



Secretaría de
Movilidad



Caly Mayor
Movilidad e Infraestructura



PMMS 2022-2042

CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (DMQ)

FORMULACIÓN

Documento conexo 5. Plan de transporte no motorizado, alternativo
y de movilidad activa

Anexo B. ¿Qué conectar en bicicleta?

¿QUÉ CONECTAR EN BICICLETA?

Una vez construido el diagnóstico de la red de ciclovías actuales se identifica el proceso metodológico que se seguiría para la formulación de la red ciclista futura, pretendiendo responder el cuestionamiento de ¿Qué conectar en bicicleta?

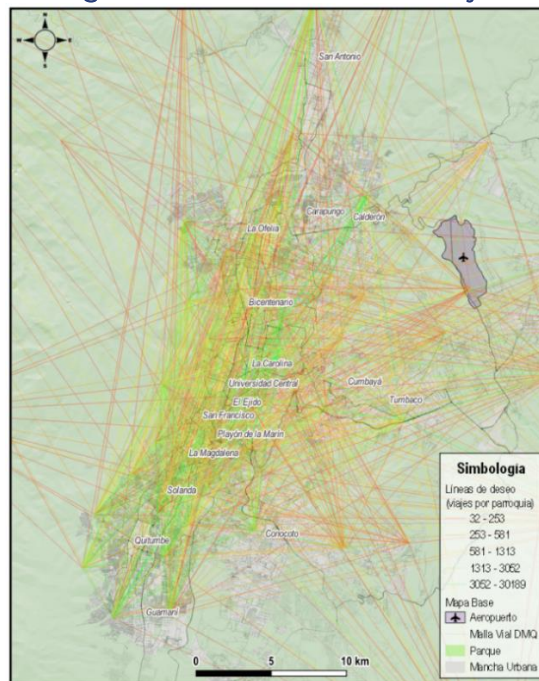
Con el análisis de la red ciclista actual se identifica ausencia de continuidad en los trazados, circuitos cortos sin conectividad ni vocación de proximidad, algunos tramos en condiciones operacionales en declive, A partir de esto se estipula la recuperación de la mayoría de ciclovías actuales, además un diseño de la red ciclista en el marco del PMMS que atiende a los principios de conectividad, continuidad y proximidad, adicionalmente se priorizará la implementación de ciclovías que provean proximidad a los sistemas de transporte público del DMQ, y en etapas posteriores se robustecerá la red para posibilitar el desarrollo de viajes más largos.

A continuación, se presenta una descripción de los elementos analizados para la formulación de la red de ciclovías futuras y su configuración espacial en el DMQ:

Transporte

- **Líneas de deseo:** Con la encuesta de origen destino de hogares realizada en el marco del PMMS hacia el primer semestre del 2022 se identificaron los principales deseos de viajes de los habitantes del DMQ, así las líneas permiten visibilizar las conexiones más fuertes de viajes que ocurren en un día hábil. Es importante señalar que las líneas de la figura representan todos los viajes realizados en el DMQ independientemente del período del día o del modo de transporte utilizado.

Figura 1. Líneas de deseo de viajes

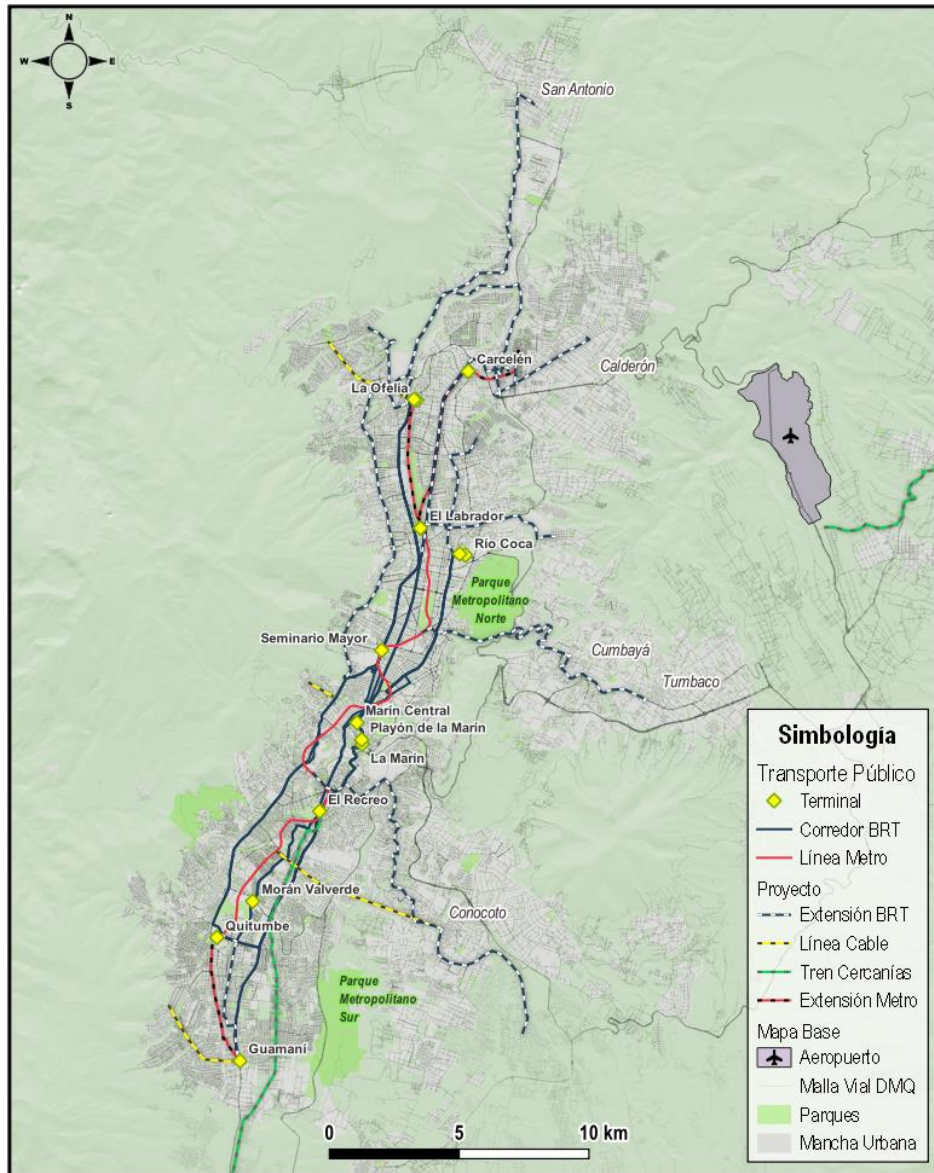


Fuente: Elaboración propia, 2022

La red de ciclovías procuró conectar los pares origen destino con mayor intensidad de viajes.

