

INFRAESTRUCTURA CICLISTA INCLUYENTE

Las condiciones y diseño de la infraestructura permiten su uso seguro y cómodo por personas con diferentes habilidades corporales mediante ciclos distintos a las bicicletas estándar.
(Adaptado de *Wheels for Wellbeing*, 2017; 2019)

1. ADECUADA PARA SU USO POR LA DIVERSIDAD DE PERSONAS USUARIAS

Accesible para diferentes tipos de personas usuarias, independientemente de su edad, condición (limitación) o sus necesidades de uso, por ejemplo:

- Personas mayores
- Personas con discapacidad
- Personas que transportan menores
- Mujeres en período de gestación
- Niñas y niños
- Personas que cargan bienes y mercancías

2. ADECUADA PARA SU USO CON DIFERENTES TIPOS DE CICLOS

Entre los ciclos más comunes se encuentran los siguientes:

- Ciclo tándem para silla de ruedas
- Ciclo tándem
- Triciclo
- Bicicleta con remolque
- Ciclo de mano para silla de ruedas
- Bicicleta eléctrica
- Ciclo reclinado
- Triciclo de carga

CICLO TÁNDEM PARA SILLA DE RUEDAS

CICLO TÁNDEM

TRICICLO

BICICLETA CON REMOLQUE

CICLO DE MANO PARA SILLA DE RUEDAS

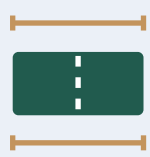
BICICLETA ELÉCTRICA

CICLO RECLINADO

TRICICLO DE CARGA

Can Lah, S.C.

3. ADECUADA PARA LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS USUARIAS



Anchos sugeridos para la infraestructura ciclista

- Puntos de acceso para ciclos
 - Ciclo-carril
 - Ciclovía unidireccional
 - Ciclovía bidireccional
- Ideal 2.00 m / Mínimo 1.50 m
Ideal 2.00 m / Mínimo 1.50 m
Ideal 3.00 m / Mínimo 1.50 m
Ideal 4.00 m / Mínimo 2.80 m



Superficie de rodamiento en buen estado y libre de obstáculos

Las superficies irregulares, con baches o topes pronunciados pueden implicar una experiencia incómoda e insegura para la diversidad de personas usuarias.



Circulación adecuada entre la infraestructura ciclista y la acera

Se debe garantizar la circulación continua sin desniveles entre la infraestructura ciclista y la acera, a través de rampas con pendientes adecuadas o al mismo nivel de acera, con al menos 1.50 m de ancho.



Separación suficiente entre bolardos

En calles con acceso restringido a vehículos motorizados, se debe tener una separación de al menos 1.50 m de ancho para permitir la circulación de ciclos con dimensiones diferentes a las de una bicicleta estándar.



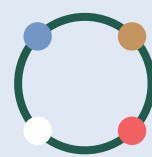
Rutas alternativas en caso de mantenimiento

Se debe adaptar y señalar con anticipación las rutas alternativas accesibles que permitan una circulación continua de las personas sobre sus ciclos.



Señalamiento ciclista accesible

Las señales verticales deben ser percibidas por diversos tipos de personas ciclistas, incluyendo a las que utilizan ciclos reclinados y circulan a alturas más bajas, con tamaño adecuado y con color contrastante con el fondo para una adecuada legibilidad.



Adecuada representación de personas usuarias de ciclos

Los documentos, manuales o guías promover una adecuada representación visual de la diversidad de personas que utilizan ciclos diferentes a las bicicletas estándar.



Intersecciones seguras

El diseño perpendicular de las intersecciones es importante para mejorar las condiciones de visibilidad entre las personas que conducen ciclos y vehículos motorizados, particularmente para aquellas que se desplazan en bicicletas o triciclos con respaldo.

4. ESTACIONAMIENTOS PARA CICLOS ACCESIBLES



La mayoría de los estacionamientos están diseñados para albergar bicicletas estándar con dos ruedas. Por lo tanto, se deben considerar:

- Diseños y dimensiones que permitan estacionar ciclos con características diferentes a los modelos tradicionales.
- Mobiliario a nivel del piso el cual pueda accederse sin necesidad de subir o bajar escalones y que no requiera fuerza o destreza para su uso.
- Los espacios pueden estar ubicados en la calle, plazas o parques, biciestacionamientos o dentro de estacionamientos para otro tipo de vehículos.

FUENTES

- Burns, T., et al. (2020). *Cycling for everyone. A guide for inclusive cycling in cities and towns*. Sustrans y Arup. Recuperado de: <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cycling-for-everyone-a-guide-for-inclusive-cycling-in-cities-and-towns>
- Friend, B. (2018). *What you need to know about inclusive cycling for anyone with a disability*. Recuperado de: <https://www.welovecycling.com/wide/2018/08/09/what-you-need-to-know-about-inclusive-cycling-for-anyone-with-a-disability/>

- Green Mountain Support Services (2019). *Break out session: adaptive/inclusive cycling & racerunning for people with cerebral palsy*. Recuperado de: <https://www.gmssi.org/cp-2019-breakout-sessions/2019/8/5/-break-out-session-adaptiveinclusive-cycling-amp-racerunning-for-people-with-cerebral-palsy>
- Milano, G. (s.f.). *Manual de bicicletas adaptadas*. Recuperado de: <https://demo.gowheeltheworld.com/es/santiago-cycling-manual-de-bicicletas-adaptadas/>
- *Wheels for Wellbeing* (2017, 2019). *A guide to inclusive cycling* (1ra y 2da edición). Recuperado de: <https://wheelsforwellbeing.org.uk/wp-content/uploads/2019/06/FINAL.pdf>