

# Investigación del Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería (ISCI): Ciclovías a nivel de calle y en vías sin buses serían las más seguras para los ciclistas

Rutas segregadas en las veredas tendrían más riesgo por su continuidad en las calles y tránsito de peatones.

SEBASTIÁN SOTTORFF

La masificación de la bicicleta como medio de transporte no solo ha cambiado el hábito de millones de chilenos, sino que también ha transformado la ciudad.

Claro que estas transformaciones no siempre se han desarrollado al mismo ritmo de crecimiento que el número de personas que ahora se trasladan en dos ruedas. De hecho, en los últimos 15 años la cantidad de viajes diarios en bicicleta se duplicó y pasó de 330 mil traslados a cerca de 800 mil en la actualidad. Mientras, los kilómetros de ciclovías disponibles en Santiago no supera los 300.

De ahí que las promesas de varios candidatos municipales están precisamente apuntadas a la ampliación de esta red vial.

Sin embargo, y pese a que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu) ya estableció un estándar mínimo de construcción, lo cierto es que muchos municipios construyen vías pedaleables sin seguir las indicaciones.

Bajo ese panorama, el académico de la U. Católica de Chile e investigador del Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería (ISCI), **Ricardo Hurtubia**, indagó a través de una encuesta a dos mil ciclistas sobre cuáles son las rutas más seguras y preferidas por quienes pedalean.

El análisis evidenció que los



ANDRÉS PÉREZ

Los expertos consideran que la ciclovía ubicada en la calle Club Hípico tiene un diseño deficiente, pues no es respetada por los vecinos.

ciclistas experimentados —que usan la bicicleta con frecuencia para ir al trabajo o a estudiar— prefieren ciclovías al nivel de la calle, en especial, cuando esta se encuentra en un área de alta actividad o con muchos peatones.

En cambio, los usuarios poco experimentados o esporádicos prefieren ciclovías por la acera, a nivel de la vereda.

“Muchas de las ciclovías que existen hoy son buenas, pero están mal conectadas. Otras en cambio son directamente mal diseñadas. Ahora,

las ciclovías en las veredas son más peligrosas porque a veces son ocupadas por los peatones. A eso se suma que en las esquinas las bicicletas bajan a la calle y

los autos que doblan podrían atropellar a los ciclistas”, explica Hurtubia, detallando que un buen ejemplo de ciclovía es la emplazada en Ricardo Lyon, Providencia, pues además de ser amplia y bidireccional, se ubica en una arteria sin tránsito de buses.

“El único problema es que termina en ninguna parte”, cri-

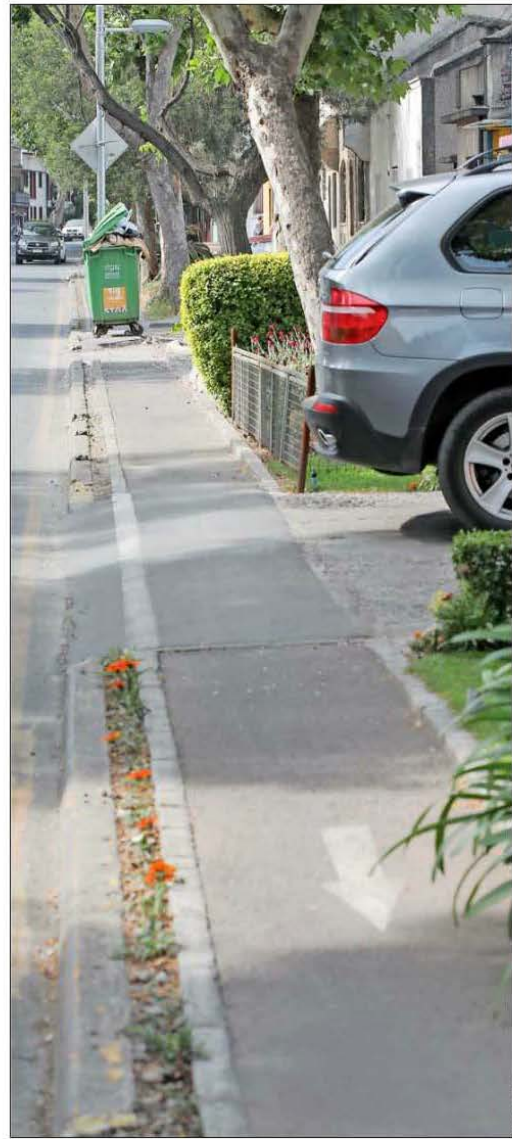
tica el experto.

En el otro extremo, se ubicaría la ciclovía construida en la avenida Club Hípico, en Santiago, o la de Simón Bolívar, en Ñuñoa, la que a juicio del investigador “están mal diseñadas”, pues aparte de ser “sinuosas”, tienen un “estándar deficiente”.

Otra conclusión del estudio, que fue presentado en la World Conference on Transport Reasearch 2016 en Shanghai, es que los ciclistas “experimentados” estarían mucho menos preocupados por la seguridad y tienden a percibir como seguras cosas que los ciclistas esporádicos perciben como inseguras.

“El espacio natural de los ciclistas es la calzada. Este estudio viene a reflejar lo que muchas organizaciones ya veníamos promoviendo. Por eso, estas conclusiones son una invitación a que la gente que toma las decisiones de planificación consideren la construcción de las ciclovías en el lugar que corresponde”, advierte Pablo Lara, director ejecutivo de la organización Pedaleable, y agrega que las elecciones de alcaldes y concejales son una buena oportunidad para concretar la construcción de mejores ciclovías.

“Este hace rato es un tema prioritario, pero no solo tiene que ver con la construcción de ciclovías, tiene que ver con un mejoramiento de todos los espacios públicos para que la ciudad sea más amigable para todos”, afirma Lara.



Además de vehículos estacionados sobre la ciclovía de calle Club Hípico, se pueden apreciar grandes contenedores de basura.

ANDRÉS PÉREZ