- Proyectos de transporte futuros:** En la formulación del PMMS se estructuraron diferentes proyectos de infraestructura de transporte privado y público. En cuanto al transporte público las propuestas se consolidaron en corredores BRT, tren ligero, sistemas de transporte por cable, metro, terminales, centros de integración modal.

Figura 2. Proyectos de transporte futuros



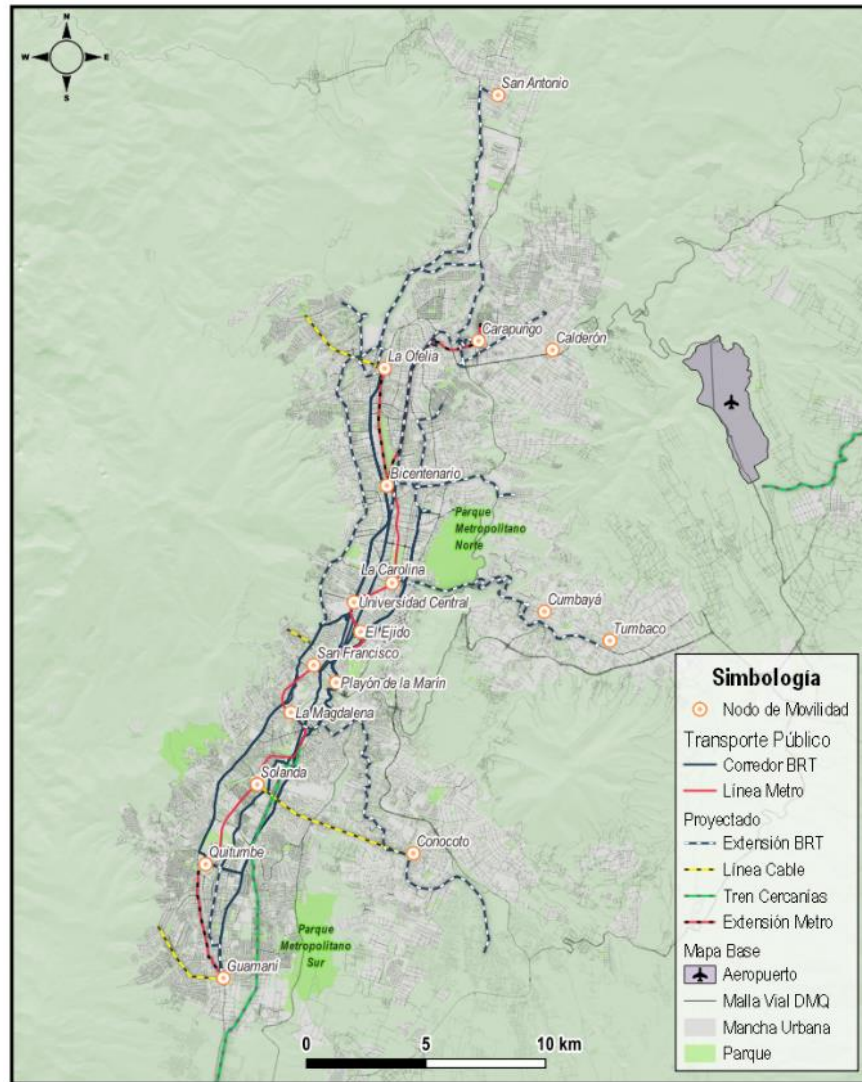
Fuente: Elaboración propia, 2022

La red de ciclovías conecta los sistemas de transporte público futuros.

- Nodos de movilidad:** Desde el PMMS se genera una propuesta de nodos referidos a locaciones de transporte público relevantes bien sea por su escala de conexión metropolitana, es decir Quito con municipios aledaños, o por la

magnitud de transferencias que se dan u ocurrirían por la confluencia de sistemas de transporte. Las intervenciones de conexión e infraestructura en estos nodos serán prioritarias dada su jerarquía alta en las dinámicas de movilidad del DMQ.

