



MEJORES
CALLES
PARA
MÉXICO

FICHA TÉCNICA

mejorescallesmx.itdp.org



EJE 3. ORIENTE- EDUARDO MOLINA (CDMX)

EJE 3. ORIENTE - EDUARDO MOLINA

Alcaldías Venustiano Carranza y Gustavo
A. Madero, Ciudad de México

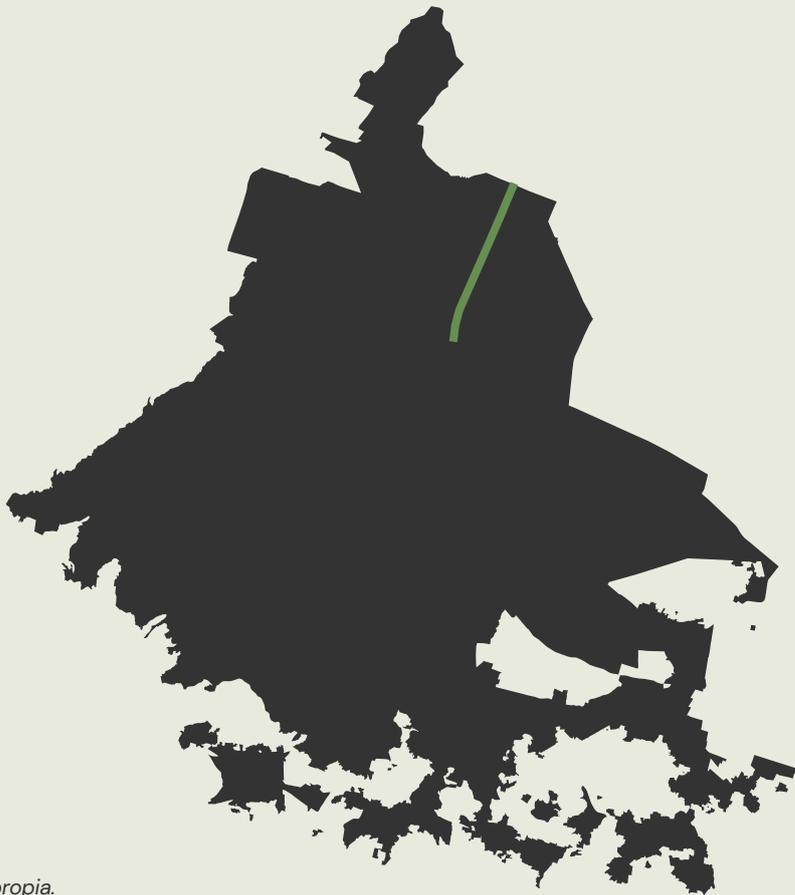


Figura 14.
Ubicación de la calle
Eje 3. Oriente - Eduardo
Molina, entre avenida
Río de los Remedios y
San Lázaro.

■ Ciudad de México
— Eje 3 Oriente



Fuente: Elaboración propia.

Esta transición atiende la necesidad de colocar en el centro de las decisiones a las personas usuarias, priorizando la movilidad activa y su entorno, como un eje fundamental de la convivencia urbana y seguridad en las calles.

Figura 15.
Área de influencia de la intervención de Eje 3.
Oriente - Eduardo Molina.

■ Área de influencia
— Eje 3 Oriente

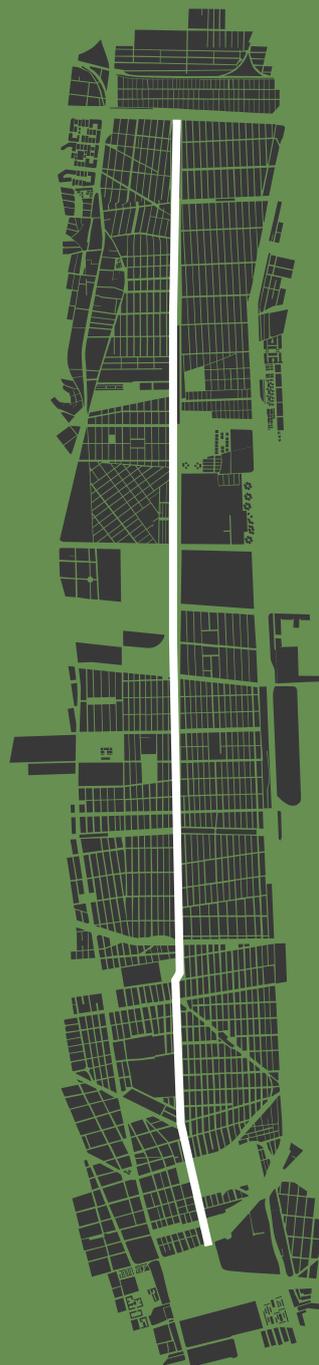
297,770 residentes beneficiados

9,068 metros lineales de intervención

~ 32 habitantes por metro lineal



Fuente: Elaboración propia.



