Ciclovías temporales

PLAN DE CONTINGENCIA POR COVID-19 PARA LA CDMX

18-marzo-2020

Elaborado por: Alcaldía de la bicicleta de CDMX con el apoyo técnico de Céntrico y CIVITAS Consultores y el soporte de Bicitekas A.C., Ruta Cívica A.C. y Ciudadanía19S. Gracias a Xavier Treviño, Jesús Sánchez y Areli Carreón con las contribuciones de Jenny Zapata, Agustín Martínez, Alejandra Leal y Paola Gómez.

OBJETIVO.....**2**

JUSTIFICACIÓN.....**2**

PROPUESTA.....**5**

METODOLOGÍA.....**7**

Objetivo

La Alcaldía de la bicicleta de la Ciudad de México, en cumplimiento con su misión de colaborar a crear sinergias entre sociedad civil, gobierno, academia e iniciativa privada para promover la adopción de la bicicleta como modo de transporte sostenible presenta esta propuesta para implementar una red de ciclovías temporales durante la emergencia sanitaria de COVID-19 en la Ciudad de México, para permitir a las personas que sigan transportándose cotidianamente, hacerlo en bicicleta de manera segura y cómoda. Esto permitirá limitar los viajes en transporte público dado el riesgo de contagio por el COVID-19 en espacios cerrados y con alto número de personas, al tiempo que se promueve la reducción del uso del automóvil privado principal fuente móvil de emisiones contaminantes, que contribuyen a agravar los síntomas de las personas que sufren padecimientos respiratorios crónicos y a las personas que serán afectadas por este virus.

Los asientos y espacio que se liberen en el transporte público por el uso de la bicicleta permitirán mayor distancia social dentro del mismo, lo que beneficiará a las personas y a los viajes que no tengan otra alternativa de movilidad. También reducir la demanda de transporte público contribuirá a proteger la salud del personal a cargo del sistema de transporte público.

Esta propuesta propone una distribución vial que puede reducir el espacio disponible para los automotores, pacificando su velocidad, lo que contribuye a la reducción de hechos de tránsito. Esto es imprescindible para liberar servicios médicos y de urgencias para atender a enfermos de COVID- 19.

Justificación

Estas ciclovías temporales son parte indispensable de un plan de contingencia ante la etapa de contagio comunitario debido a que la bicicleta, al ser un medio de transporte individual, representa una de las alternativas más higiénicas de transporte para la prevención del contagio del virus, además de que es una forma de movilidad activa que puede ayudar a las personas a mantenerse activas físicamente sin comprometer su salud, ni la de los demás. Esto es crucial para la población de la Ciudad de México que es vulnerable de múltiples formas a la emergencia, porque son personas de escasos recursos, con afecciones de salud