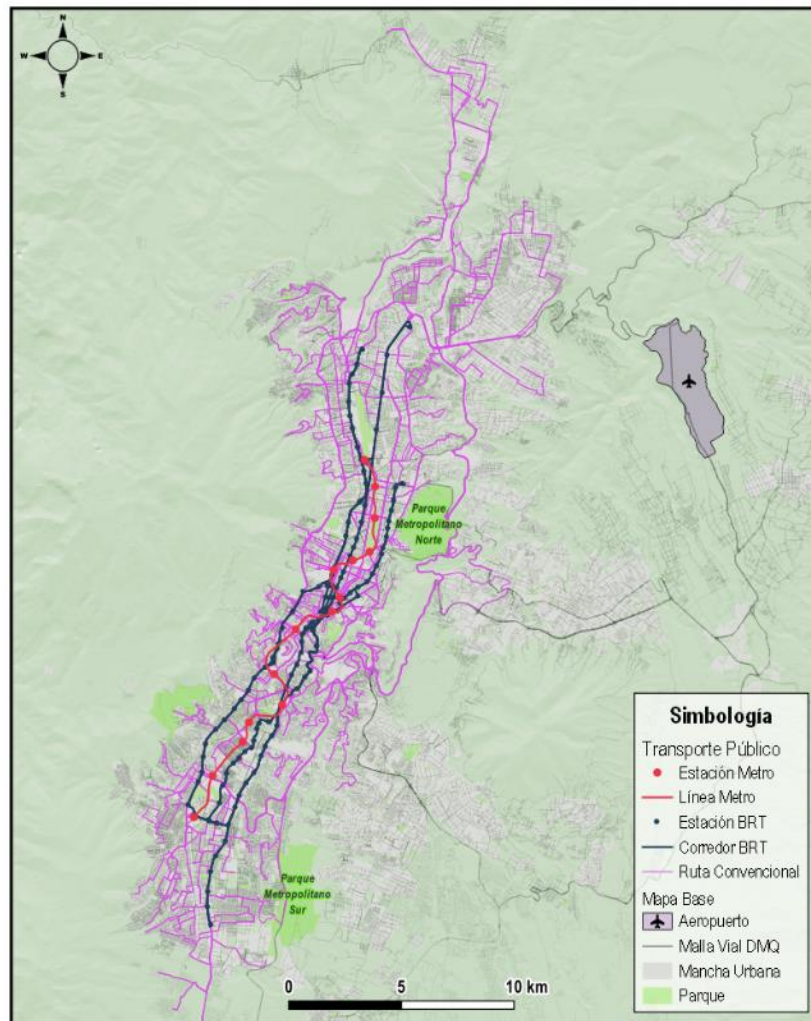
Figura 3. Nodos de movilidad



Fuente: Elaboración propia, 2022

- **Infraestructura actual del sistema de transporte público del DMQ:** Referido a corredores y estaciones de los sistemas BRT y Metro, los cuales al ser sistemas de transporte de alta demanda necesitan una articulación adecuada con alternativas de transporte de menor capacidad, como lo es la bicicleta.

Figura 4. Sistemas de transporte público existentes



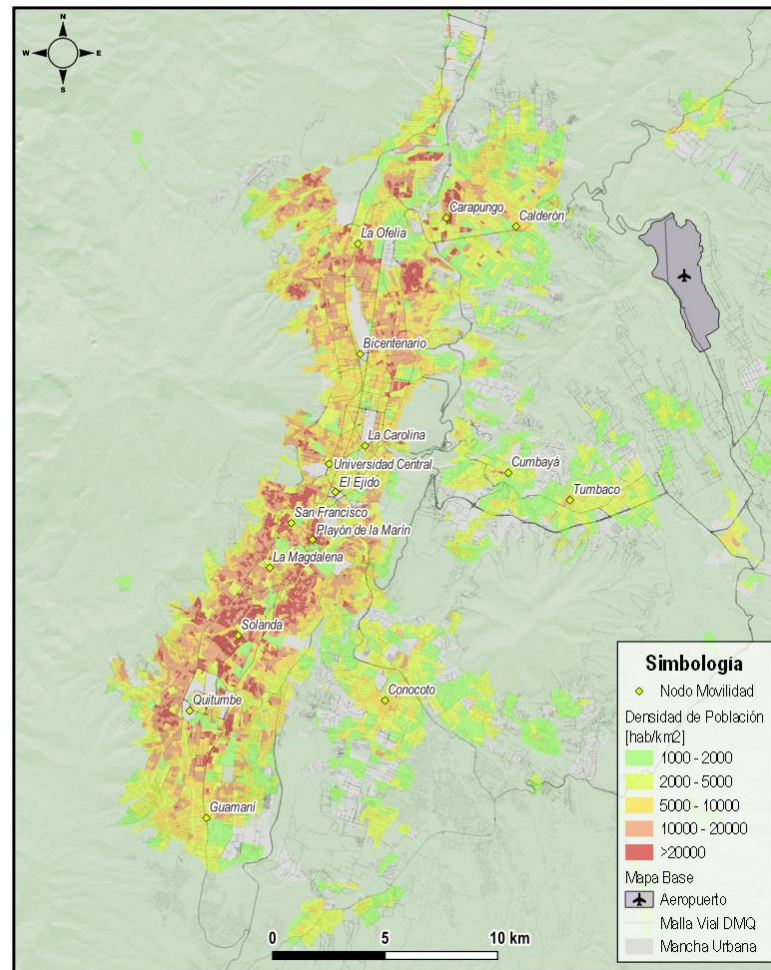
Fuente: Elaboración propia

La red de ciclovías se integra con los sistemas de transporte masivo existentes en el DMQ.

Dinámicas de desarrollo

- **Población:** Distribución de la población en el territorio del DMQ, permite identificar las zonas con mayor concentración de población y hacia donde deberían ir encaminadas la mayoría de las soluciones de movilidad, sin que esto resulte restrictivo para dotar de soluciones de movilidad en áreas con menor población. Además de identificar los asentamientos poblacionales actuales, se analiza el crecimiento poblacional a futuro a partir del ejercicio de proyección realizado en el PMMS.

