

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Apuestan expertos por diseños metropolitanos

Resiente periferia movilidad trunca

Descatar

Indicadores de relevancia, según la Encuesta Origen-Destino.

22.3%

de viajes son en transporte privado.

50.9%

de los viajes son en transporte público.

65.9%

de las personas camina como medio exclusivo o adicional a otro.

Señala investigación infraestructura escasa en las zonas donde se necesita

AMALLELY MORALES

El derecho a la movilidad activa es un tema de equidad social en el Valle de México, de acuerdo con Blanca Rodríguez, representante de la asociación civil México Previene.

En la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), quienes más optan por la bicicleta y la caminata, muchas veces son quienes menos recursos tienen. Viven en la periferia y en los municipios conurbados con el Estado de México, donde más hace falta la infraestructura para usuarios vulnerables.

“En gran parte de las alcaldías de la CDMX hay infraestructura ciclista y sí se usa. Pero, en la periferia, y específicamente en el Estado de México, no existe ni el impulso a esta infraestructura y tampoco el desarrollo”, explica la experta.

Y, sin embargo, es ahí donde más se necesita, de acuerdo con un estudio de la asociación que analizó la movilidad en el Valle de México durante la pandemia por Covid-19.

“Se puede observar que los municipios conurbados de la ZMVM (48 millones de usuarios) concentran la mayor parte de los viajes en bicicleta, a diferencia de los usuarios de la CDMX (24 millones)”, compara el documento en los resultados.

La experta explicó que, en el diseño desigual de la entidad mexiquense, existen avenidas amplias que invitan al coche a circular a gusto del conductor, con la velocidad que elija.

Aunque haya coordinación entre la CDMX y el Edomex en otros temas, en movilidad el foco todavía no está en garantizar desplazamientos seguros y activos

dentro del Valle de México.

“Yo creo que sí hay coordinación, pero necesita ser más estrecha para que se haga la modificación del espacio público y que dé continuidad.

“Para que no pase lo que ocurre ahora, que la gente dice ‘aquí es donde empieza la periferia o el Estado de México y tengo que parar mi trayecto porque no existe infraestructura’”, asegura Rodríguez.

Además, el estudio encontró que, en el marco de la pandemia, los siniestros viales no cedieron en la ZMVM.

“A pesar de las restricciones a la movilidad y la reducción en el flujo de movimiento”, expone.

El informe agrega que, para frenar este crecimiento, se debe regular la velocidad, construir infraestructura segura y aplicar un correcto marco normativo.

“Es superimportante el diseño de las calles, que las unidades de transporte público den la sensación de seguridad, que se vea en buenas condiciones”, agrega Rodríguez.

En respuesta a la contingencia, la implementación de ciclovías emergentes en Insurgentes y Eje 4 Sur fue un acierto de la Ciudad de México, concluye.

Blanca Rodríguez,
de México Previene

Debe haber espacios que inviten al peatón a caminar y al ciclista a rodar seguro, el reto es la modificación de estos espacios públicos que garanticen la movilidad activa”.



Página:

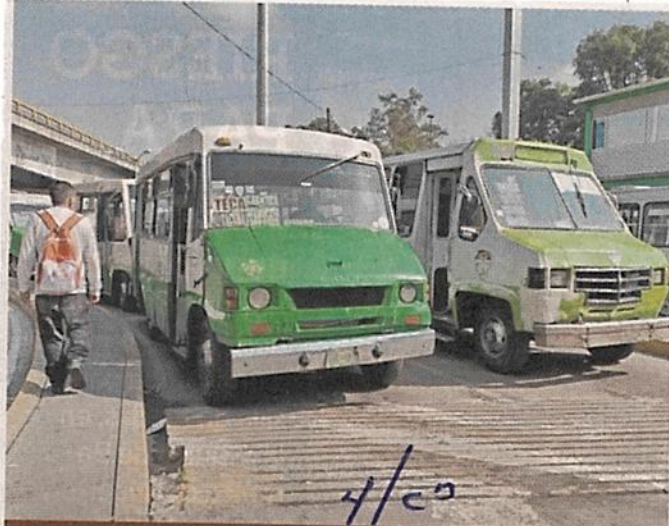
4

Sección:

Cd

Fecha:

25 JUL 2021



Continúa chatarrización

La Secretaría de Movilidad y el Órgano Regulador de Transporte avalaron la chatarrización de 178 micros obsoletos, con más de 27 años de uso para implementar 65 autobuses nuevos.