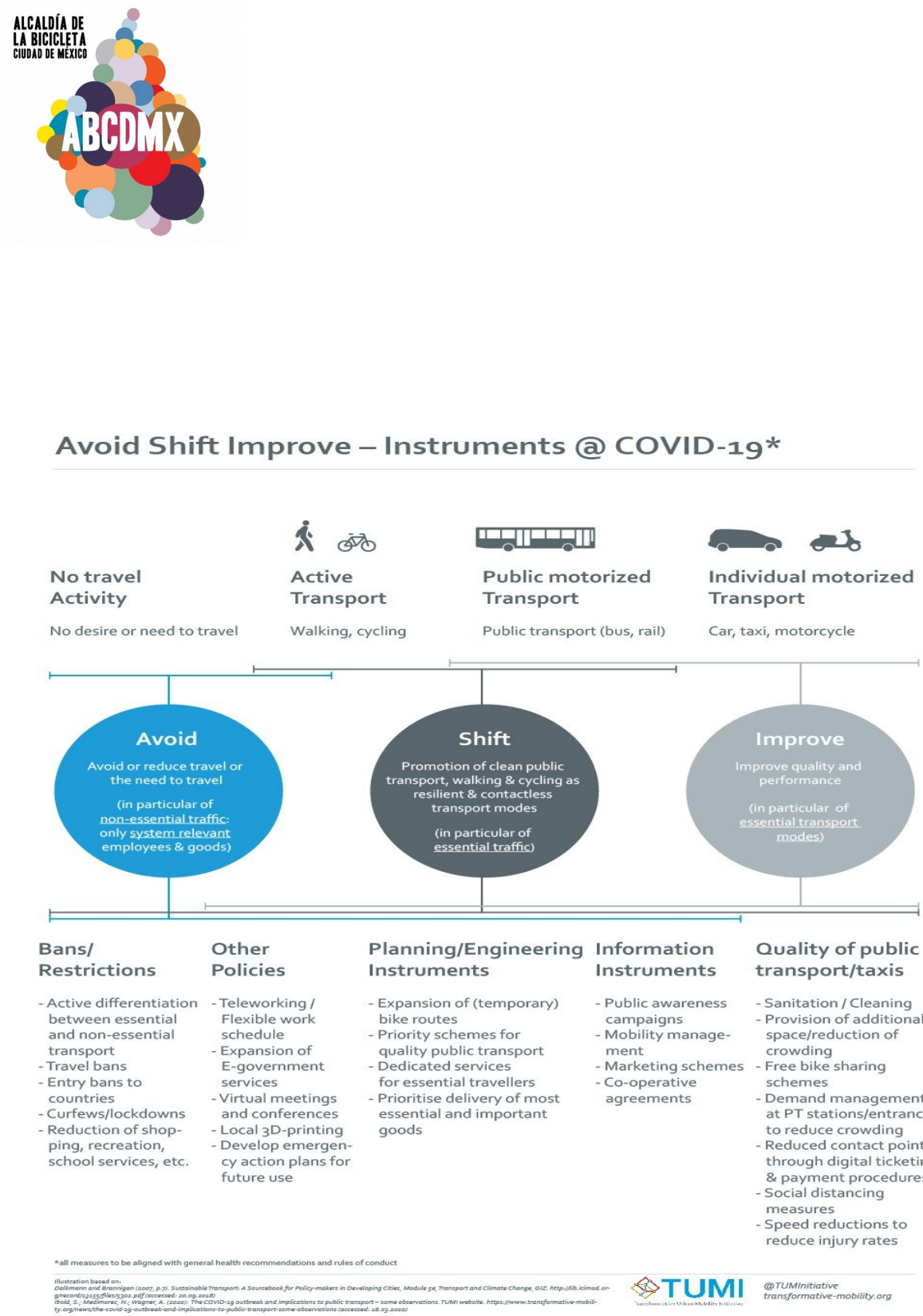
ligadas a la pobreza, sin acceso a servicios de salud, sin ingresos fijos, sin redes sociales de protección.

Cerca de dos millones de personas económicamente activas laboran en el sector informal, esto quiere decir que dependen de sus ingresos cotidianos para sobrevivir por lo que es de esperarse que seguirá laborando aún bajo condiciones de riesgo de contagio y afección. Esto es particularmente importante para las poblaciones que habitan en la periferia y en los municipios conurbados, quienes además carecen de los servicios y protección sanitaria prevista para el transporte público integrado.

Por ello es imprescindible brindar alternativas de movilidad activa, saludable y segura para estas personas. Las ciclovías temporales son una alternativa de rápida y fácil implementación, alineadas a las metas de cambio modal de la Secretaría de movilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la Secretaría de Medio Ambiente de nuestra ciudad. De acuerdo a la Encuesta Origen Destino (EOD,2017) un 36.9 por ciento de hogares en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México que cuentan con un vehículo tienen a su disposición una bicicleta así que esta opción de movilidad podría ser de utilidad para un importante número de personas.

Un grupo importante de investigadores sobre actividad física y transporte han llamado a impulsar la caminata y el uso de la bicicleta con un espacio responsable entre personas de entre 2 y 3 metros de distancia así como a garantizar el acceso a parques y espacios verdes como una forma de mantener a la población activa físicamente, lo que contribuye a su salud física y mental, en el contexto de la pandemia de COVID-19.

La Iniciativa TUMI que reúne a 11 organizaciones expertas en implementación de soluciones de movilidad sostenible en el mundo recomienda entre las estrategias de acción por COVID-19 la expansión de ciclovías temporales.



Otras ciudades en el mundo están ocupando la bicicleta como herramienta para mantener la movilidad de su población con bajo riesgo al contagio y con bajo impacto ambiental y económico.

- En **Wuhan**, China epicentro de la crisis de coronavirus, datos de una de las compañías proveedoras de servicios de bicicleta sin anclaje demostraron que se triplicó el uso de las bicicletas públicas en distancias mayores a los tres kilómetros durante las primeras semanas de la epidemia. 17 por ciento de quienes se trasladaron al hospital lo hicieron en bicicleta. La experiencia de esta ciudad indicaba la desinfección constante de las bicicletas y demostró una colaboración sin precedentes entre diferentes compañías para lograr un proceso uniforme y eficiente de desinfección.