Figura 5. Densidad poblacional en el DMQ

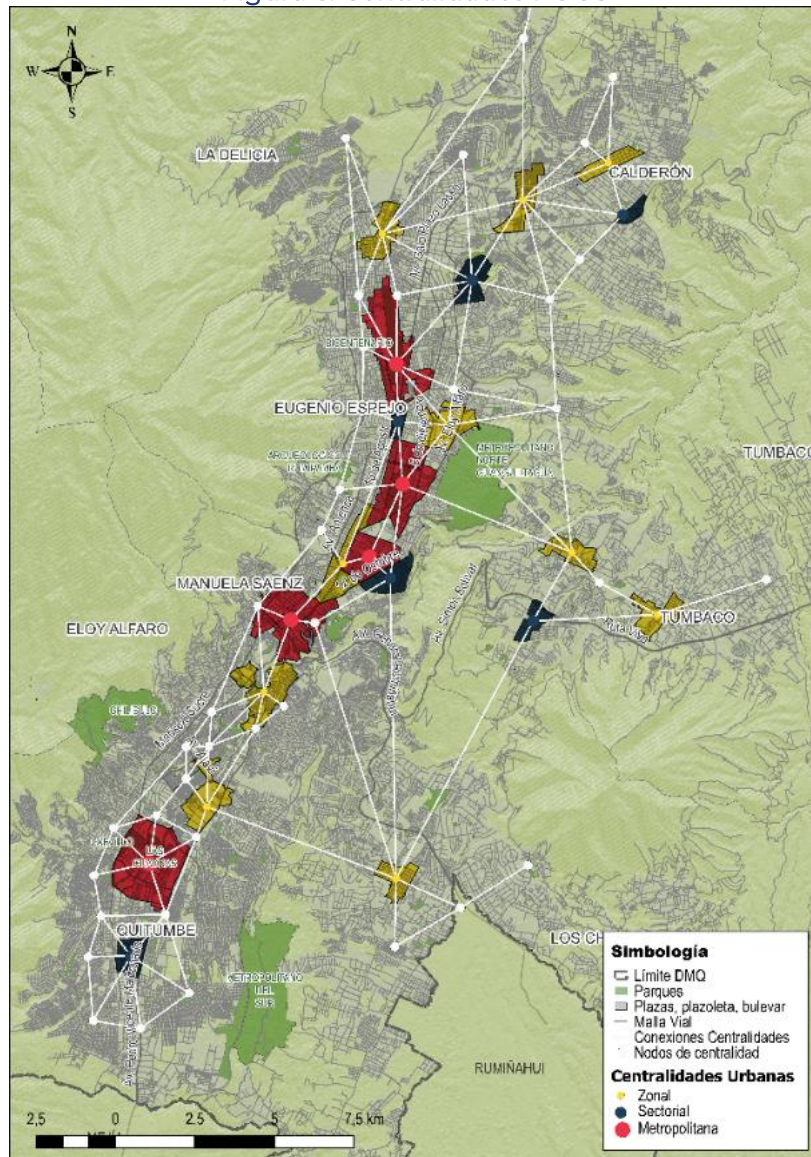


Fuente: Elaboración propia

La red de ciclovía debe ser una opción ofertada para la mayoría de los habitantes del DMQ.

- **Centralidades:** El Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) reconoce unas centralidades en las cuales se concentra el desarrollo del DMQ, identificando tres escalas. Las centralidades zonales son territorios que atraen grandes grupos de población de la zona u otros sectores aledaños del DMQ; con alta oferta de servicios y equipamientos de carácter zonal. Las centralidades sectoriales como territorios proyectados consolidados o por consolidar que no atraen población de otros sectores de la ciudad. Las centralidades metropolitanas se caracterizan por ser territorios que ejercen influencia económica, turística, social, cultural y patrimonial, dentro del sistema urbano del DMQ, hacia el ámbito regional, nacional o mundial, son territorios consolidados con buena accesibilidad al sistema integrado de transporte público.

Figura 6. Centralidades PUGS



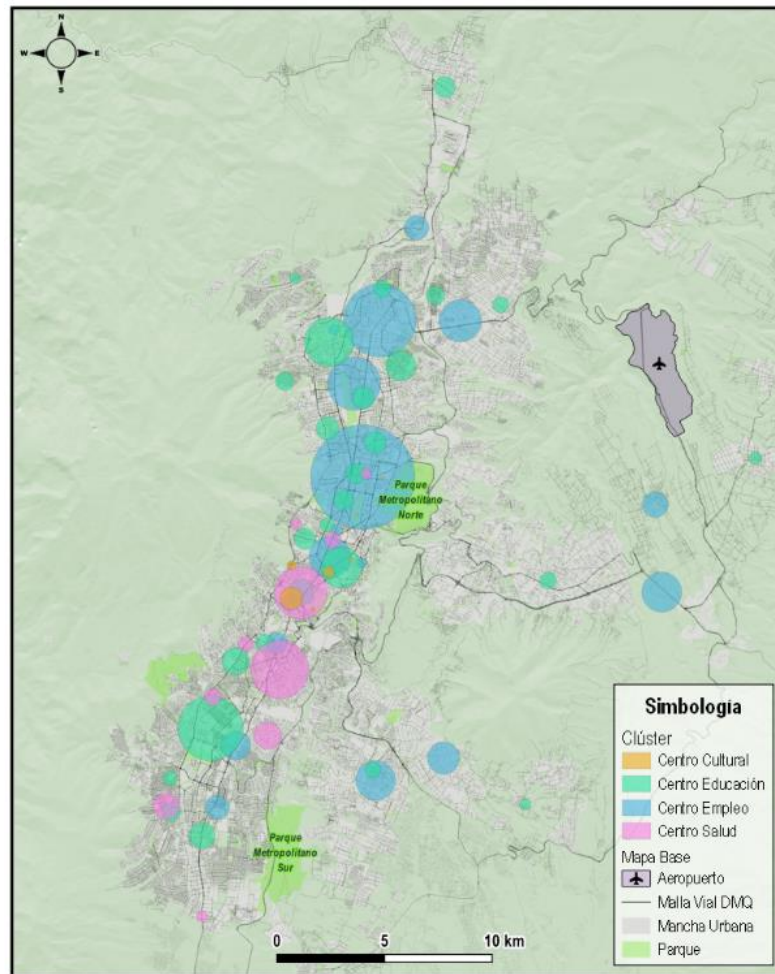
Fuente: Elaboración propia

La red de ciclovías debería permitir la conexión entre las centralidades.

Oportunidades de conexión

- **Actividades:** Relaciona la localización de las actividades de cultura, salud, empleo y educación del DMQ, identificando las zonas en donde se da la mayor concurrencia de estas.

