

CARRILES EXCLUSIVOS PARA BICICLETAS

Bicicleteando al tránsito

Hace unos meses se estrenaron 25 kilómetros de biciesendas en la Ciudad de Buenos Aires y el Gobierno porteño tiene pensado, durante 2010, continuar con la inauguración de más vías diferenciales. Crash Test salió a transitarlas y analizó su situación.



El impulso oficial por desestimar el uso de autos particulares en la Capital llevó a un nuevo reordenamiento del tránsito y en él, también entraron las bicicletas. Esta vez, el plan busca asignar a estos vehículos carriles apartados de los automóviles, para que además de tener sitios propios de circulación, que también sean seguros. Por eso, Crash Test se subió a la bici y recorrió los carriles diferenciales para ver cuáles son sus ventajas y sus contras.

De Palermo a Retiro

Iniciamos nuestro trabajo de campo recorriendo la biciesenda actualmente estrenada sobre la Avenida Del Libertador, desde Palermo hasta Retiro. Hay que aclarar que la configuración de este carril diferencial va cambiando, por lo que encontramos tramos en que la biciesenda va por la calle separada por un cordón del tránsito vehicular y, a la altura de Recoleta, se proyecta por la vereda junto al tránsito peatonal y sin separaciones físicas.

Durante el relevamiento, pudimos advertir que el 90% de **los usuarios del carril exclusivo de Av. Del Libertador eran ciclistas profesionales que estaban entrenando**. Éstos se diferencian por su atuendo deportivo y el uso de cascos reglamentarios. Otro dato importante: el **90% de estos ciclistas llevaban casco**.

Durante el tramo en que los peatones conviven brazo a brazo con los ciclistas, es común ver a

En expansión

El Subsecretario de Tránsito y Transporte porteño, Guillermo Dietrich, señaló: "La idea es que la bicicleta sea una opción más de transporte público y tiene que ser accesible para todo el mundo. Apuntamos a que por lo menos el 5% de la población utilice bicicletas". Con el Programa Bicicletas Buenos Aires, el Gobierno de la Ciudad proyecta que 150.000 personas utilicen la bicicleta como transporte público, cuando se amplíe la red de ciclovías y conecte la Ciudad de Norte a Sur y de Este a Oeste. Aspiran a que este año se completen 100 kilómetros de biciesendas.



| Info. En la ciudad hay cartelería con los circuitos aptos para bicis.

gente distraída incluso caminando por la biciesenda. **Otro tramo conflictivo es Retiro, en donde la vía exclusiva de las bicis se desvía por una parada de colectivos.** Allí los transeúntes parecen hormigas disipadas por la acera, por lo que, principalmente en horas pico, se vuelve peligrosa la convivencia entre ciclistas y peatones.

De norte a sur

Seguimos nuestra travesía urbana y tomamos la calle Bouchard para llegar hasta la Casa Rosada. En esta arteria, notamos un gran cambio con respecto a los trayectos anteriores. No porque haya cambiado la infraestructura de la biciesenda, sino por los usuarios. **Aquí el tránsito de bicicletas es mucho menor y en 30 minutos sólo registramos el paso de 7 ciclistas, de los cuales 5 eran cadetes y ninguno deportista.** Además, ninguno de los que nos topamos por esta calle, estaba utilizando casco.



| Parada conflictiva. En Retiro, los ciclistas deben circular en la zona de paradas de colectivos.

Usá casco



Este elemento de seguridad es vital y obligatorio para los ciclistas, pero muy pocos lo usan.



Guillermo Dietrich, subsecretario de Tránsito porteño, reveló que cada kilómetro de biciesenda cuesta \$550.000.





| Bouchard. En esta calle, encontramos gente corriendo sobre la bicisenda.

Debido al poco uso, las ciclovías tenían otras utilidades: motos estacionadas, peatones que circulaban para caminar con mayor comodidad y hasta un grupo de atletas que salió a correr por el centro porteño. A todo esto, no nos topamos con ningún control.