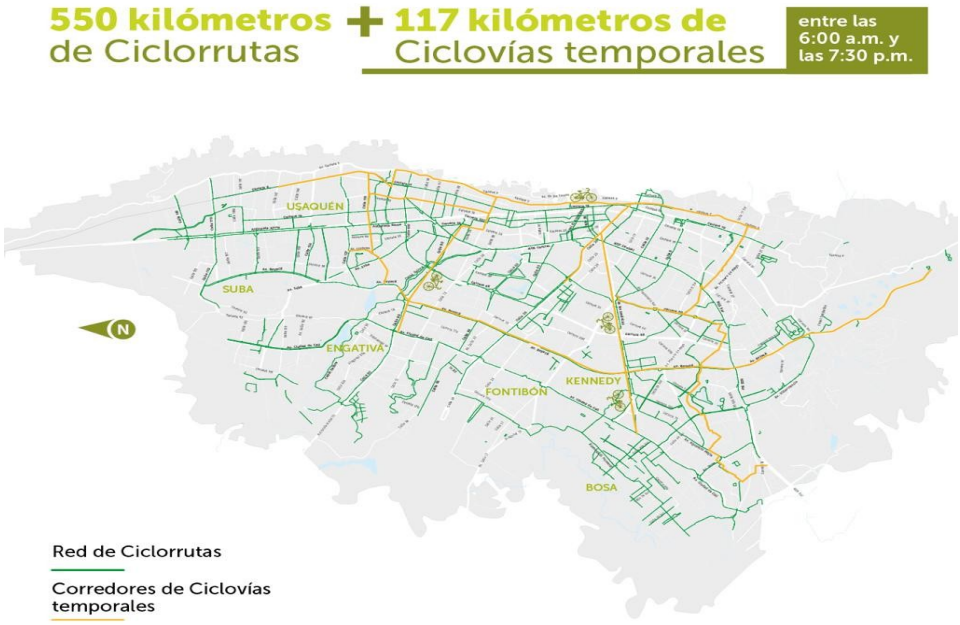
- **Nueva York** ha experimentado en estas semanas un aumento de cerca del 70% en el uso de su sistema de bicicletas públicas CitiBike en comparación con los datos de uso del mismo mes del año pasado. Bill de Blasio, Alcalde de Nueva York, recomendó a su población caminar y andar en bicicleta para evitar el riesgo de contagio en el metro y transporte público. A diferencia de otras grandes ciudades norteamericanas en donde esto no ha ocurrido, Nueva York ha comprometido una inversión de $58.4 millones de dólares para la seguridad de los ciclistas.

- **Bogotá** ha implementado una estrategia de ciclovías temporales como la que nos gustaría ver replicada en Ciudad de México. En una primera Fase, el lunes 16 de marzo de 2020, se implementó un corredor de 22 km que brinda una opción alterna para las personas que usan el transporte público entre la zona occidental de la ciudad (localidades de Bosa, Kennedy y Engativá) y el centro (Teusaquillo, Candelaria y Chapinero). El corredor se habilitó de 6:00 a.m. a 9:00 a.m. y de 5:00 p.m. a 9:00 p.m. La Alcaldesa anunció la medida en un noticiero nacional y la Oficina de Comunicación de la Secretaría Distrital de Movilidad difundió la información a través de piezas digitales en las redes sociales y de comunicado de prensa con los medios de comunicación desde la noche del domingo y durante todo el lunes. Los resultados de estas ciclovías temporales son buenos:

    - Como consecuencia de esta y otras medidas (teletrabajo y cambios de horario) en la jornada de la mañana se redujo en un 23% el uso del TransMilenio y la demanda del componente zonal disminuyó un 17,2% .

- En la jornada de la mañana se reportó la circulación de 1.500 ciclistas por hora en los corredores implementados. (se calculó un incremento máximo en la demanda potencial de 287.400 viajes y 191.470 con restricciones en sitios de trabajo y estudio).

El 17 de marzo de 2020 se habilitaron 117 kms de estas facilidades. La población bogotana ha recibido bien la propuesta de ciclovías temporales pero ha demandado que se levante “el pico y placa” que es la política equivalente al “Hoy no circula” de la Ciudad de México, como una alternativa para prevenir contagio en transporte público.



- En la **República Checa** empresarios están subsidiando hasta por 14 días el uso de bicicletas públicas en el contexto de COVID-19.
- El gobierno de **Alemania** ha promovido usar la bicicleta como un modo de movilidad clave durante la crisis de coronavirus lo que ha sido bien recibido por la industria de la bicicleta: en una declaración conjunta la Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) y la cooperativa Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG (ZEG) dijeron: “Millones de personas seguirán el consejo del ministro de salud Spahn y

usarán su bicicleta en lugar de trenes y autobuses en las próximas semanas. La bicicleta será una de las modos más importantes de movilidad en las próximas semanas, ya que previene el contagio y puede ser usada por todas las personas."