Figura 7. Concentración de actividades

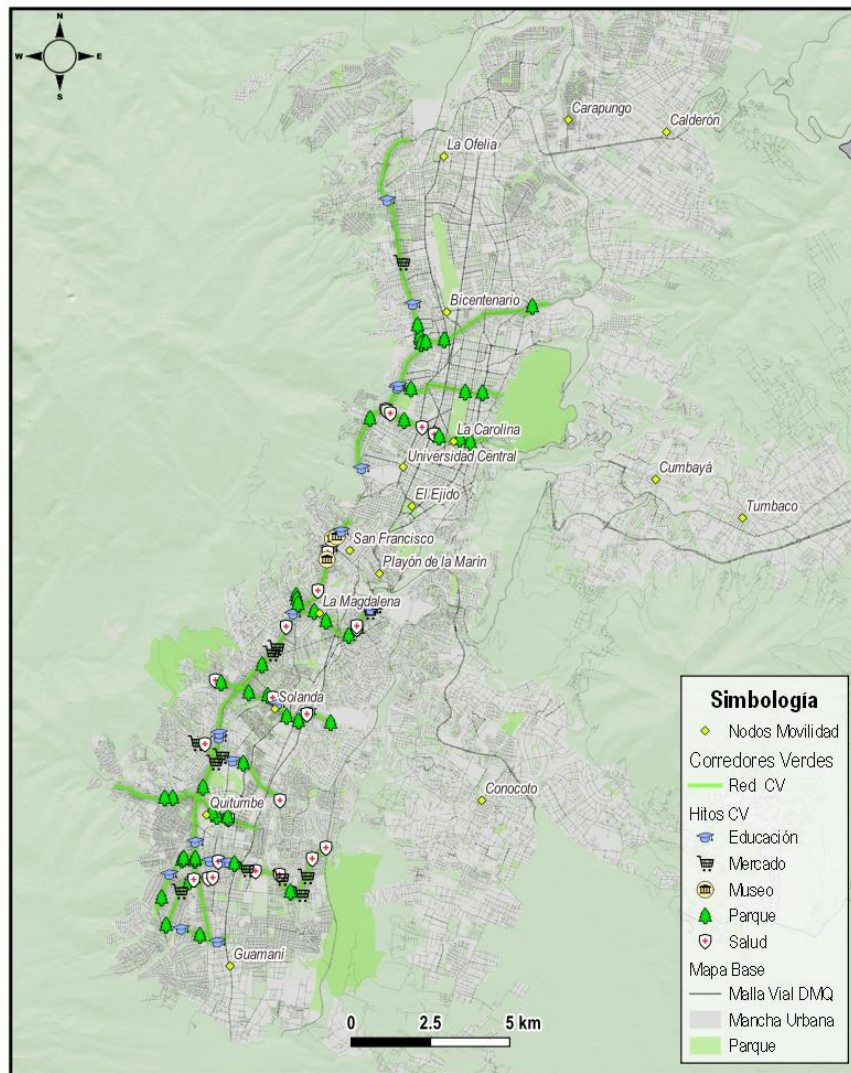


Fuente: Elaboración propia

La red de ciclovía debería posibilitar los desplazamientos de las personas hacia las zonas de mayor concentración de actividades del DMQ.

- **Corredores verdes:** Se articula el desarrollo del proyecto de corredores verdes y las ciclovías.

Figura 8. Corredores verdes



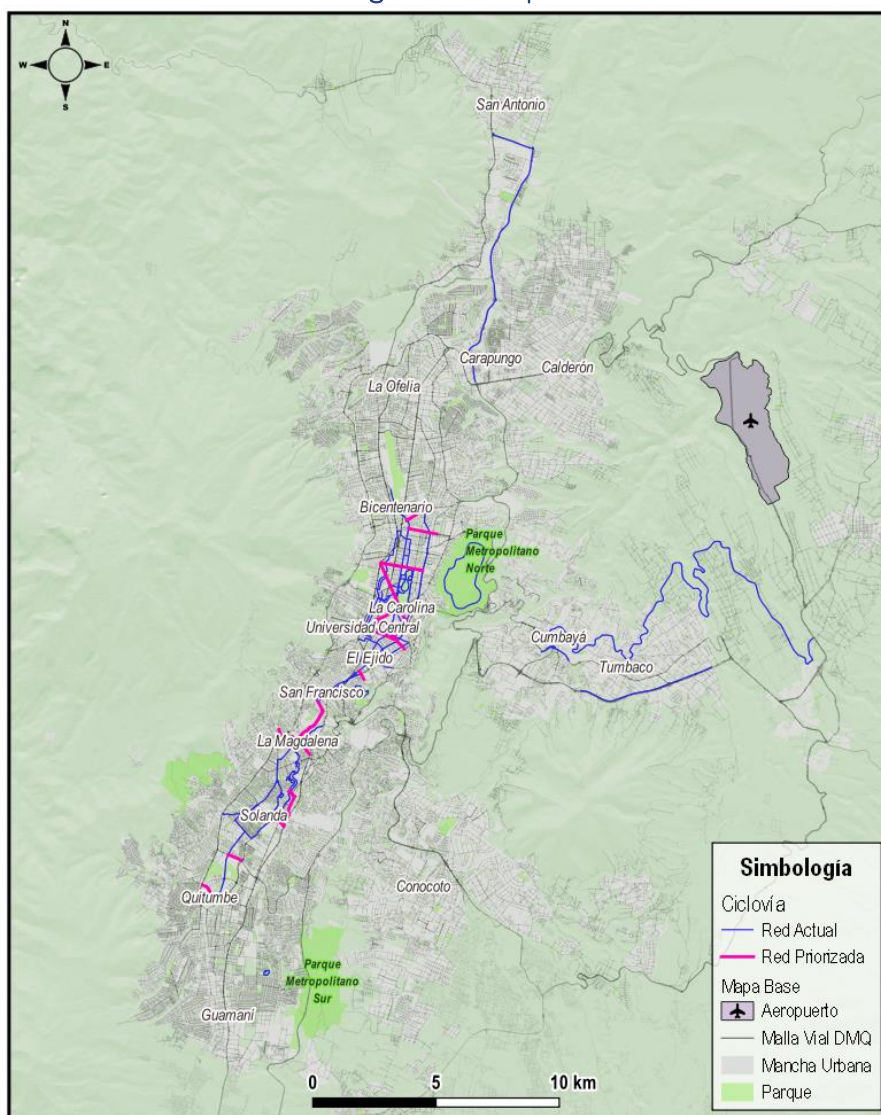
Fuente: Elaboración propia

Es relevante que la red de ciclovía utilice la infraestructura verde del DMQ, pues resulta placentero realizar viajes en una alternativa de transporte sostenible y amigable con el ambiente en un entorno protegido por la sombra de la vegetación y con la infraestructura adecuada.

Otras redes para la bicicleta

- **Red priorizada:** Secretaría de Movilidad priorizó unos tramos de ciclovías para la ejecución durante el período 2022-2023, por tanto, esta red se considera construida en el corto plazo.

