

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas

Nombre del proyecto:
Ciclovía Oriente

Tipo de infraestructura:
Permanente

Longitud:
5.3 km

Presupuesto asignado:
\$ 5 345 304,76

Origen de los recursos asignados:
Federal a través del Fondo para la Infraestructura Social Municipal (FISM)



Fuente: bikeNcity, 2021.

Lecciones aprendidas del gobierno implementador

- Se observó que cumplir con los criterios de diseño establecidos garantizará infraestructura de óptima calidad.
- Es importante el uso de métodos cuantitativos al momento de la planeación de proyectos de movilidad.
- Se recomienda el acuerdo con ciudadanos, asociaciones, cámaras y colegios, de forma previa a la implementación del proyecto.
- La difusión previa del proyecto mediante redes sociales y medios de comunicación fue de gran ayuda para su implementación sin contratiempos y con aceptación.
- Una integración relevante al momento de la planeación de este proyecto de movilidad fue la inclusión de personas que viven con discapacidad.
- Para el éxito del proyecto es importante la colaboración interinstitucional entre las dependencias del gobierno.
- Se necesitan proyectos que promuevan e impulsen la equidad de género y así se garantice los derechos de todos los ciudadanos.



Rita Rodríguez
Directora de Movilidad Urbana y Educación Ambiental en la Secretaría de Medio Ambiente y Movilidad Urbana

Descripción del proyecto:

El Bulevar Ángel Albino Corzo es una vialidad primaria que atraviesa de manera lineal el centro de la ciudad capital del estado de Chiapas, México. Este comprende desde la calle 11ª oriente hasta el Bulevar Andrés Serra Rojas, con una longitud de 2.65 km. La sección transversal varía entre 8.60 m y 10.20 m, tomando en cuenta los criterios establecidos en el Manual de Calles (Sedatu-BID, 2018). La propuesta fue implementar ciclovías unidireccionales en cada sentido del bulevar. Se buscó una redistribución de los carriles vehiculares que permitiera aumentar el espacio destinado a las ciclovías a 2.00 m. Este aumento de la sección permite a las personas usuarias efectuar rebases seguros dentro de la infraestructura. Por otro lado, la sección para vehículos motorizados se redujo, buscando la disminución en la velocidad de estos.

Instituciones involucradas:

H. Ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez

- Secretaría de Medio Ambiente y Movilidad Urbana
- Secretaría de Obras Públicas
- Secretaría de Desarrollo Urbano
- Instituto Ciudadano de Planeación Municipal (Iciplam)
- Secretaría de Planeación
- Secretaría de Protección Civil

Gobierno del Estado de Chiapas

- Secretaría de Movilidad y Transporte

Sociedad civil

- Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción
- Colegio de Ingenieros Civiles de Chiapas
- Colegio de Arquitectos Chiapanecos
- Asociación Chiapaneca de Ciclismo
- Giant Store Tuxtla, Liv Chiapas
- Enbiciando
- Grupo Ciclista Ligres
- Asociación de Ciclismo recreativo, formativo y competitivo A.C. de Chiapas
- Grupo Ciclista y Ambientalista Soldados Verdes
- Rock and Bike
- Oficina de la Bicicleta
- Tuxtla en Bici
- Laboratorio Ciudadano A.C.

Co-beneficios generados

Antes de la infraestructura implementada

- Las toneladas de CO₂ equivalente generadas por las personas que utilizan el automóvil privado para ir al trabajo o a la escuela, actualmente son: **74 226 toneladas**
- Esto genera un costo social en cuanto al daño climático del dióxido de carbono. Anualmente, este es de: **29 720 090 pesos mexicanos**

Después de la infraestructura implementada

- **775** nuevas personas ciclistas. De ellas, **75 % provienen del transporte público y 25 % del automóvil privado**
- Evitando la emisión de la siguiente cantidad de CO₂ a la atmósfera al año: **182 toneladas**
- Evitar estas emisiones podría generar un beneficio económico de: **72 900 pesos al año**
- Los beneficios en salud derivados del incremento en la actividad física de estas nuevas personas usuarias son de: **2 766 537 pesos al año**
- Es importante destacar que cuando incrementa la cantidad de personas ciclistas en las calles, es probable que haya una mayor cantidad de personas lesionadas, aunque en términos porcentuales sea menor. El costo de esto podría ser de: **183 567 pesos al año**

Esta ciclovía podría generar un beneficio anual de: **2 655 869 pesos mexicanos**

[Para profundizar en la metodología que se utilizó para calcular estos co-beneficios, haz click a continuación y descarga la nota metodológica.](#)