- El **Parlamento Europeo** publicó un memorandum urgiendo a los empleados a evitar el transporte público. "Camina, pedalea o como último recurso, usa un auto privado" escribió Kristian Knudsen, directora general de personal.
- **Italia y España** han impuesto restricciones al ciclismo competitivo y recreativo pero se permite usar la bicicleta para ir al lugar de trabajo, a las tiendas o para realizar actividad física. En Bélgica, la primera ministra belga, Sophie Wilmès, anunció desde el 17 de marzo que la población debe permanecer en sus hogares y subrayó que la actividad física al aire libre no sólo está permitida sino que es recomendada siempre que se respete la distancia entre personas y que no se reúnan grupos grandes.

La instalación de ciclovías temporales es una respuesta acertada, socialmente aprobada, técnicamente fundada, económicamente viable y congruente con los compromisos de esta administración con mayor movilidad para todos, con menos impactos tanto a la salud como al medio ambiente. Las crisis son excelentes oportunidades para hacer visibles las alternativas, ponerlas a prueba cuando las personas tienen la disposición mental para adaptarse a ellas y lograr demostrar su viabilidad y beneficios. **De confirmarse útiles, varias de esas ciclovías temporales podrían elevarse fácilmente a infraestructuras permanentes con claros beneficios para la ciudad.**