INFORMACIÓN TÉCNICA

Fecha de finalización de obras

- 2013

Longitud y/o superficie intervenida

- 9.06 km lineales de intervención, entre la avenida Río de los Remedios y San Lázaro.

Características de la intervención:

- Rehabilitación de infraestructura peatonal (38.87 km, equivalente a 50,000 m² de banquetas)
- Implementación de 10 km de ciclovía unidireccional
- Implementación de carril exclusivo para transporte público masivo: 19.27 km de BRT (Metrobús Línea 5)

Redistribución del espacio vial

- Implementación de carril exclusivo para el transporte público masivo (Metrobús Línea 5)
- Generación de espacio exclusivo para la circulación ciclista

Inclusión y Equidad

- Rehabilitación de banquetas y rampas con criterios de accesibilidad universal
- Instalación de una guía podotáctil para personas con discapacidad visual

Vegetación y espacio público

- Integración de jardines verticales y jardineras a lo largo del corredor del Metrobús con más de 1,330 m² de plantas de más de 250 especies
- Recuperación del espacio público (12 plazoletas de 7 m x 40 m)

Infraestructura urbana

- Mantenimiento de la red de alumbrado público e instalación de 476 luminarias
- Adaptación de un sistema de riego a base de goteo en las áreas verdes del camellón

Mobiliario y Dispositivos Urbanos

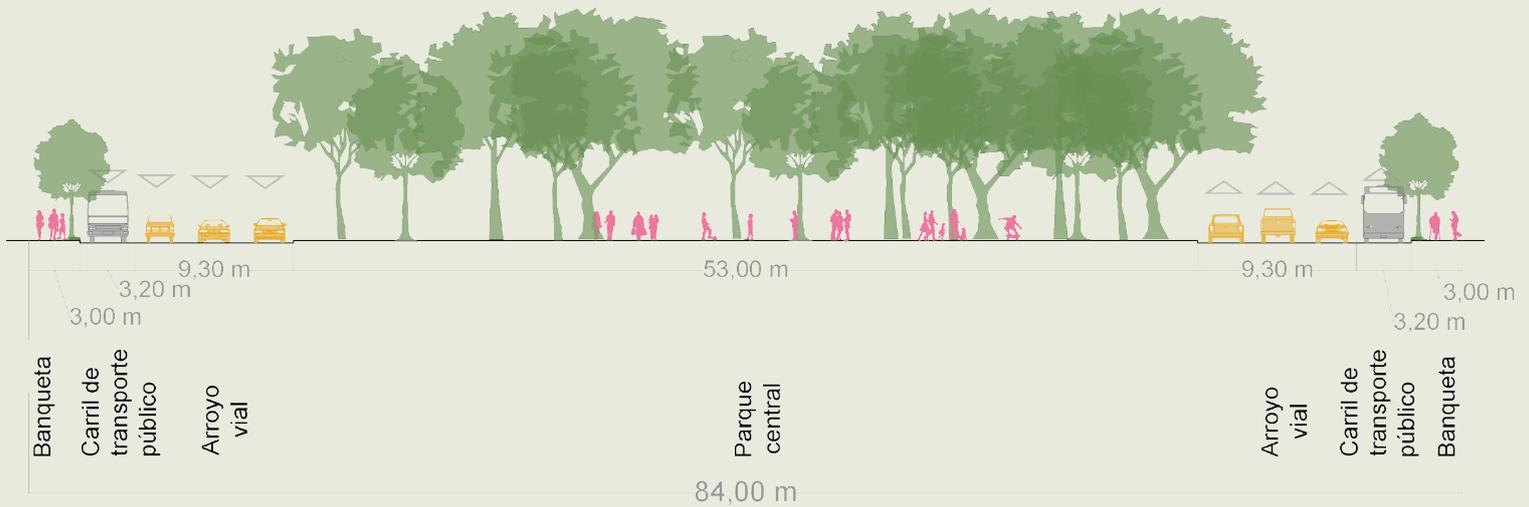
- Incorporación de 9 biciestacionamientos de corta estancia
- Incorporación de señalamiento vertical y horizontal (balizamiento de cruces ciclistas y peatonales)
- Colocación de dispositivos viales como bolardos en intersecciones

