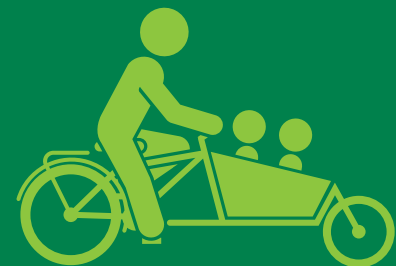


# 7. Cicloinclusión



*Más que ciclovías, importa la integración, plena, de bicicletas, bici-cargas, bici-taxis, triciclos, carritos y otros implementos en la ciudad. Y la presencia de programas y campañas, preferentemente liderados por organizaciones ciudadanas, y financiados por distintos mecanismos, principalmente estatales.*

## SANTIAGO



### Partición Modal:

**Ciclistas (EOD 2012):  
4%**

**Ciclovías/ciclobandas (Sectra):  
447 km**

Fuente: [www.sectra.gob.cl/encuestas\\_movilidad/encuestas\\_movilidad.htm](http://www.sectra.gob.cl/encuestas_movilidad/encuestas_movilidad.htm)

**Comunas con Zonas 30:** Providencia, Vitacura, Las Condes, La Florida y Santiago. Estas comunas tienen políticas de calmado de tráfico aplicando Zonas 30, para mejorar la convivencia de modos y aumentar la seguridad para ciclistas, peatones y niños.

### LO LOGRADO

En 2017, partió el Primer Plan Maestro Ciclorutas Bicentenario RM, con asesoría de *Interface for Cycling Expertise* (Países Bajos), y con un trabajo concertado de autoridades, organizaciones territoriales y Pro-bici, quedó atrás la idea de la bicicleta como un vehículo obsoleto de hombres pobres y pasó a ser una herramienta poderosa de movilidad inclusiva y equitativa.

En tiempo récord (2007-2012), se cuadruplicaron los kilómetros de ciclofacilidades, en medio de múltiples iniciativas de educación y promoción, lideradas por la Escuela Bici- Mujer (Macletas-Ciudad Viva), el Festival de Bicicultura, y CicloRecreovía, innovaciones casi mágicas en el medio urbano. Gracias a estas iniciativas y otros factores, se duplicó la partición modal (de 2 a 4% EOD, 2012), y hoy se calcula que está en un 6% o más. Aún falta, sin embargo, para un sistema ciclovial acorde a los desafíos de la sustentabilidad y la equidad social.

### EL DESAFIO

Priorizar la cicloinclusión junto con la caminata en todo proyecto, asegurando una red integral que permita andar con agrado y seguridad.

UN PRINCIPIO VITAL: Mantener ciclistas y peatones siempre al nivel de superficie, introduciendo pasos bajo/sobre nivel para autos, y no al revés como ocurre ahora. Reducir las velocidades –y los volúmenes– de vehículos motorizados en todo lugar de uso intensivo de ciclistas y peatones.

### FALTA PARTICIPACIÓN

A través de instancias vinculantes, a nivel local, para cambios locales; a nivel comunal, para conexiones internas; al nivel ciudad y metropolitana, para asegurar una integración adecuada en el sistema de transporte en general, tanto dentro de Santiago RM, como entre la ciudad y el resto del país. Actualizar el Plan Maestro 2010, con presupuesto y fechas de cumplimiento.

### LO MALO

LA PÉRDIDA del circuito de BICITAXIS gratuito en el centro de Santiago, que aportaba un servicio vital para la integración y la inclusión, especialmente de las mujeres con sus paquetes y quehaceres diarios.



# TEMUCO – PADRE LAS CASAS



## LO MALO

Muchas ciclovías no se encuentran debidamente segregada y las velocidades de los automóviles es muy elevada. Además, los ciclistas tienen que enfrentar camiones de alto tonelaje.

**Partición modal (EOD2012): 2%**  
**Ciclovías/ciclobandas (sectra-2018): 80 km**

## OPORTUNIDAD

**NO EXISTE un PLAN MAESTRO DE CICLO RUTAS**, consensuado a través de un proceso de participación, y se requiere con urgencia, integrando los resultados del proceso participativo en el Plan Regional de Transporte (2016-2018), y logrando buenos equilibrios entre la caminabilidad, la cicloinclusión, los colectivos y los buses.

### CO-CREAR UN PLAN MESTRO DE MOVILIDAD CON PROCESOS PARTICIPATIVOS.

La propuesta de un sistema de participación permanente en el plan regional abre camino a un trabajo en conjunto con la comunidad y las autoridades, para consensuar metas y programar inversiones que mejoren las condiciones de los caminantes, especialmente niños y adultos mayores.

## LO BUENO

La resistencia de las autoridades locales ha ido cediendo frente a la demanda y los beneficios de fomentar más viajes cicloviales por la ciudad. Han aumentado las ciclovías, aunque con falencias importantes en el diseño de las intersecciones y, en algunos casos importantes, en la falta de separación adecuada entre peatones y ciclistas. Es central organizar un sistema participativo para agilizar la creación de consensos y avances más rápidos, inversiones más eficientes, y resultados más ajustados a las aspiraciones de los residentes.