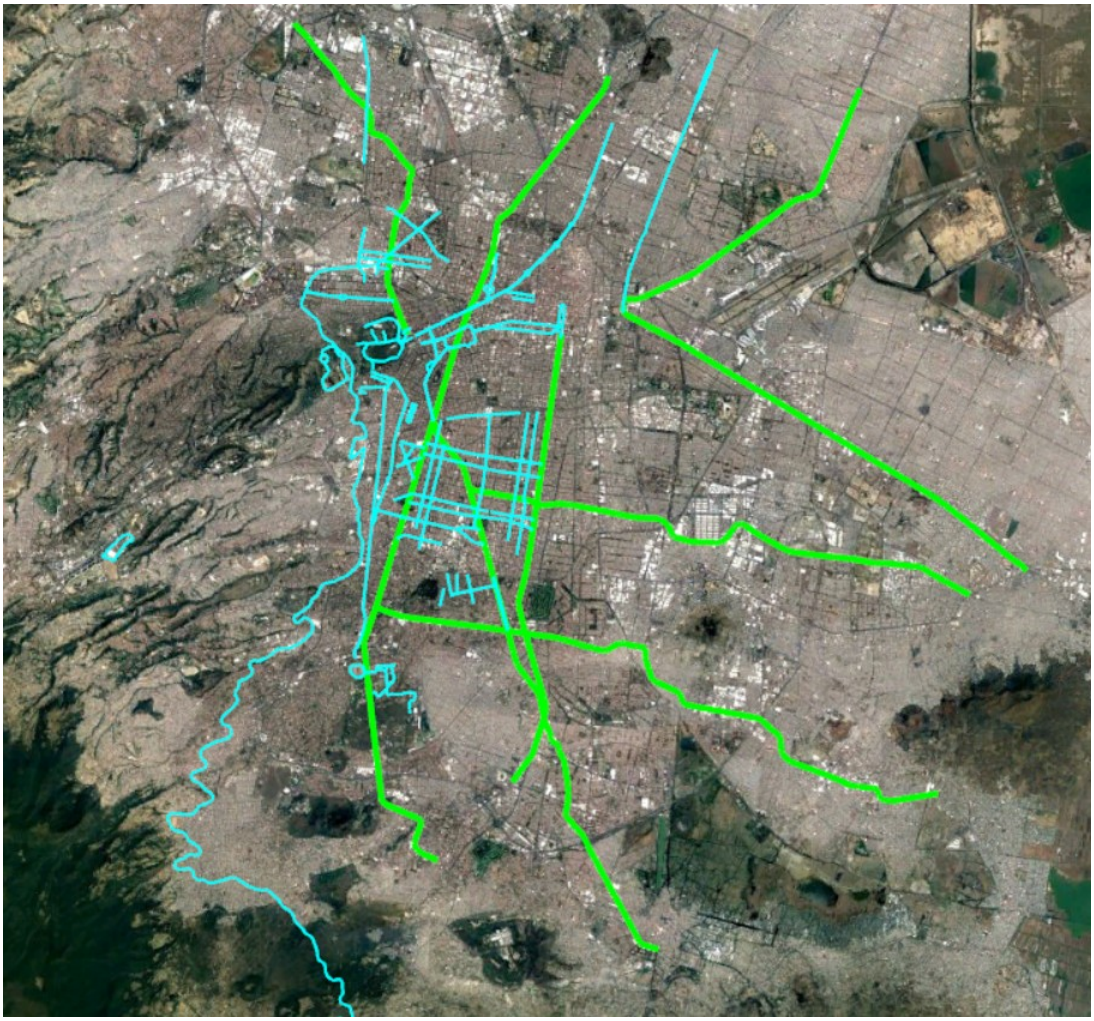
Propuesta

Se propone la implementación de ciclovías temporales en el carril derecho para circulación de bicicletas y monopatines eléctricos con un horario entre 7 y 21 horas, en una red de 131 km en 8 tramos:

Calle	km
1. División del Norte	18.0
2. Insurgentes	26.8
3. Tlalpan	14.0
4. Eje 6 Sur	16.4

5. Tláhuac-Quevedo	19.6
6. Zaragoza	14.8
7. Serdán-Camarones-Escobedo	11.2
8. Oceanía	10.2
Total	131.0

En el siguiente plano se muestran los corredores propuestos y la red ciclista actual [se usó la publicada en datos abiertos]:



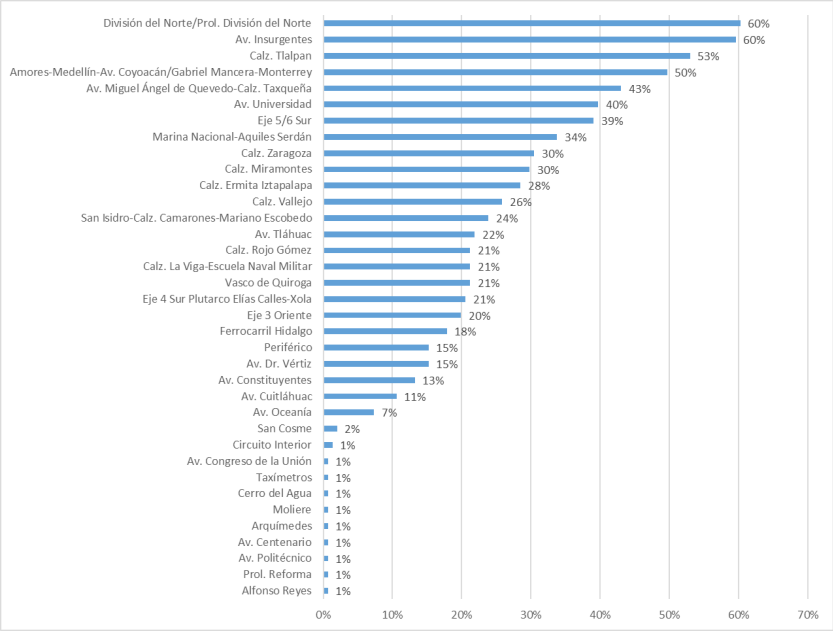
Metodología

Para la definición de la red de ciclovías temporales se consultó en redes sociales un primer grupo de propuestas base, y se utilizó después un análisis multicriterio para definir las mejores opciones. Se usaron con los siguientes criterios:

1. Vías radiales que se concentran en la zona de alta demanda de viajes de la ciudad: el corredor Reforma-Insurgentes.
2. Vías a lo largo de corredores de transporte masivo de alta demanda.
3. Las vías deberán cubrir la mayor parte de la ciudad sin dejar *huecos* en especial en áreas de alta demanda de viajes en bicicleta [el suroriente de la ciudad].
4. Vías reconocidas como opciones de movilidad en bicicleta.

Matriz multicriterio

Se analizó un primer listado general de 36 calles, construido con opiniones de especialistas, además de preguntas expresas en redes sociales y una encuesta en línea donde se recibieron 152 respuestas. La mayor parte de estas avenidas son calles primarias, pero se adicionaron otras calles propuestas en la encuesta.