Figura 9. Red priorizada

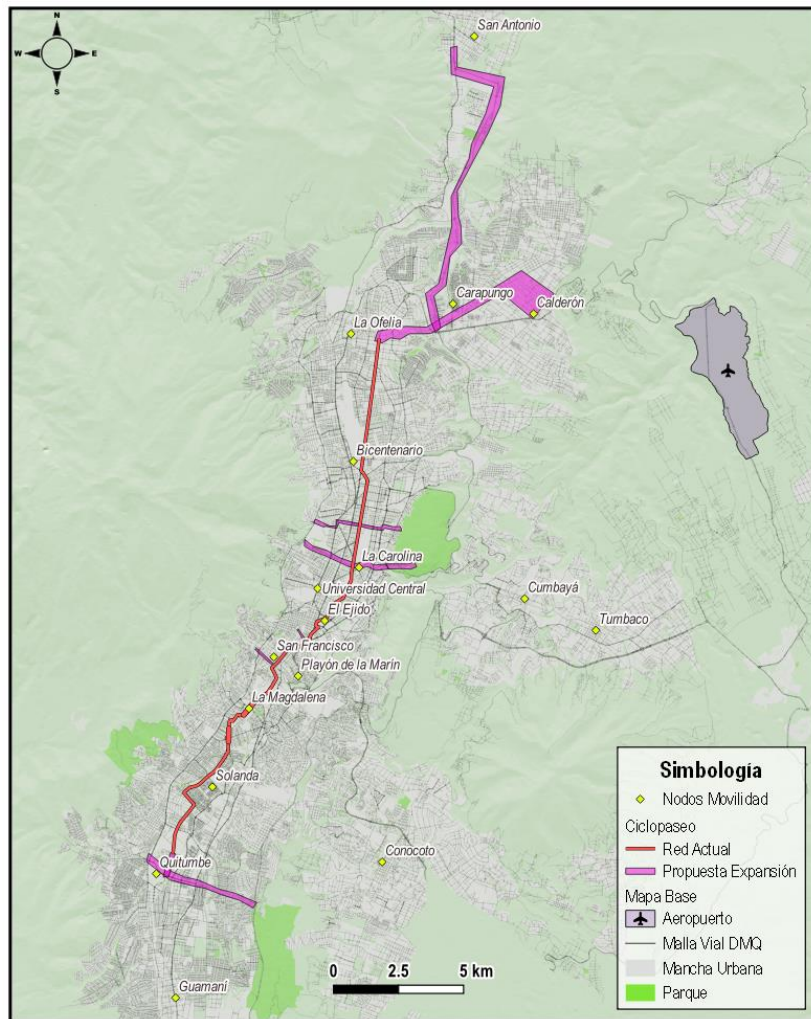


Fuente: Elaboración propia

La red de ciclovías está en armonía con la red priorizada a construir en el plazo inmediato.

- **Trazado del Paseo Dominical:** Se buscó conectar el trazado actual y propuesto del Paseo Dominical con la red de ciclovías del DMQ, y en algunos tramos sobreponer la ciclovía y el Paseo, esto como una de las medidas para fomentar un semillero de potenciales ciclistas desde el Paseo que posteriormente migren al desarrollo de viajes cotidianos.

Figura 10. Paseo Dominical

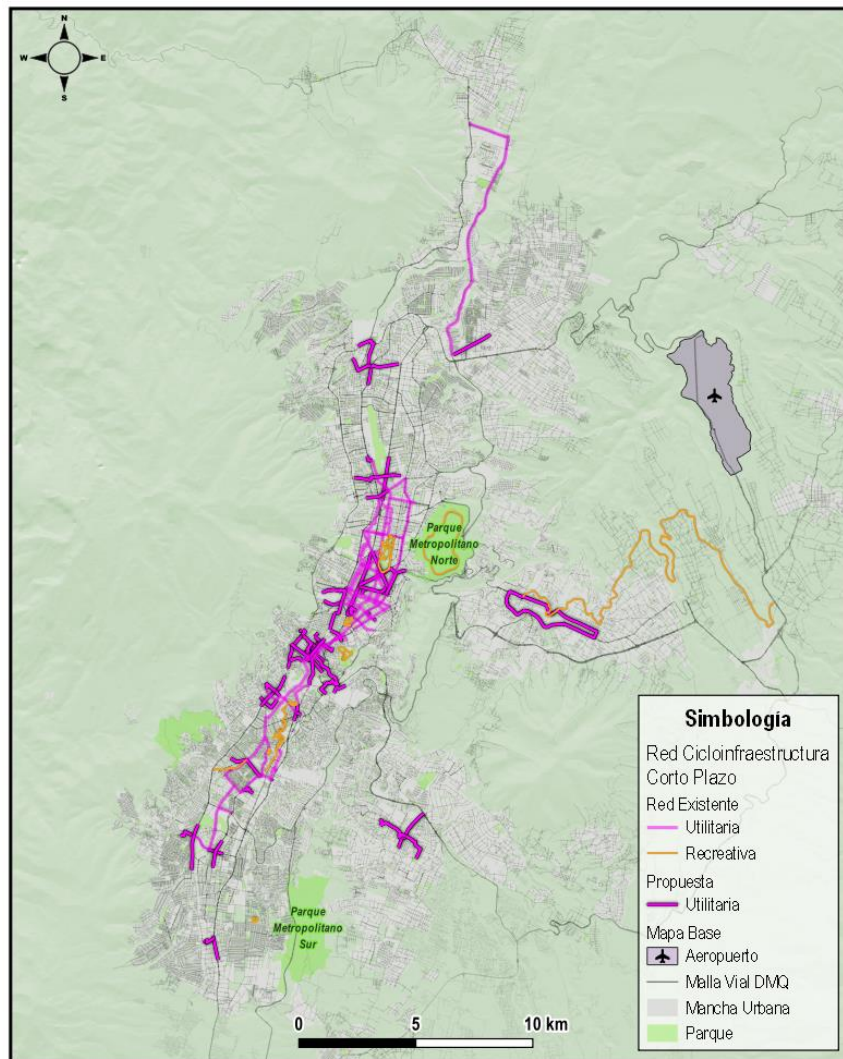


Fuente: Elaboración propia

Temporalidad de implementación

En el **corto plazo** se tendrá la recuperación de la mayoría de los trazados de las ciclovías actuales, y se implementarán ciclovías de trazados cortos que permitan el desarrollo de etapas de los viajes, es decir los desplazamientos de última o primera milla que se realizan hacia o desde el transporte público. Por lo que los trazados parecen drenar hacia estaciones de los sistemas de transporte masivo (BRT o Metro) o nodos de movilidad.

