano plazo se opte por intervenciones más costosas en los lugares que se han obtenido buenos resultados.

La caminata es una alternativa importante para viajes cortos pues es un modo personal que es accessible a todos y todas. Sin embargo, dada las limitaciones actuales de distanciamiento físico, los petaones necesitan recuperar el espacio que han ido perdiendo en nuestras ciudades diseñadas para los automóviles.

La bicicleta es muy apta para viajes de menos de 7,5 KM, siendo incluso viable para viajes más largos (especialmente con biciclos motorizados). Su potencial es muy grande y representan una oportunidad única, en este contexto, para la movilidad de las ciudades de nuestro país. Es un modo de transporte personal que además es eficiente en espacio/tiempo y que puede ser una alternativa importante para descongestionar la ciudad y atraer parte de la demanda de transporte público.

## Medidas para Viajes Peatonales

* Una campaña de parte del ministerio para instruir a las personas a siempre caminar por la vereda de la derecha permitiría disminuir la probabilidad de contagio significativamente con un costo muy bajo.
* Aumentar el espacio para los peatones es un elemento esencial en este contexto y que se puede hacer, al igual que en el caso de ciclistas, con opciones de diferentes costos.
* De ninguna manera se debe aumentar el espacio dedicado a ciclistas a costa del espacio dedicado a peatones.
* Ampliación de aceras en zonas alta demanda peatonal, con medidas de Urbanismo Táctico
* Al igual que los ciclistas, los peatones también se beneficiarían con una reducción de velocidad máxima para automovilistas (o incluso la correcta fiscalización de límites de velocidades ya existentes).
* Programaciones de semáforos, evitando priorización única en cuanto a beneficio motorizados
* ¿Apoyo temporal de Carabineros o Semáforos móviles?
* Sentidos de circulación unidireccionales en supermercados.

## Medidas para Viajes en Bicicleta

### Medidas durante la pandemia y para la vuelta a la normalidad

* Partir por zonas centrales de ciudades
* Para calle de dos pistas, destinar la derecha a bicicletas y scootres, compartiendo con autos y buses. Pero, como Zona 30 demarcada y señalizada (análogo al Plan Holanda de Las Condes).
* Acoger en forma provisoria (solo con conos y alguna señalética) los proyectos de los Planes Maestros.
* Todo lo anterior servirá posteriormente como Pruebas Piloto, para mejorar en el mediano plazo.

Presupuestos Referenciales para Implementación de Ciclovías

|  |  |
| --- | --- |
| **Estándar** | **Costo (millones $/km)** |
| Sobre aceras (bidireccional, infraestructura, iluminación, semáforos) | 200 |
| Ciclovías en calzada (bidireccional segregada, sin obras civiles, con semáforos) | 25 |
| Ciclovías en calzada (unidireccional segregada, sin obras civiles, sin semáforos) | 10 |
| Ciclovías en calzada (unidireccional, sin segregación, demarcación, sin semáforos) | 1 |

Fuente: <https://youtu.be/3YExdKkdLB8>

### Ejemplos prácticos

Mostrar un par de casos … o si no al anexo?

### Herramientas para la Implementación

Para implementar las medidas para bicicletas, se deben considerar las siguientes leyes, guías de diseño y manuales, cuyo alcance se sintetiza a continuación, en orden cronológico:

* 01 - Documento Vialidad Ciclo-Inclusiva del MINVU
* 02- Ley 21.088 del MTT publicada el 10.05.2018 “Modifica Ley de Tránsito para incorporar Disposiciones sobre Convivencia de los Distintos Medios de Transporte”. Inicio de vigencia 11.11.2018. Excluyó el Artículo 145 referido a la reducción de velocidad urbano, ya que fue rechazado dos veces por el Senado
* 03- Ley 21.103 MTT publicada el 4 de agosto de 2018 modifica Límite de Velocidad en las Zonas Urbanas de las ciudades chilenas. Cabe destacar que este proceso culminó en forma favorable gracias al apoyo técnico de profesionales del sector, muchos de ellos miembros de Sochitran.
* 04 - OGUC, última versión
* 05 - Reglamento (¿ya se reingreso a la Contraloría? O bien, ¿ya es oficial con Toma de Razón?
* 06 - Guia Ciclovias de Sectra- MTT
* 07 - Recomendaciones CNDU Pandemia
* 08 - Agenda Social CNDU

En este **link** se presentan casos de éxito en ciudades chilenas y otros recursos