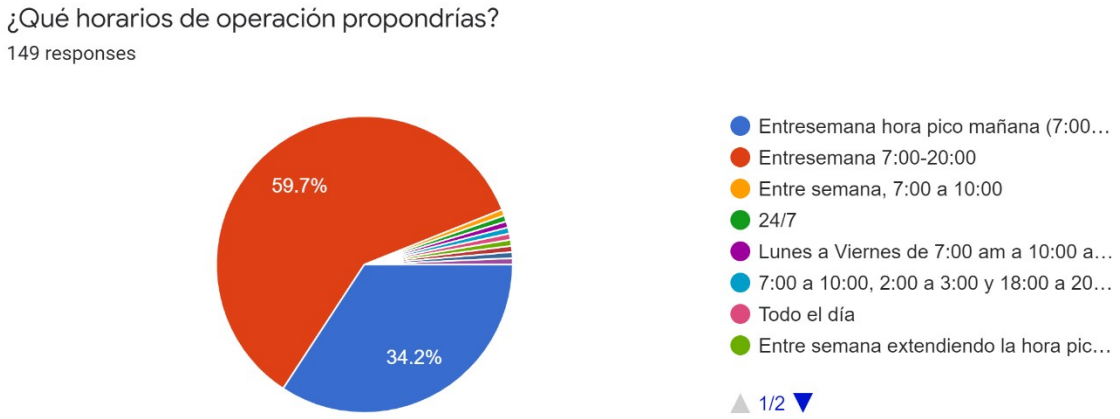
Se escogieron las 25 vías con más votos y se valoraron cinco criterios que se muestran en la siguiente tabla:

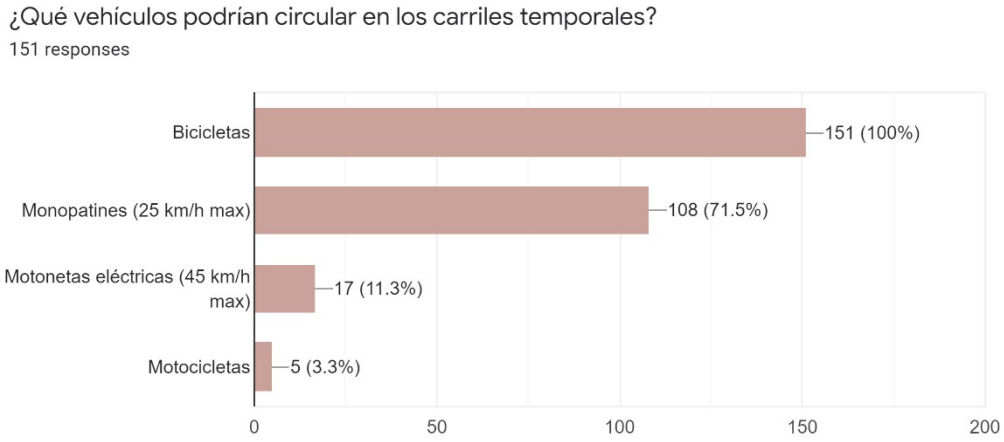
- Aceptación en la encuesta [Votos]: Se le asignó un 1 a la mitad más votada y un 0 a la mitad menos votada.
- Utilidad para movilidad a la zona de alta demanda [Radial]: Que tenga una forma radial hacia la zona de atracción de viajes.
- Potencial para el uso de la bicicleta [Pot bici]: Se valoró con base en el tipo de calle y en sus características físicas.
- Transporte público [TP]: Corresponde a un corredor de transporte masivo.
- Cobertura [Cober]: Cubre zonas importantes de la ciudad, no cubiertas por otra vía.

Calle	Votos	Radial	Pot Bici	TP	Cober	Total	Queda
Calz. Zaragoza	1	1	1	1	1	5	Si
Calz. Tlalpan	1	1	1	1	1	5	Si
Av. Insurgentes	1	1	1	1	1	5	Si
Av. San Isidro-Calz. Camarones-Mariano Escobedo	1	1	1	0	1	4	Si
Av. Marina Nacional-Aquiles Serdán	1	1	0	1	1	4	Si
Av. Tláhuac	0	1	1	1	1	4	Si
Eje 5/6 Sur	1	1	1	0	1	4	Si
Av. Miguel Ángel de Quevedo-Calz. Taxqueña	1	1	1	0	1	4	Si
Av. División del Norte/Prol. División del Norte	1	1	1	0	1	4	Si
Calz. Vallejo	1	1	1	1	0	4	Quizás
Av. Oceanía	0	1	0	1	1	3	Si
Eje 4 Sur Plutarco Elías Calles-Xola	0	1	1	1	0	3	Quizás
Calz. Ermita Iztapalapa	1	1	1	0	0	3	Quizás
Av. Universidad	1	0	1	1	0	3	Quizás
Ejes 2 y 3 Pte Amores-Medellín-Av. Coyoacán/Gabriel Mancera-Monterrey	1	1	1	0	0	3	Quizás
Av. Dr. Vértiz	0	1	1	0	0	2	No
Av. Ferrocarril Hidalgo	0	1	1	0	0	2	No
Calz. Miramontes	1	0	1	0	0	2	No
Av. Cuitláhuac	0	0	1	0	1	2	No
Eje 3 Oriente	0	0	0	1	1	2	No
Av. Vasco de Quiroga	0	1	0	0	1	2	No
Calz. Rojo Gómez	0	0	1	0	1	2	No
Av. Constituyentes	0	1	0	0	0	1	No
Calz. La Viga-Escuela Naval Militar	0	0	1	0	0	1	No
Anillo Periférico	0	0	0	0	1	1	No

