



Asociación de Ciclistas Urbanos **GACETILLA DE PRENSA**

**Medición del tránsito de bicicletas
en seis avenidas céntricas de la ciudad de Buenos Aires**

Creció el tránsito de bicicletas en los carriles preferenciales

El flujo de bicicletas en avenidas con carriles preferenciales creció un 16 % en el 2005, respecto de igual medición en el 2003. Se usan más las avenidas que cuentan con carril preferencial para bicicletas.

Las mediciones del flujo de bicicletas se realizaron en mañanas y tardes con buenas condiciones climáticas, en noviembre y diciembre en las avenidas Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Rivadavia, Belgrano e Independencia. Los datos permiten observar tendencias a partir de la comparación con las mediciones de los años 2002 y 2003

Para mayor información de prensa contactarse al (011) 15-5116-4112

Buenos Aires, 7 de abril de 2006.

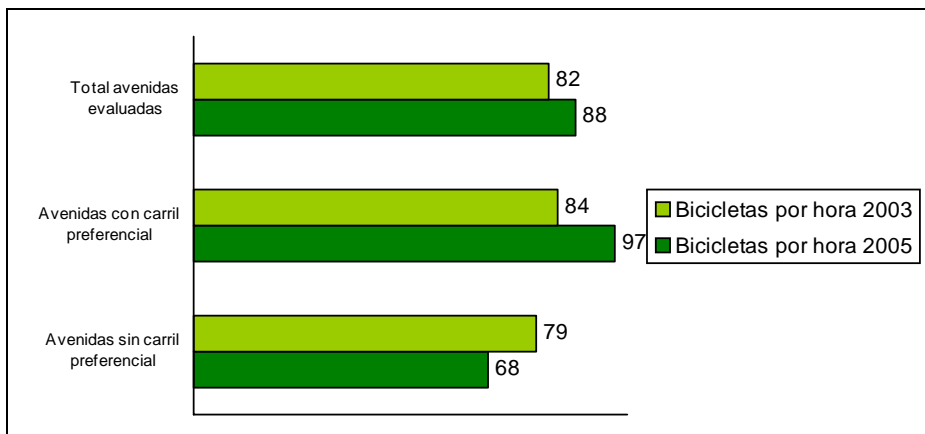
El flujo de bicicletas se incrementó en las avenidas Corrientes, Rivadavia, Belgrano e Independencia, mientras que se registró una disminución en las avenidas Santa Fe y Córdoba, que aun no cuentan con algún tipo de carril para bicicleta.

El incremento del tránsito de personas en bicicleta se destaca en las avenidas Belgrano y Corrientes: en el 2005 se registraron un 40% y un 22% más bicicletas, respectivamente. La tendencia resulta significativa dado que se trata de dos vías de acceso al micro y macrocentro. En las avenidas Rivadavia e Independencia el alza fue más atenuada, alcanzando un 3% y un 7% de crecimiento, respectivamente. En cambio, en las vías que aún no tienen carril preferencial para bicicletas (las avenidas Córdoba y Santa Fe) el flujo se redujo un 13%.

Los datos muestran que en 2005 se mantienen o se superan los niveles de uso de bicicletas registrados en 2002, momento en que la crisis impulsó la bicicleta como una manera económica de transportarse, al alcance de quienes habían sufrido una drástica pérdida de ingresos. Esto muestra una tendencia similar a la que se da en otras grandes ciudades del mundo (como Nueva York, de gran escala y alto poder adquisitivo), en las que la bicicleta se incorpora crecientemente a la vida cotidiana, no por pérdida de poder adquisitivo sino por conciencia de sus beneficios como medio de transporte, la funcionalidad para moverse "puerta a puerta" y el placer de pedalear y hacer ejercicio.

Gráfico 1

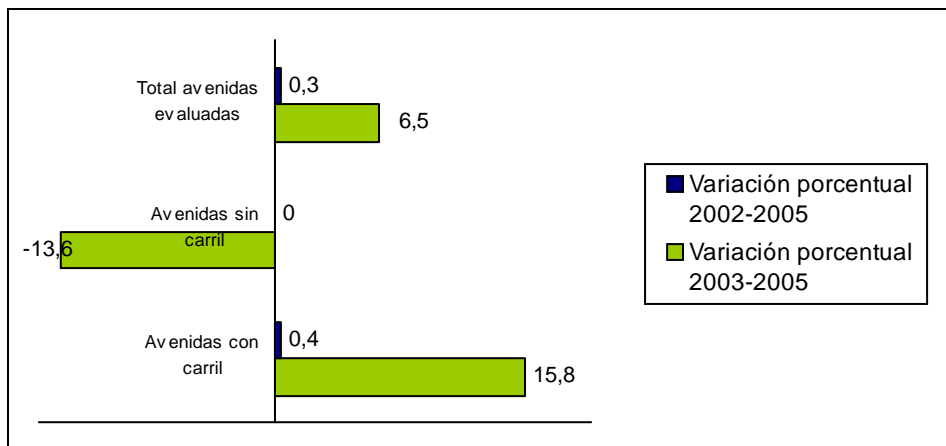
FLUJO DE BICICLETAS 2003 Y 2005 (BICICLETAS POR HORA)