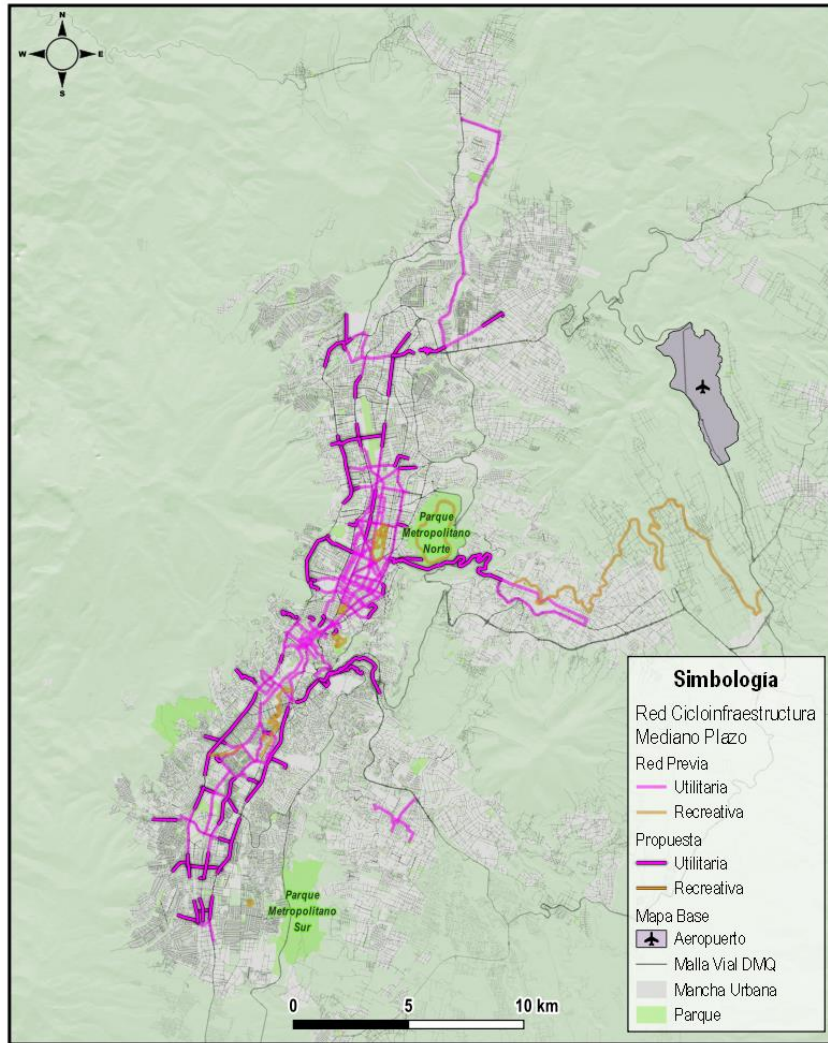
Figura 11. Red de ciclovías en el corto plazo



Fuente: Elaboración propia

En el **mediano plazo** se habrá recuperado la infraestructura actual y se tendrá constituida una red apta para el acceso o egreso del transporte público. Para fortalecer a la bicicleta como una alternativa para el desarrollo de viajes más largos se proponen los trazados a ejecutar en el mediano plazo, los cuales buscan robustecer la conexión norte-sur en diferentes ejes atendiendo a los deseos de viajes de las personas, así mismo se brindan conexiones transversales oriente-occidente que permean la red.

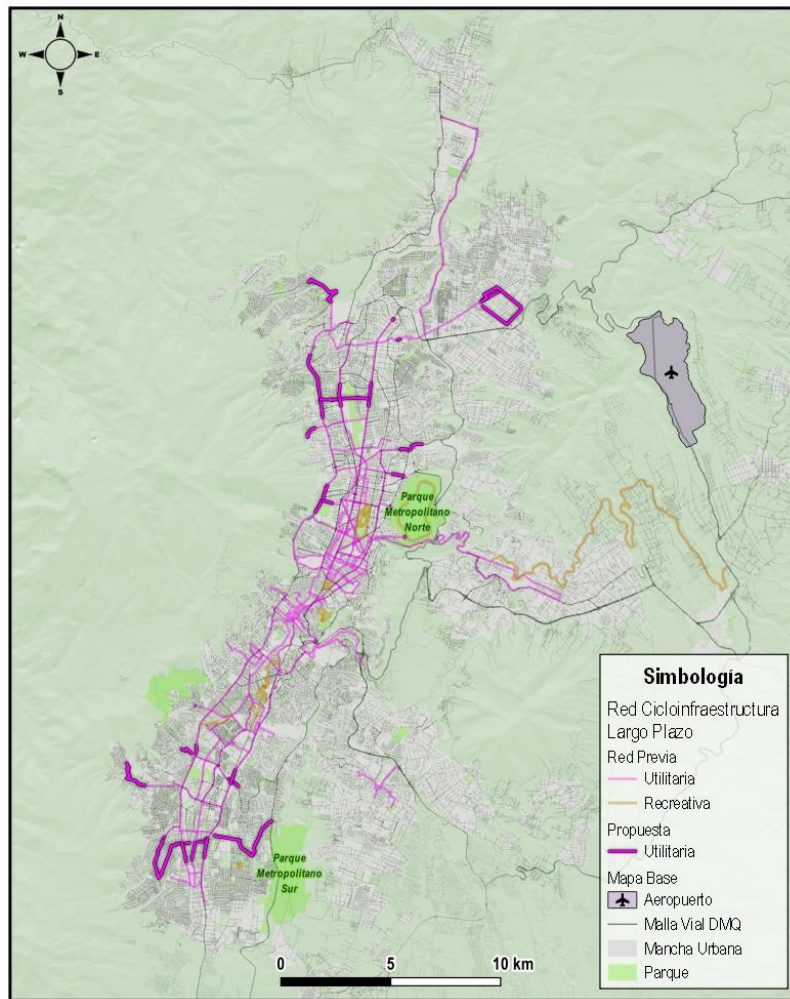
Figura 12. Red de ciclovías en el mediano plazo



Fuente: Elaboración propia

En el **largo plazo** se tiene constituida una red de proximidad (corto plazo) e intervenciones para una red más sólida (mediano plazo), así que la meta será brindar las conexiones a zonas de desarrollo, reforzar la oferta en conexiones oriente-occidente que garanticen mayor permeabilidad y permitan tejer la trama de la red, en la que se tienen varios ejes de conexión norte-sur con posibilidad de redireccionar a oriente-occidente en distancias prudentes.