Eje 3 Oriente, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022

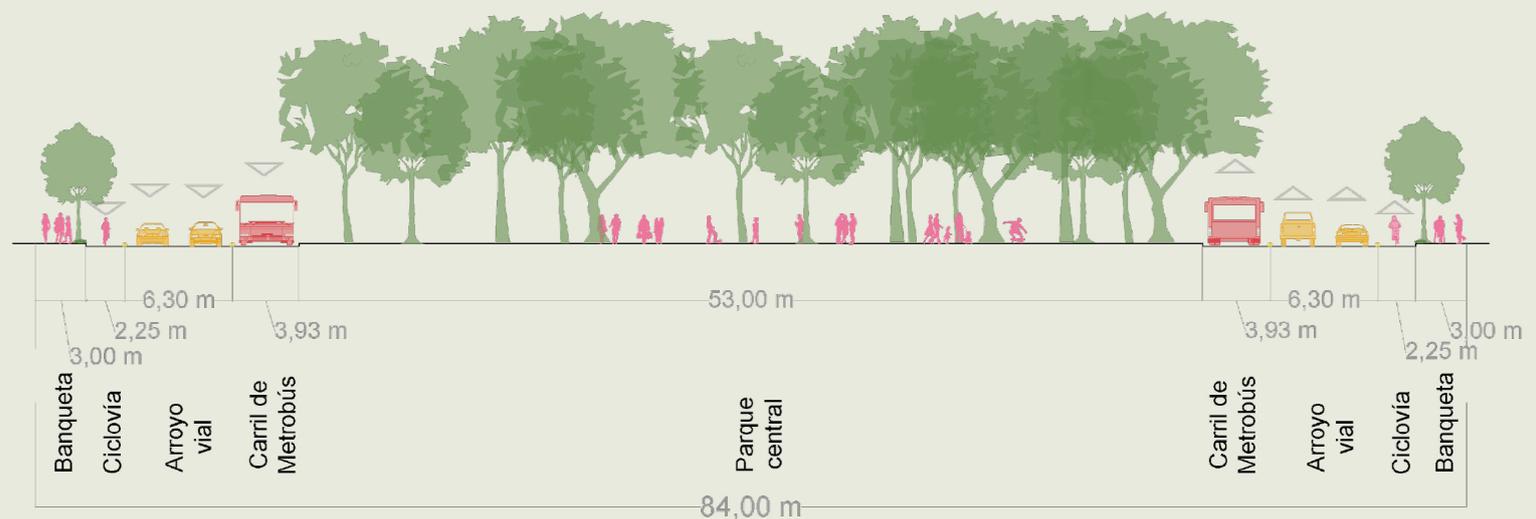


Figura 16. Comparativa de las secciones de corte transversal de Eje 3 Oriente.

Antes: Eje 3 Oriente



Después: Eje 3 Oriente



Eje 3 Oriente antes

Eje 3 Oriente se caracterizaba por ser una avenida con espacios públicos inseguros, una superficie de rodamiento deteriorada, ausencia de señalamiento vial y problemas de seguridad vial.

La avenida tenía 4 carriles para el tránsito vehicular y no contaba con infraestructura ciclista, ni carril confinado de transporte público.

Eje 3 Oriente después

Esta vialidad se convirtió en el primer proyecto de calle completa documentado en el país.

La intervención considera estrategias que facilitan la movilidad en diversos modos de transporte: mejoras en las superficies de banquetas, la implementación de una ciclo vía unidireccional y un carril exclusivo para el transporte público (BRT).

Este proyecto benefició a habitantes de las alcaldías Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza, así como del municipio de Ecatepec, Estado de México.