Creemos conveniente reforzar la información a través de cartelería, ya que la implementación de bicisendas es nueva en la ciudad y **muchos conductores aún desconocen a qué se debe la presencia de una línea verde pintada sobre el asfalto en la intersección.**

Circulación exclusiva para bicicletas



Cruce de ciclistas



Prohibido estacionar o detenerse



Como la calle Bouchard tiene algunos cruces sin semáforo, quisimos observar si estas bicisendas se encontraban bien señalizadas para aquellos automovilistas que circulan por las calles transversales. **No hallamos ningún cartel que advierta la presencia de bicicletas proveniente de ambos laterales (cuando la calle Bouchard posee un solo sentido de circulación para los motovehículos) y solamente hay una senda pintada de verde.**

En el cruce con la avenida Corrientes, la bicisenda desaparece y se torna muy confusa su continuación hacia la calle Azopardo, si es que se quiere llegar hasta el sur de la ciudad. Este es otro sector en donde se debería reforzar la señalización cuando se continúen las obras de ampliación de la red de bicisendas.

Luego, por las principales avenidas que tienen carriles preferenciales (Belgrano, Rivadavia e Independencia, entre otras) parece que están más para unir



Delineador



Demarcación de doble circulación



Intersección



simbólicamente a las ciclovías que realmente para usar las bicicletas. Sobre estas vías, las bicis brillan por su ausencia. Son usadas como estacionamiento muchas veces y circulan automóviles, superando la velocidad máxima recomendada de 40 km/h.

Internados en los barrios porteños

Al final del recorrido nos trasladamos a las bicisendas de las calles Virrey Cevallos y Rincón, en Congreso, para ver si éstas eran más utilizadas que las anteriores. **Durante nuestro relevamiento sobre Rincón, detectamos que en una hora pasaron 18 bicicletas**, de las cuales en su mayoría eran personas que utilizaban estos caminos como vía alternativa para trasladarse por la Capital. Es decir, no eran ni cadetes ni deportistas. Por



| Peligro. Algunos motociclistas utilizan las ciclovías para eludir los congestionamientos.

lo tanto, la presencia de cascos brillaba por su ausencia.

Una particularidad en esta calle fue que en las esquinas semaforizadas, las bicisendas eran utilizadas por los motociclistas para sortear la cola de autos y así adelantarse. **El aspecto positivo de esta zona es la implementación de semáforos para las ciclovías y como aspecto negativo, acá tampoco pudimos encontrar cartelería en las intersecciones que señale la presencia de bicicletas en ambos sentidos.**

Las bicisendas son favorables para fomentar el uso seguro de la bicicleta, como transporte alternativo. Si bien pudimos encontrar ciertas falencias, **es preciso reconocer que son muy nuevas y hay tiempo para ir mejorando en los aspectos que todavía flaquea (señalización, recorridos, controles).**

Además, hay una cuestión cultural que requiere incorporar el uso de este tipo de transporte ecológico y alternativo. Es así que entre todos debemos lograr un cambio para implementar la bici como medio masivo de locomoción. Sin embargo, tampoco creemos que sea la solución a los problemas del tránsito porteño ni la clave para disminuir el uso del automóvil particular. ■

Por Joaquín Díaz
crashtest-revista@cesvi.com.ar

Reflexiones sobre una buena noticia
 Por Néstor Sebastián *



No ha pasado desapercibido el impulso que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha otorgado a la construcción de obras ciclovitarias. Esta buena noticia, nos motiva para hacer un par de reflexiones sobre el tema.

La primera, referida a la obra civil, marca un cambio respecto de la inacción gubernamental desde el 2003, incluido el primer año y medio de la actual gestión. Es así, que dentro del Programa de Movilidad Sostenible, se comenzó a construir parte de una red de ciclovías, a un ritmo digno de mención.

La acción se fortalece por su calidad y diseño, junto a la aplicación de técnicas de pacificación del tránsito, un viejo reclamo de la Asociación de Ciclistas Urbanos.

El tratamiento de las intersecciones, la disminución a 30 km/h de las máximas velocidades permitidas en el entorno y la prohibición de detención en las ciclovías son hechos concretos de seguridad para el ciclista.

Las debilidades tienen que ver con la elección de algunos recorridos, sus prioridades e integración con las ciclovías actuales y la habilitación de tramos a medio terminar.

La otra reflexión es acerca de cómo, en general, los medios presentaron esta realización. Si diseñar ciclovías sobre el 10,17% de la superficie asfaltada de la Capital genera congestión al tránsito automotor, afirmar que estas obras ocupan la calzada y que son usadas por pocos ciclistas -tal como indican algunos titulares- dejó en evidencia el desconocimiento que hay sobre el tema.

El objetivo actual de nuestra institución está dirigido a informar y desmitificar sobre los beneficios de la utilización de la bici y la seguridad vial de sus usuarios, a "decisores" y "transmisores" para revertir la situación planteada.

* Lic. Accidentología Vial, Presidente de la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU)

