

Ciclovías: ¿realidad o utopía?

“... una ciclobanda puede tener una capacidad de 3.500 ciclistas por hora por pista, cuando se usa la calle como infraestructura. Sin embargo, para que realmente los ciclistas usen estas vías, es necesario entregarles una mayor seguridad, logrando que los autos reduzcan su velocidad...”.

SEBASTIÁN SERIANI AWAD

Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas
Universidad de los Andes

Ya van seis meses de la puesta en marcha de la Ley de Convivencia de Modos y aún podemos observar lo difícil y hostil que es trasladarse en bicicleta. A la falta de estacionamientos y otras facilidades, se suma la fragmentación de los casi 300 kilómetros de ciclovías en Santiago, que muchas veces terminan en el límite de cada comuna.



Si bien esta ley establece que en tres años los municipios deben implementar nuevas ciclovías con diseños cicloinclusivos y mejorar el estándar actual de las rutas, lo cierto es que no todas las municipalidades cuentan con los recursos y apoyo técnico para poder implementar planes de movilidad. A esto se suma la dificultad de coordinar los proyectos entre comunas, perdiendo la oportunidad de generar soluciones integrales.

Para revertir esto, se requiere una nueva institucionalidad. En el caso de ciudades como Londres, una sola unidad, llamada Transporte para Londres (Transport for London), coordina dichos planes desde el punto de vista técnico, junto con el apoyo del alcalde de la ciudad para la gestión de los recursos.

En nuestra realidad local, el alcalde de la

ciudad sería el gobernador regional y los planes de movilidad podrían realizarse de forma conjunta por diferentes instituciones: la Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra), la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), el Metro de Santiago, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), el Servicio de Vivienda y Urbanización (Serviu) y las Secretarías Ministeriales de Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones.

Respecto de los recursos, y entendiendo que a veces son limitados, los planes requieren de una nueva estrategia de diseño. Para ello, se debe reasignar el espacio vial e incluir soluciones de bajo costo y gran impacto, entendiendo que no siempre son necesarias grandes inversiones para generar cambios relevantes. Por ejemplo, reducir o eliminar las pistas para autos y darle espacio a la generación de nuevas ciclobandas por la calle permitirían mejorar la congestión de tránsito e incluso el medio ambiente.

En un estudio realizado en Londres y Santiago, hemos probado que una ciclobanda puede tener una capacidad de 3.500 ciclistas por hora por pista, cuando se usa la calle como infraestructura. Sin embargo, para que realmente los ciclistas usen estas vías, es necesario entregarles una mayor seguridad, logrando que los autos reduzcan su velocidad.

Actualmente, la máxima velocidad en

zonas urbanas es de 50 km/h; sin embargo, las calles están diseñadas para todo lo contrario. No basta con reducir o eliminar pistas para autos y generar ciclobandas por la calle, sino que estas rutas deben ir segregadas del resto del tráfico, usando, por ejemplo, una combinación de maceteros con paisajismo de baja altura, hitos viales y soleras.

En el caso de calles compartidas con el resto del tráfico, la velocidad se puede reducir aplicando medidas de tráfico calmado y generando zonas 30. En un ejercicio experimental que realizamos en una calle de Santiago, logramos probar que, si las pistas se reducen de 3,5 m a 2,75 m de ancho, se logra una velocidad promedio de 30 km/h o menor. Lo mismo ocurre con la implementación de barreras en forma de chichana, que logran reducir la velocidad a menos de 40 km/h, ya que los autos deben moverse en forma de “zigzag”, siendo más efectivas, por ejemplo, que los lomos de toro, donde la reducción de velocidad de los vehículos alcanza los 50 km/h o incluso es superior.

Con todo esto, finalmente, creo que las universidades debieran fomentar la colaboración y trabajo con los municipios, donde el conocimiento científico esté en función de las necesidades reales de la sociedad, para así generar, desde esa base, respuestas y soluciones concretas. Los académicos no podemos seguir pensando que la posibilidad de contar con una red de ciclovías de alto estándar siga siendo una gran utopía.