Fuente: elaboración propia sobre datos del Estudio de Tránsito de Bicicletas - Asociación de Ciclistas Urbanos.

Gráfico 2.a

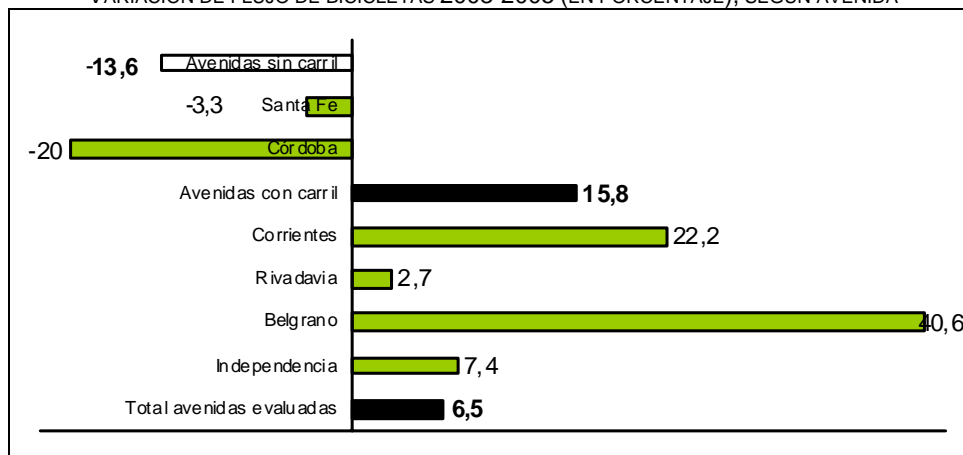
VARIACIÓN DE FLUJO DE BICICLETAS 2002-2005 Y 2003-2005 (EN PORCENTAJE) , SEGÚN TIPO DE AVENIDA



Fuente: elaboración propia sobre datos del Estudio de Tránsito de Bicicletas - Asociación de Ciclistas Urbanos.

Gráfico 2.b

VARIACIÓN DE FLUJO DE BICICLETAS 2003-2005 (EN PORCENTAJE), SEGÚN AVENIDA



Fuente: elaboración propia sobre datos del Estudio de Tránsito de Bicicletas - Asociación de Ciclistas Urbanos.

Las recomendaciones de la OMS para bicicletas y peatones

El nuevo paradigma de seguridad vial impulsado por la Organización Mundial de la Salud (en su primer *Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, 1994*) explicita que *“ofrecer el mismo grado de protección a todos los usuarios de la vía pública debería ser un principio rector para evitar una carga injusta de lesiones y mortalidad entre las personas más pobres y los usuarios vulnerables [peatones, ciclistas, niños, ancianos, discapacitados]”*.

“La vulnerabilidad del cuerpo humano debería ser un parámetro determinante del diseño de los sistemas de tránsito, y en estos el control de la velocidad es esencial”, señala el informe, que recomienda *“proporcionar caminos más cortos y seguros para los usuarios vulnerables de la vía pública”*.

En cuanto a las herramientas para lograr calles seguras para todos, el informe de la OMS indica que ***“para los peatones y ciclistas el principal problema de seguridad es que se los mezcle con vehículos motorizados capaces de desplazarse a gran velocidad”***, y recomienda que para proteger a las personas ***“las vías de acceso a zonas residenciales deberían tener limitaciones de velocidad de 30 km/h como máximo y elementos en su diseño que ralenticen el tránsito”***. En cuanto al diseño, la OMS especifica que *“una característica esencial de una vía pública bien diseñada es que lleva a los conductores a respetar espontáneamente el límite de velocidad previsto para ella”*.

Siguiendo los criterios establecidos por la OMS y la experiencia internacional, la ACU propone el desarrollo de una infraestructura para bicicletas (red de ciclovías y carriles exclusivos, calles de velocidad moderada) que permita transitar con seguridad y facilitar la difusión de este modo de transporte eficiente y no contaminante.

ASOCIACION de CICLISTAS URBANOS