

Ciclo-infraestructura

¿a cual lado la ponemos y en que dirección?



Thomas van Laake

Si, unidireccional y a la derecha
es más seguro

Unidireccional es más seguro ¿siempre?

- Estudios son claros: intersecciones son puntos de mayor peligro para ciclistas, y ciclo-infraestructura bidireccional es menos 'predecible' y por ende más peligroso. Sin embargo:
 - Cifras que se usan ej. '3.6 veces' son de estudios muy limitados y no aplican a cada diseño, depende de condiciones, contexto y uso
- Ciclo-infra bidireccional (y/o a la izquierda) puede evitar cruces de la vía
- Problema clave: choques frontales entre ciclistas
 - También se da en ciclo-infra unidireccional, sobre todo cuando existe una demanda real para flujo en ambas direcciones
 - Depende de ancho. Donde bidireccional es más ancho, mejor; donde unidireccional es más ancho, mayor probabilidad de uso contraflujo u otros vehículos

Table 4. Against Traffic Compared to With Traffic

Category	Against Traffic			With Traffic			Risk Ratio,	p
	Bicyclists Observed	Accidents Reported	Risk	Bicyclists Observed	Accidents Reported	Risk	Against to With	
All bicyclists	423	33	2.6	2553	56	0.7	3.6	<<0.00001
Roadway	108	5	1.5	1897	43	0.8	2.0	
Sidewalk	315	28	3.0	656	13	0.7	4.5	<0.00001
17	298	19	2.1	1135	11	0.3	6.6	<<0.00001
18	125	14	3.7	1418	45	1.1	3.5	0.0001
Female	118	9	2.6	734	13	0.6	4.3	0.001
Male	305	24	2.6	1819	43	0.8	3.3	<0.00001

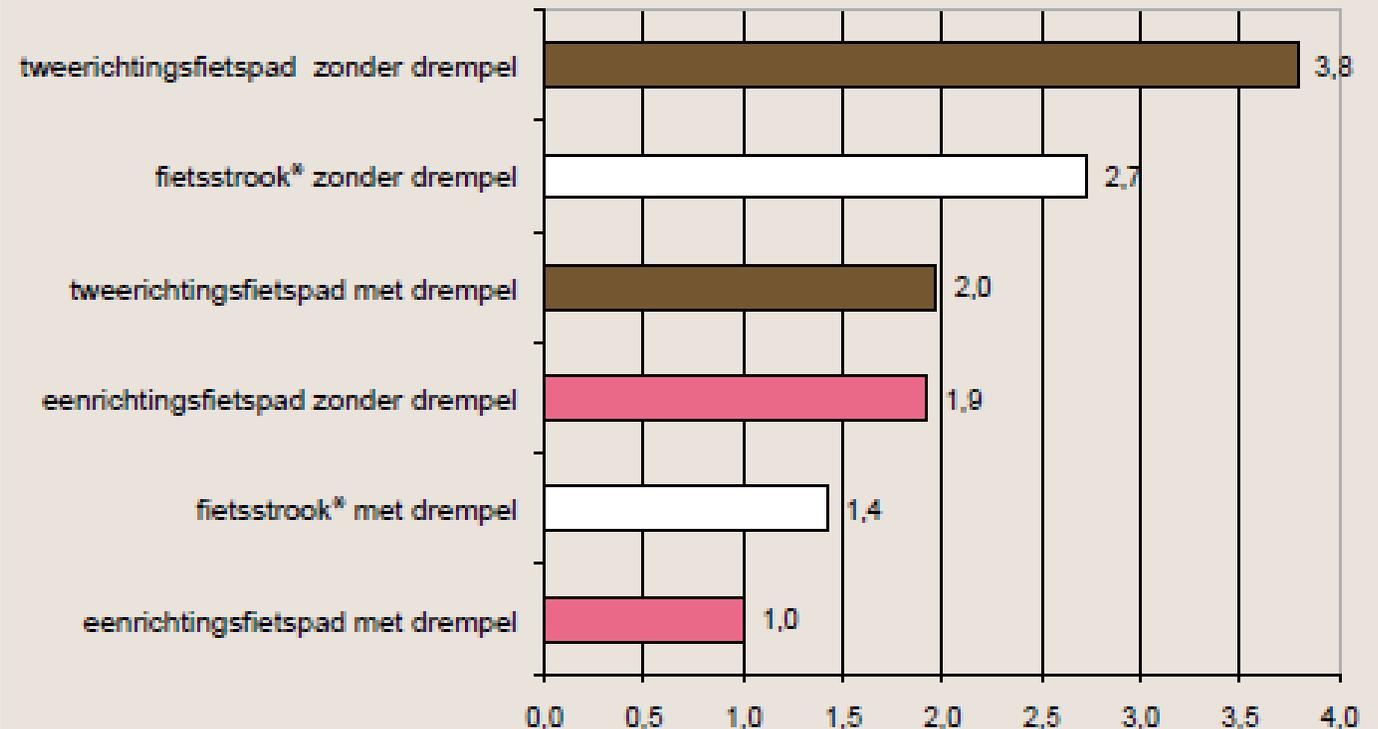
Wachtel y Lewiston (1994) Risk Factors for Bicycle-Motor Vehicle Collisions at Intersections. ITE Journal. Institute of Transportation Engineers.

540 cruces 'de prioridad'
- no tan aplicable a
realidad latinoamericana

También identifican
importancia de
visibilidad de ciclistas
que vienen en contravía

grafiek 1

Het gemiddelde relatieve risico voor fietsers in de **langsrichting**
bij verschillende voorzieningen. Het risico voor fietsers op een
eenrichtingsfietspad met drempel is op 1 gesteld.



* Bij fietsstroken gaat het vaak om een snelheidsremmer of uitritconstructie.

Criterios técnicos - bidireccional

Tiene ventajas en términos de necesidad de espacio total y segregación

- Disminuye costos y mejora la factibilidad
- En sí no es bueno, PERO: permite realizar infraestructura en tramos donde unidireccional no es posible o solo con diseño subóptimo

Requiere:

- Buena segregación y suficiente ancho (para evitar choques frontales)
- Evitar cruces/giros peligrosos; donde las hay, implementar medidas de reducción de riesgo ej. fases semafóricas, reducción de velocidad, señalización
- Conectividad y permeabilidad (no aislar demasiado y permitir entrada/salida)



**Fietsers en
bromfietsers**



Modelo de ciudad

En Latinoamérica prevalece una red vial de un solo sentido, con fin de aumentar el volumen y la velocidad del tráfico motorizado

- Dentro del paradigma de la red vial de un solo sentido, será más lógico y más seguro poner ciclo-infra unidireccional

Esto no sirve a los ciclistas, y menos a ciclistas ‘vulnerables’

- Dar prelación a los ciclistas requiere facilitar sus viajes en todos los sentidos
- Se necesita permeabilidad, acortar distancias, hacer atajos
- ¡Lo más importante para la seguridad ciclista son más viajes en bicicleta!