Horarios y vehículos permitidos

Los resultados de la encuesta en línea dejaron estos resultados:



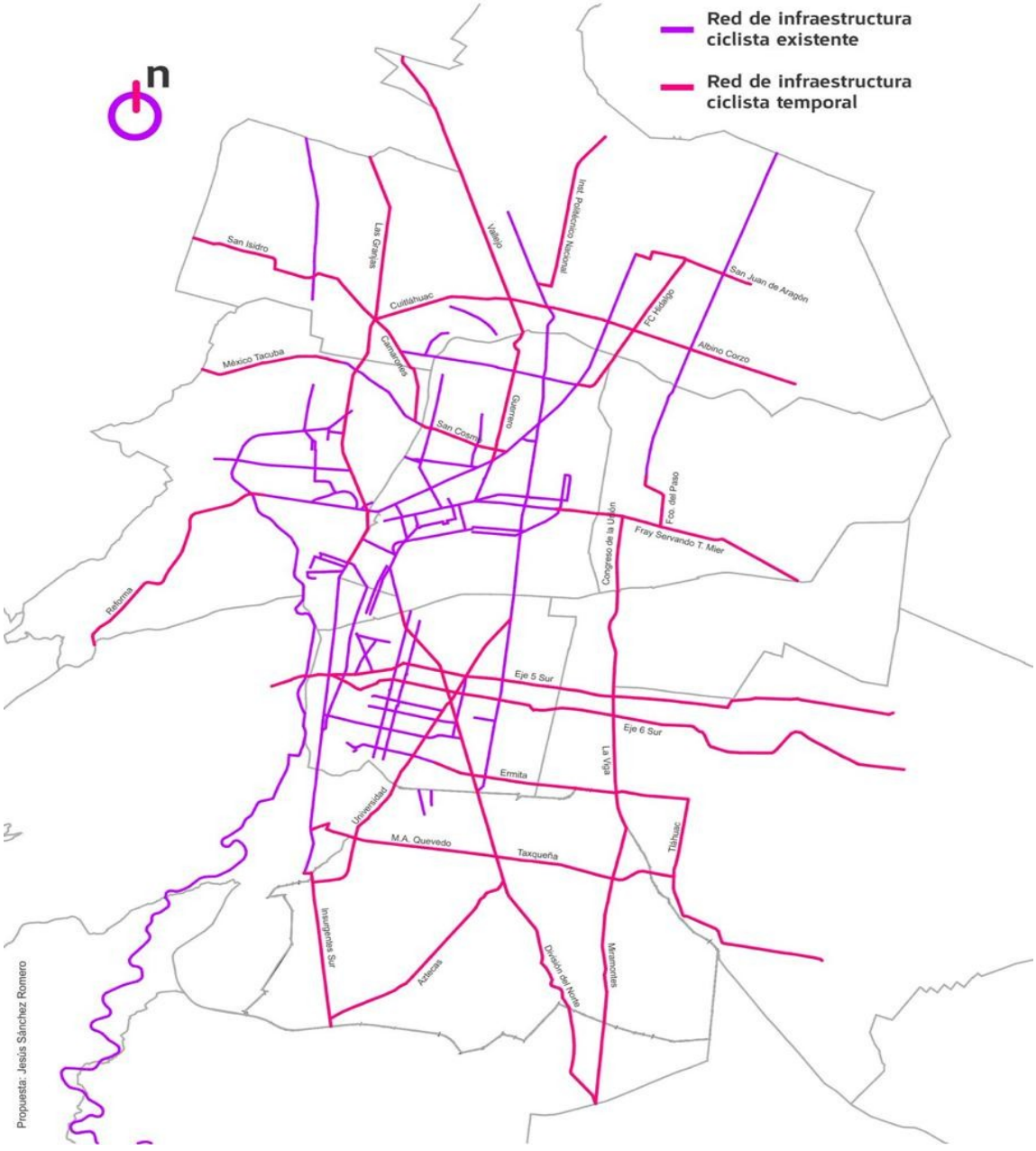


Una segunda fase de implementación podría ampliar estas ciclovías temporales hasta 186 kms:

ALCALDÍA DE LA BICICLETA CIUDAD DE MÉXICO

ABCDMX

Propuesta infraestructura ciclista 2020
Emergencia COVID-19
#cicloviatemporalCDMX