Oportunidades

Al ser la primera calle completa en México, implementada hace más de 10 años, es importante darle un mantenimiento constante. Puntualmente, recomendamos mantener en buen estado los siguientes aspectos:

- Mantener la superficie de rodamiento lisa y sin obstáculos, en particular, al extremo sur del Eje 3
Ing. Eduardo Molina
- Dar mantenimiento y reforzar la señalización y balizamiento a lo largo de la vialidad
- Asegurar la visibilidad de los cruces de peatones y ciclistas, delimitando claramente los sentidos vehiculares y las líneas de alto
- Dar mantenimiento a los cruces peatonales en los accesos a las estaciones de Metrobús, ya que a menudo se ven obstruidos por elementos en desuso o innecesarios (postes, jardineras, etc.). Recomendamos quitar estos para mejorar las condiciones de accesibilidad peatonal

PRIMERA CALLE COMPLETA DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Eje 3 Oriente, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022

El Eje 3 Oriente Eduardo Molina, es una importante vialidad de la ciudad, ya que conecta grandes zonas habitacionales, industriales y de servicios localizados en el norte de la ciudad y área conurbada, con la zona central.

Se considera la primera calle completa en México, ya que, tras su reconfiguración, la avenida contó por primera vez con un carril exclusivo para el transporte público y una ciclo vía segregada, además de la infraestructura peatonal y para vehículos motorizados ya existente.

Adopción de una visión integral de la movilidad y el diseño vial

La reconfiguración del Eje 3 Oriente se incluye como una de las acciones prioritarias del Eje Estratégico “Calles para todos” del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013–2018.

El PIM 2013–2018 significó un cambio importante en la elaboración de políticas públicas de movilidad en la CDMX, ya que marca la transición de un esquema de transporte centrado en vehículos motorizados, a un esquema de movilidad centrado en las personas. Adopta una nueva jerarquía de movilidad, que otorga prioridad explícita a la movilidad de peatones, ciclistas y personas usuarias de transporte público, por encima de los vehículos de carga y privados.

Esta transición atiende la necesidad de colocar en el centro de las decisiones a las personas usuarias, priorizando la movilidad activa y su entorno, como un eje fundamental de la convivencia urbana y seguridad en las calles.

Una intervención integral a partir de la extensión del transporte público

La aplicación del concepto de calle completa en Eje 3. Oriente impulsó el crecimiento de la red de transporte público y la rehabilitación de espacios públicos. El 5 de noviembre del 2013 se inauguró la primera fase de la Línea 5 del Metrobús, que permitió sustituir 51 autobuses y 155 microbuses concesionados por 24 autobuses articulados BRT con tecnología Euro V. En este sentido, esta intervención tuvo un impacto positivo en la reducción de emisiones contaminantes y el traslado eficiente de las personas. Actualmente, la Línea 5 cuenta con una demanda de 70 mil viajes por día (ITDP, 2013).

Sensibilización ciudadana a una nueva visión de la movilidad

Además, el proyecto incorporó procesos de sensibilización de la ciudadanía. Por ejemplo, se desarrollaron mecanismos de participación y socialización a través de una campaña de comunicación en las redes de la entonces Secretaria de Transportes y Vialidades (SETRAVI) y de Metrobús (SEDATU, GIZ, 2019).

Impacto de la primera calle completa de México

La intervención en la Avenida Eduardo Molina benefició a 26 colonias en las alcaldías Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza, con niveles socioeconómicos predominantes medios y bajos. En particular, benefició directamente a una población aproximada de 400,000 habitantes que habitaba en un área de influencia de 800 metros del corredor del Metrobús Línea 5 (considerada una distancia caminable a una estación) (ITDP, 2013).

Eje 3 Oriente, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022



Eje 3 Oriente, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022



Asimismo, la calle cumple su función conectora con el resto de la red de transporte público, con conexiones a las Líneas 4 y 6 del Metrobús, las Líneas 1, 5 y B del Metro y a la terminal de autobuses de Pasajeros de Oriente. También cumple con su función de promover la intermodalidad, ya que se observó un aumento de 24% del número de ciclistas, un año después de su construcción (ITDP, 2013).

Según las estimaciones de la SEDATU y de la GIZ, entre 2013 y 2019, la intervención permitió:

- Ahorrar 6,900,000 litros de combustible
- Evitar la emisión de 65,500 toneladas de CO₂, 2,317 toneladas de CO, 200 toneladas de NOx, 3 toneladas de de material particulado

Es decir, una serie de contaminantes nocivos para la salud de las personas y emitidos principalmente por los vehículos motorizados.

La intervención de Eje 3 Oriente tuvo beneficios para el traslado eficiente de las personas usuarias de transporte público y en bicicleta, además de mejorar las condiciones de la movilidad peatonal y evitar la emisión de gases nocivos. Asimismo, se convirtió en la primera calle completa de la Ciudad de México y marca el inicio de una nueva forma de ver la movilidad como política pública.