Figura 13. Red de ciclovías en el largo plazo



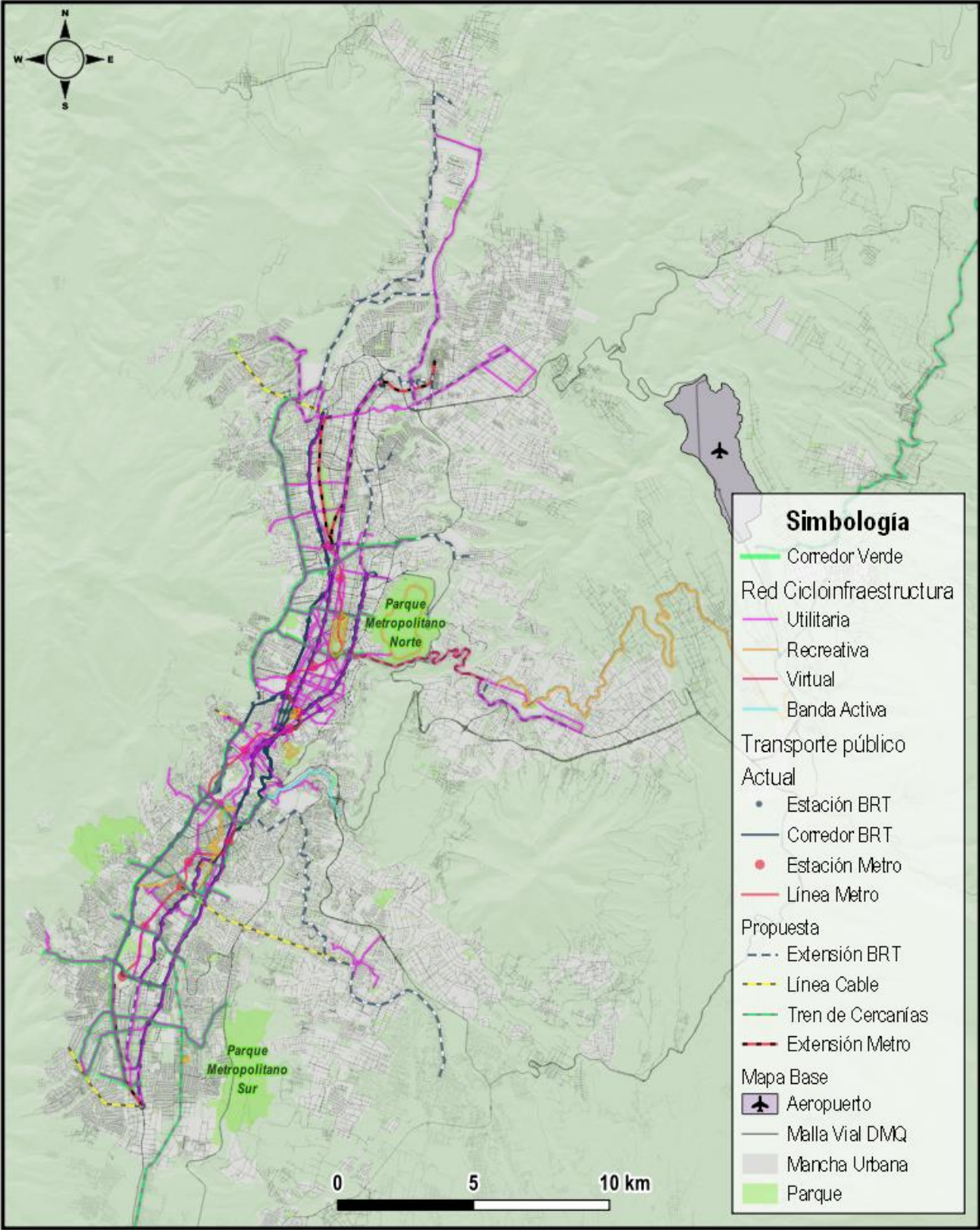
Fuente: Elaboración propia

Como resultado del proceso de formulación e implementación descrito previamente se tiene la red de ciclovías a 2042, ver Figura 14. La red se caracteriza por desarrollarse en gran medida en los corredores verdes del DMQ, brindando la posibilidad a los usuarios de la bicicleta de desarrollar sus viajes en una alternativa de transporte sostenible y junto a un entorno urbano verde y amigable con el ambiente. Una red de ciclovía articulada e integrada con la red del sistema de transporte público que promueva la realización de viajes en modos sostenibles y posibilite los viajes largos a través de transferencias intuitivas y con un entorno físico en armonía.

Una red de ciclovías que atiende a las dinámicas de desarrollo y crecimiento urbano de la ciudad, ampliamente versátil, con tramos recreativos para el disfrute de la vida en parques y plazas públicas, con trazados utilitarios y provisión de infraestructura física para la bicicleta en su uso cotidiano, con enlaces de conexión virtual para garantizar la continuidad de deseo de desplazamiento del ciclista en tramos de pendientes fuertes mediante el traslado en unidades de transporte debidamente acondicionadas para tal fin, y por último, con tramos de banda activa en los que

convivan en completa armonía los senderos de caminata recreativa, las ciclovías y el mobiliario urbano.

Figura 14. Red de ciclovías a 2042



Fuente: Elaboración propia