Implementación exitosa

Personal y material

La instalación de ciclovías temporales podría hacerse una por una, comenzando por División del Norte, dado que dicha avenida ya cuenta con una distribución vial adecuada, balizamiento y adecuaciones geométricas en varios cruces complicados. Esto puede hacerse con el material y personal que labora en Muévete en bici, con el apoyo logístico y de material vial de la policía de tránsito. Es importante medir tanto el incremento en el uso de la bicicleta como el decremento del uso en el transporte público y comunicar los resultados. En la medida que se demuestre utilidad se puede escalar su instalación y en donde sea posible, elevar la calidad del confinamiento lo más pronto posible. Es imprescindible proteger la salud e integridad física del personal a cargo de estas ciclovías temporales.

Políticas complementarias

1. Biciestacionamiento seguro: El éxito de las ciclovías temporales depende de contar con espacio seguro para estacionar las bicicletas durante la jornada laboral. Se debe hacer un llamado a los empleadores a permitir el acceso y resguardo de bicicletas de sus empleados en centros de trabajo e informar a la policía que el Reglamento de tránsito permite el estacionamiento en el mobiliario urbano siempre que no impida el paso a transeúntes u obstaculice acceso a predios.

2. Biciestacionamiento permitido en establecimientos comerciales: La Alcaldía de la bicicleta y Bicitekas A.C. hemos promovido una reforma a la Ley de establecimientos mercantiles para que los estacionamientos que proveen espacio para automóviles, estén obligados a recibir bicicletas con una tarifa proporcional al espacio que ocupan. Esta reforma está en proceso de dictamen en el Congreso local. Sugerimos hacer un llamado al Congreso local a aprobar esta reforma que podría facilitar el estacionamiento seguro de bicicletas para trabajadores a un costo asequible.

3. Medidas sanitarias en sistemas de micromovilidad: El uso de la bicicleta se incrementará por lo que sugerimos hacer un llamado a las empresas de micromovilidad que operan en nuestra ciudad a instalar procesos de desinfección

similares a los de Ecobici en sus equipos y a crear sinergias para movilizar más y mejor a las personas sin riesgo de contagio. Mismo llamado debe hacerse a las empresas y cooperativas de bicitaxis y mototaxis que operan en la ciudad.

Sería muy importante que se contacte a los trabajadores de aplicaciones para que puedan protegerse, proteger a sus usuarios e instarlos a ocupar estas ciclovías temporales.

Comunicación pública

Parte del éxito de esta medida, que debe existir entre otras medidas del plan de contingencia para asegurar la movilidad segura, con bajo riesgo de contagio, requiere de una buena comunicación pública. Se debe llamar a la población a colaborar con este esfuerzo respetando los confinamientos, reduciendo todo lo posible el uso del automóvil privado y su velocidad y permitiendo el teletrabajo y la flexibilización de horarios para reducir al máximo el hacinamiento en el transporte público. Debe visibilizarse que para que muchos de los servicios de los que dependemos todos sigan funcionando, es responsabilidad compartida lograr que quienes no tienen alternativa de movilidad puedan hacerlo en condiciones de la mayor seguridad posible.

Algunos ejemplos de posibles mensajes son:

Nuestros médicos, enfermeras, personal médico, servidores públicos y prácticamente todo el personal sanitario de la Ciudad dependen del transporte público, por lo que es muy importante colaborar a su movilidad segura, libres de riesgos.

Es importante reducir el uso del automóvil privado para reducir la contaminación del aire, que afecta a las personas que sufren de afecciones de vías respiratorias crónicas, personas adultas mayores y a quienes se han contagiado del coronavirus.

Es importante reducir la velocidad porque el sistema de salud tanto público como privado está bajo una alta presión y es imprescindible liberar todos los servicios de emergencia para las personas afectadas por el virus. Necesitamos trabajar juntos para evitar a toda costa enfermedades, accidentes y heridos que requieran atención médica de emergencia.

Es importante comunicar que es imprescindible quedarse en casa para disminuir lo más posible el riesgo de contagio, pero que para viajes utilitarios es posible usar la bicicleta siempre que se guarde una distancia de seguridad de al menos dos metros entre usuarios, no salir si se está enfermo y acatar las recomendaciones de higiene y desinfección del vehículo que aplican para todos.

Recomendamos mantenerse al tanto de las políticas públicas y medidas de emergencia adoptados por otras ciudades, para continuar un proceso de implementación exitoso para nuestra ciudad,

Deben generarse materiales de difusión como este de Chile, para redes sociales:

