

# MEDIDAS PARA INCENTIVAR LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE COTIDIANO



Junio 2020



## Tabla de contenido

1.	CONTEXTO .....	3
2.1.	GENERALIDADES.....	4
2.	HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN .....	6
3.1.	PMUS PARA EL GRAN SANTO DOMINGO.....	7
3.2.	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA DE LA ZONA METROPOLITANA DE SANTIAGO DE LOS CABALLEROS	13
3.	MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR INTRANT .....	16
3.1.	PRIMERA CICLOVÍA EN EL GRAN SANTO DOMINGO .....	17
3.2.	DÍA MUNDIAL DE LA BICICLETA.....	20
3.3.	BICI-FERIA CIENTÍFICA: "BICI-IDEAS" .....	23
3.4.	TRABAJO CON EL SECTOR PRIVADO .....	24
3.5.	RECORRIDO URBANO "CITY-TOUR" EN BICICLETA.....	25
3.6.	AL METRO EN BICI .....	26
3.7.	CREACIÓN DE CICLOPARQUEADEROS .....	27
3.8.	CAMPAÑAS DE PROMOCIÓN Y SEGURIDAD CICLISTA.....	28
3.9.	SITP APP.....	29
4.	LA BICI Y EL COVID 19 .....	31
4.1.	EL PAPEL DE LA BICICLETA EN LA POST PANDEMIA.....	32
5.	CONCLUSIONES.....	38
4.1.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	39





## 2.1. GENERALIDADES

La bicicleta se ha caracterizado por ser un modo de transporte sostenible y económico, por lo cual una gran cantidad de ciudades del mundo, con la meta de reducir la congestión y las emisiones contaminantes, han puesto en marcha medidas que tiene como único objetivo incentivar su uso y permitir unas mejores condiciones de movilidad para sus usuarios.

Dentro de esta estrategia, la bicicleta como complemento esencial del transporte público en los desplazamientos urbanos en la región, se ha convertido en una solución ágil y costo costo-eficiente, ya que no requiere de grandes inversiones y aporta con cero (0) emisiones. Por ejemplo, en Ciudad de México, el 50% de los desplazamientos urbanos son viajes de menos de 8 km, generando un escenario perfecto de convivencia entre modos. En Bogotá, de los 850.000 viajes diarios en bicicleta (2018, [Universidad Libre<sup>1</sup>](#)), en recorridos menores a 5 km, la bicicleta es el recurso de movilidad más utilizado con un 65%, seguida del vehículo particular (10%), taxis (10%), Transmilenio (8%) y motocicletas (7%).

Junto con esto, algunos [análisis<sup>2</sup>](#) incluso demuestran que, la capacidad de movilización de flujos de personas de las ciclovías son entre un 163% – 239% superiores a las de vías para automóviles. Aunque en las ciudades más pobladas sólo un 10% de los viajes llegan a desarrollarse en este modo, su utilización es cada vez más común y se convierte en el complemento ideal para los sistemas masivos de transporte, ya sea para la realización de los viajes de ultima milla o para trayectos un poco más largos.

A lo anterior se suman las nuevas condiciones relacionada con la situación mundial. La pandemia a causa del virus de la COVID-19 ha traído consigo cambios significativos en el estilo de vida de muchos ciudadanos de las grandes ciudades y la movilidad no ha sido ajena a este fenómeno. El distanciamiento social para evitar la propagación del virus ha hecho que los sistemas tradicionales de transporte público masivo de buses y trenes, tengan cada vez mas restricciones con el fin de evitar aglomeraciones, reduciendo su capacidad hasta un 30% en promedio. En este contexto, la bicicleta ha tomado protagonismo y desde las administraciones locales se han tomado medidas para su uso masificado.

La República Dominicana no ha sido ajena a este fenómeno, por lo cual viene impulsando medidas de corto y largo plazo, para hacer de la bicicleta un modo de transporte cotidiano y de mayor uso, en donde los usuarios tengan las condiciones adecuadas para los desplazamientos en términos de seguridad y conectividad.

---

<sup>1</sup> Radiografía del uso de la bicicleta en Bogotá. Universidad Libre. 2018.

<sup>2</sup> Comparación del flujo de personas en ciclovías versus carriles para vehículos motorizados. Yerko Calquin, Alejandro Tirachini. 2020.



Sin embargo, lograr una adecuada promoción del uso de la bicicleta no sólo requiere la habilitación de infraestructura exclusiva, reinventando o rediseñando los espacios urbanos para su movilidad; también es necesaria la generación de políticas, programas y proyectos que sean analizados de manera integral, de modo articulado con las demás herramientas de planificación existentes. Por lo anterior, el INTRANT ha priorizado, para el caso del Gran Santo Domingo, la puesta en marcha de las medidas definidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), como herramienta de planificación general que prioriza este modo e impulsa su masificación en todo el territorio nacional.



**INTRANT**  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE





### 3.1. PMUS para el Gran Santo Domingo

El Plan de Movilidad Urbano y Sostenible para el Gran Santo Domingo (GSD) se constituye en la mayor reforma de las políticas públicas de movilidad del Estado dominicano, así como en una concientización en cuanto a la urgencia climática, medioambiental y social a modificar en el modelo actual de desplazamientos.

Según los estudios desarrollados para su formulación, en jurisdicción del GSD se realizan alrededor de 3.097.106 viajes diarios de los cuales el 36% son en transporte público [Transporte público colectivo y masivo. y concho (14%). Público: Bus (13%) y Metro (9%)], el 42% en transporte privado [carro particular (32%), moto (5%), taxi/Uber (2%) y motoconcho (3%)], el 21% a pie y sólo el 1% en bicicleta.

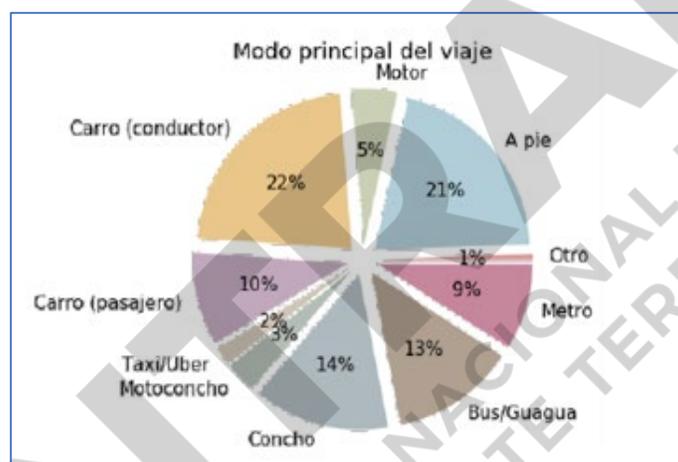


Figura 1. Reparto Modal en el GSD. Fuente: SYSTRA, encuesta domiciliaria 2018.

En términos de movilidad no motorizada el PMUS establece que pesar de una cuota modal significativa, el entorno urbano es muy poco favorable a la práctica de la caminata y sólo el 1% de los desplazamientos diarios se realizan en bici. De hecho, las infraestructuras no son adecuadas para los modos no motorizados.

En el caso de la bicicleta, la infraestructura carece de condiciones adecuadas para la libre circulación en una malla correctamente estructurada. Se han identificado las siguientes carencias:

- Falta de infraestructura exclusiva que permita a los biciusuarios tener condiciones de seguridad para sus desplazamientos.
- Dimensiones de vías totalmente destinadas a los vehículos, incluyendo espacio de parqueo, que podría destinarse en parte a la definición de carriles exclusivos para bicicletas.
- Escasa regulación de los cruces peatonales (sin señalización vertical, marcas viales o semaforización).
- Problemas de seguridad.
- Ausencia de iluminación.



De esta forma se propusieron de manera general iniciativas y proyectos que se sintetizan en 4 acciones:

- Nuevo camino: paseo recreativo Rio Isabela.
- Plan bici del Distrito Nacional.
- Iniciativas para promover esas prácticas (semana de la movilidad, día mundial de la bici).
- Creación de bici parqueos en comercios, empresas e instituciones.

Ya en un nivel más específico y con el ánimo de favorecer el uso de la bicicleta se propusieron las siguientes acciones:

- Ofrecer condiciones mínimas para el uso de los modos activos, considerando necesidades básicas, así como "quick win" o intervenciones ágiles, fácil para implementar (readecuación de cruces con pintura en el pavimento; eventos sin carros; devolución de espacio de estacionamiento a peatones y bicicletas)
- Soportar el mismo uso con acciones puntuales, pero de mayor impacto (i.e. en áreas estratégicas) con el fin de dar visibilidad a estas prácticas e iniciar el cambio de mentalidad.
- Asegurar conectividad entre la red de ciclovías en el Distrito Nacional y la red vial de los Municipios periféricos.
- Ordenar ejes de acceso a los principales puntos de acceso a la red de transportes masivos.
- Reservación de arterias para los modos activos unos días al año (un domingo por mes, por ejemplo).



Figura 2. Principios de ordenamientos ciclistas para favorecer el acceso a los principales puntos de acceso a la red de transportes masivos, PMUS-GSD





Figura 3. Principios de ordenamientos ciclistas para asegurar la conectividad con la red ciclista del Distrito Nacional, PMUS-GSD

Otra propuesta, un poco más a media plazo, es la implementación de un servicio de bicicletas públicas en el Distrito Nacional, para lograr un cambio significativo de los comportamientos y uso de la bici para desplazamientos diarios. En caso de éxito y aumento sustantivo de la cuota modal de la bici, se podría sostener el proceso por el subsidio a la compra de bici o el alquiler de bici de larga duración por los Municipios.

Finalmente, en una escala de detalle mucho mayor, el PMUS propone ciertos proyectos y programas específicos, definidos en una escala de temporalidad para la generación del ambiente propicio para la promoción de la bicicleta como modo de transporte cotidiano. Estos proyectos, que no necesariamente todos están relacionados con la construcción de infraestructura, se sintetizan a través de fichas en donde se describen sus principales características (alcance, plazos, inversión e impacto), y que se muestran a continuación.



## 1.5 FOMENTAR EL CAMBIO DE LOS USOS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Acción 1.5.3 : DESARROLLAR UNA POLÍTICA DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

## ACCION

1.5.3

### Contexto

- Cultura muy favorable a la posesión y uso del vehículo individual
- Poco interés o sensibilidad respecto a los comportamientos sostenibles

### Objetivos

- Desincentivar el uso del vehículo privado, el incentivo de uso de transporte colectivo y bicicletas.
- Promover la preferencia al transporte formal hacia el usuario del transporte

### Principio de acción

- Fomentar los modos o usos sostenibles, entre otro mediante diseños viales que favorecen la disminución de la velocidad, la seguridad vial y el uso de modos no motorizados (típicamente generalizar el plan peatón seguro);
- Concientizar las empresas para que apoyen la política de gestión de la demanda a nivel de sus empleados.
- Llevar operaciones de comunicación o incentivos para fomentar el cambio modal: Organización de campañas de comunicación
- informal, con participación de los operadores del transporte regular
- Organizaciones de eventos puntuales tipo semana de la movilidad para dar visibilidad y comunicar sobre las buenas prácticas y comportamientos sostenibles.

### Modalidades

- Dedicación de un encargado equivalente de tiempo completo
- A muy corto plazo se puede implementar acciones de educación y socialización al tema de la movilidad sostenible, bajo el pilotaje del INTRANT. Los centros educativos y las juntas de vecinos pueden ser involucrados en este tipo de iniciativas.
- Coordinar con el CNCCMDL cuya herramienta de identificación de necesidades para la implementación de la hoja de ruta de las NDC en República Dominicana preve acciones de promoción a favor de los transportes masivos

### Actor responsable

- INTRANT

### Socios

- Municipios
- OPRET
- OMSA
- CNCCMDL

### Financiación

- INTRANT

### Nivel de impacto

- Medioambiental
- Social
- Urbano

Monto de inversión	Plazo final	Perímetro	Tipo de acción
600 000 USD	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2021</li> <li>■ 2023</li> <li>■ 2025</li> <li>■ 2030</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ DN</li> <li>■ SDO</li> <li>■ LA</li> <li>■ SDN</li> <li>■ SDE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Política</li> </ul>



## 2.2 MEJORAR LA CONECTIVIDAD DE LOS BARRIOS Y MUNICIPIOS POCO INTEGRADOS

Acción 2.2.2 : CONCEBIR E IMPLEMENTAR UNA MALLA CICLISTA

## ACCION 2.2.2

### Contexto

- Plan bici en curso de definición por el Distrito Nacional, junto con Bloomberg Philantropy
- Organización de eventos con impacto fuerte como el día mundial de la bici para promover el uso de la bici

### Objetivos

- Desarrollar una red de ciclovías coherente, integrada a nivel metropolitano y que permita un uso diario de la bicicleta como modo principal así como modo de acceso a la red de transporte masivo.
- Lograr una reducción de un 2% del total de las emisiones de CO2eq, junto con la acción 2.2.1 respecto a la malla peatonal.

### Principio de acción

- Ordenar ejes de acceso a los principales puntos de acceso a la red de transportes masivos (ejes parte de la trama peatonal)
- Asegurar conectividad entre la red de ciclovías en el DN y la red vial de los Municipios periféricos
- A largo plazo, implementar un servicio de bicicletas públicas en el Distrito Nacional, para lograr un cambio significativo de los comportamientos y uso de la bici para desplazamientos diarios. En caso de éxito y aumento sustantivo de la cuota modal de la bici, se podría sostener el proceso por el subsidio a la compra de bici o el alquiler de bici de larga duración por los Municipios
- Proseguir con la política de promoción de la bici mediante reservación de arterias por temporadas particulares, típicamente semana santa, junto con ordenamientos temporales a favor del ciclista.

### Modalidades

- A muy corto plazo, como etapa preliminar, llevar a cabo un estudio para confirmar la factibilidad de la red ciclista, considerando la posibilidad para integrar fila de árboles, como cobertura natural de las ciclovías y factor de éxito.
- Coordinar con la acción 2.2.1, "Concebir e implementar una malla peatonal".

Monto de inversión	Plazo final	Perímetro	Tipo de acción
Ciclovías	2021	GSD	Infraestructura Servicio
2 MUSD	2023		
Sistema de bicicletas públicas	2025		
15 MUSD	2030		

### Actor responsable

- Municipios

### Socios

- INTRANT

### Financiación

- Municipios
- MOPC

### Nivel de impacto

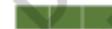
- Medioambiental



- Social



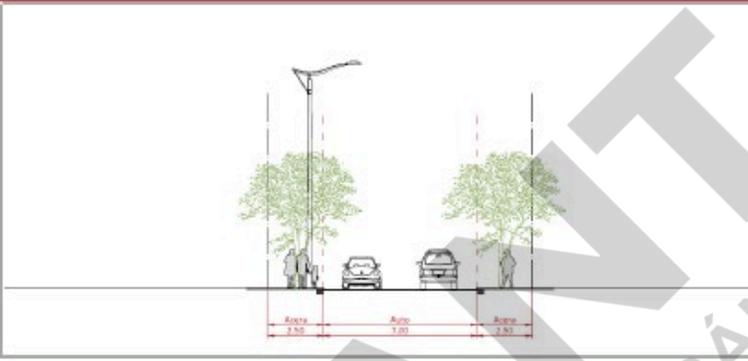
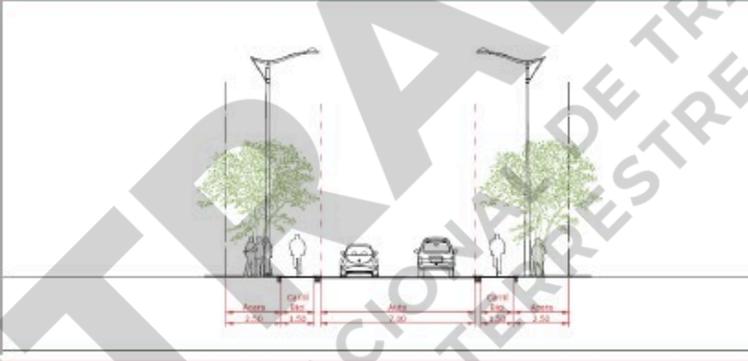
- Urbano



### Indicadores

- Cuota modal del bici
- Distancia promedio recorrida en bici municipio periférico



TIPO DE ORDENAMIENTO	EJEMPLO DE PERFIL
<p>Vía local</p>	
<p>Arteria local</p>	
<p>Avenida o vía magistral "Via verde"</p>	



### 3.2. Gestión de la Movilidad Urbana de la zona metropolitana de Santiago de los Caballeros

A pesar que no se ha adoptado como tal un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en Santiago de los Caballeros, si se han desarrollado estudios entorno a la movilidad y a la generación de recomendaciones para impulsar la bicicleta como modo de transporte cotidiano. Esta ciudad se destaca por ser la segunda en mayor número de habitantes de República Dominicana luego del Gran Santo Domingo (DN y la provincia de SD).

Según el estudio, *Actualización del diagnóstico y propuesta de gestión de la movilidad urbana de Santiago de los Caballeros*, desarrollado con apoyo del BID en 2019, el 40,3% de los viajes diarios que se realizan en la ciudad son en transporte público<sup>3</sup>, el 30,7% en vehículo particular, el 22,2% a pie<sup>4</sup>, el 2% en Uber o taxi, el 5% en otro tipo de vehículos y sólo el 0,2% en bicicleta.

En términos generales, la bicicleta no se considera como una opción de transporte alternativo, sino como una actividad de recreación, o en casos particulares, para desplazamientos cortos de trabajo de personas que no tienen otra opción. Esto se ve reflejado en los resultados de la encuesta Origen - Destino, en la cual el porcentaje de reparto modal para la totalidad de viajes es de tan solo 0,2%; de 1.220.000 viajes que se generan al día en Santiago, únicamente en 2.000 viajes se utiliza la bicicleta.

Ahora bien, el ayuntamiento de Santiago está llevando a cabo acciones para fomentar el uso de los espacios públicos mediante la utilización de bicicletas y caminatas con programas como "Santiago Corre", y de esta manera reducir el uso del vehículo privado en la ciudad, bajar los niveles de contaminación y revitalizar las avenidas. Esto conlleva una mejora en la calidad de vida de las personas y de la propia ciudad.

En términos de propuestas, el objetivo de este documento es fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sustentable en Santiago de los Caballeros, por lo cual se propone una red de ciclovías que servirá como sistema alimentador para los otros medios de transporte público de la ciudad y permitirá a los residentes y visitantes desplazarse dentro de los principales puntos de interés de la ciudad de una manera segura, rápida y amena; para ello se propone una red de 19 ciclovías.

<sup>3</sup> Autobús, concho (vehículo particular que prestan el servicio en rutas definidas), motoconcho (motocicleta particular que presta servicio de transporte) y guaguas (autobús de baja capacidad).

<sup>4</sup> El 75% del total de la sección vial está destinada a la circulación de vehículos y estacionamientos, y tan sólo el 25% es para la circulación peatonal.



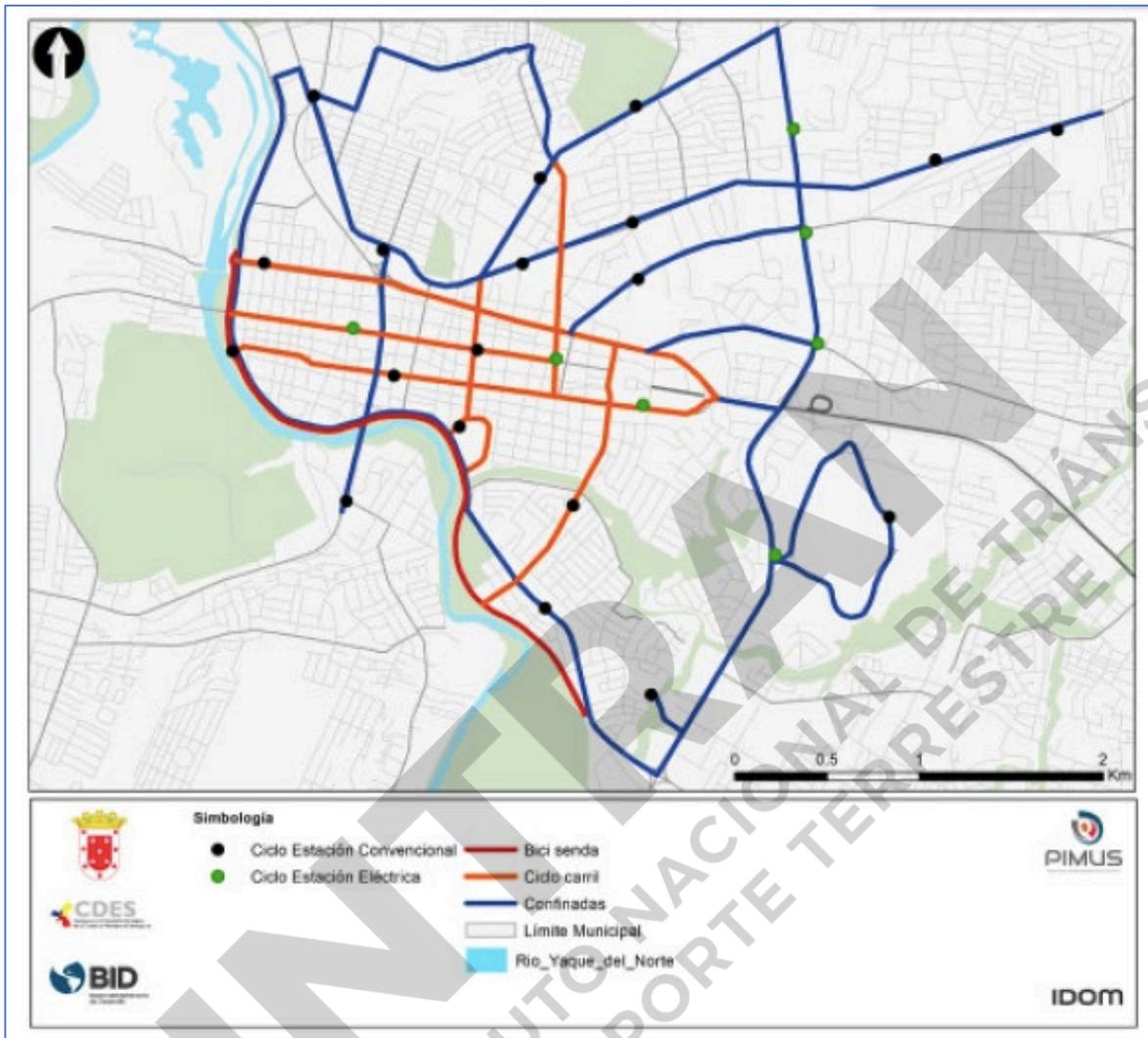


Figura 4. Propuesta de la red de ciclovías para la ciudad de Santiago de los Caballeros.

Lo anterior se complementa con la propuesta de implementar una "Zona 30" que consiste en convertir las vialidades locales del Centro Histórico en Zonas 30, en las cuales la velocidad máxima permitida será de 30 km/h y se contará con un solo carril para el tránsito de vehículo privado y de bicicleta, banquetas amplias y un mismo nivel de piso.

Para esta propuesta, será necesario analizar de manera puntual la sección de cada una de las calles dentro del polígono del Centro Histórico para definir mejor la distribución de anchos; sin embargo, a continuación se define una sección tipo y el polígono de actuación:





*Figura 5. Sección de una calle para Zona 30 en el Centro Histórico.*





### 3. MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR INTRANT



### 3.1. Primera Ciclovía en el Gran Santo Domingo

La medida más sobresaliente relacionada con la promoción en el uso de la bicicleta ha sido la puesta en funcionamiento de un piloto carril que abarca tramos de las avenidas Simón Bolívar, Pedro Henríquez Ureña, Dr. Delgado, Abraham Lincoln y César Nicolás Penson.

Este circuito, exclusivo para ciclistas conecta puntos importantes de la ciudad como farmacias, supermercados, el Centro Olímpico, el Parque Independencia, el Palacio Nacional, el Parque Iberoamericano, la Ciudad Colonial, la Plaza de la Cultura, además de importantes universidades, así como con la línea 1 del Metro de Santo Domingo.

El piloto de ciclovía tiene el propósito de promover el uso de este modo de transporte sostenible, para llamar la atención sobre los derechos de los ciclistas, así como destacar sus beneficios para la salud y la movilidad sostenible



Figura 6. Trazado Ciclovía

La longitud de la Ciclovía es de 7.58 km, debidamente señalizados para su uso, con pintura en el pavimento, señales verticales informativas y también el uso de conos para orientar a los conductores de la existencia de este carril de preferencial para los ciclistas. Su implementación requirió por parte del INTRANT la demarcación de del trazado, guardando la conservación de los anchos necesarios para proporcionar a los usuarios las condiciones de seguridad vial adecuadas, por lo cual aparte de las adecuaciones en infraestructura se ha promovido su buen uso por parte de los agentes de la DIGESETT.





*Figura 7. Implementación de la Ciclovía*

En respaldo a esta iniciativa de fomentar el uso de la bicicleta, los colectivos ciclistas de Santo Domingo sirvieron de apoyo para el INTRANT y la Alcaldía, durante el proceso previo de identificar el circuito piloto, atendiendo a las necesidades y especificación de sus principales necesidades en el espacio público a la hora de transportarse por las vías de la ciudad.

Adicionalmente y teniendo en cuenta las condiciones de pandemia existentes, se han acompañado las medidas con estrategias de comunicaciones para que los ciclistas transiten de forma segura por las vías con el uso del casco y guardando el distanciamiento por el COVID-19, y al mismo tiempo reiteraron a los conductores de vehículos de motor, respetar y proteger a los ciclistas en las vías. Lo anterior, con el



propósito adicional de promocionar la bicicleta como el modo de transporte más recomendable para garantizar el distanciamiento social. Este trabajo de comunicaciones se ha desarrollado de manera articulada con las demás entidades, de tal forma que se logre una mayor apropiación de los ciudadanos por esta medida.



**SIGUE ESTAS RECOMENDACIONES**  
PARA UTILIZAR EL PILOTO CARRIL BICI

- **Sal solo si es necesario.**
- **Planifica tu ruta** y utiliza vías secundarias para conectar con las ciclovías existentes.
- Sigue todas las recomendaciones de **bioseguridad y autocuidado.**
- **Desinfecta la superficie** de tu bici antes y después de montar.
- Mantén **una distancia de 1.5 metros de los vehículos** y distanciamiento social de los demás ciclistas.
- **Respetá** las normas y señales de tránsito.
- **No te sujetes de vehículos** en movimiento.
- **Usa casco** y otros elementos de seguridad.

ADN

POLICIA NACIONAL DIGESETT

SANTO DOMINGO

INTRANT

Figura 8. Pieza de Comunicación para el buen uso de la Ciclovía





Figura 9. Pieza de Comunicación desarrollada por otras entidades involucradas

Esta acción también está en etapa de diseño para ser implementada en Santo Domingo Este y Santo Domingo Norte, articulando así el Gran Santo Domingo.

### 3.2. Día Mundial de la Bicicleta

Apegados a la resolución emitida por la ONU el 12 de abril de 2018, que establece el tres de junio como el Día Mundial de la Bici, el INTRANIT durante 3 años consecutivos ha venido promoviendo esta iniciativa mediante el desarrollo de actividades cuyo propósito es sensibilizar, tanto a las autoridades como a los ciudadanos, sobre cómo mejorar su calidad de vida de acuerdo a la forma en que se movilizan, sobre todo en estos momentos del Covid-19, siendo la bicicleta el modo más recomendable al ser cero emisiones y sostenible.



2018



2019



2020



Figura 10. Promoción del Día Mundial de la Bicicleta

La celebración de esta iniciativa persigue fomentar la creatividad y la participación social, proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta; además de proponer soluciones a retos locales que incluyen la contaminación, el cambio climático, el transporte, la salud, la inclusión y la educación, utilizando la bicicleta como modo de transporte sostenible.



Dentro de las actividades de la celebración de la última versión (2020) se realizó un seminario web denominado Bici Talk, que consistió en un conversatorio desde la plataforma del INTEC, con los actores del ciclismo sobre las acciones desarrolladas por las empresas privadas, grupos ciclistas, ayuntamientos en el ámbito nacional e internacional y de este último conocer la experiencia en el exterior para crear ciclo vías y aumentar los viajes en bici.

En el plano local participaron la alcaldía del Distrito Nacional y la alcaldía de Santiago, los grupos ciclistas Ecobike, San Juan de la Maguana, Víctor Rojas, Soy Ciclista Urbano, Higüey, Santiago, Puerto Plata, Huella Verde y Santo Domingo en Bici; mientras que del sector empresarial Seguros Sura, Domino's Pizza y el programa Heart Riders de la casa Brugal. En la participación internacional estuvo el BID, la AFD, Unión Europea, Países Bajos, la alcaldía de Bogotá y la fundación Despacio de Colombia.



PROGRAMA DE CONTENIDOS

VOYEN BICI WEBINAR BICI TALK  
DÍA MUNDIAL DE LA BICICLETA

MIÉRCOLES 3 DE JUNIO • INICIO - 4:00 P.M.

EN VIVO YouTube • LIVE

intec INTRANT

Figura 11. Actividad BiciTalk – Día Mundial de la Bicicleta 2020

Otras actividades desarrolladas en el marco de esta iniciativa fueron un Bichallenge, la inauguración de la Ciclovía en el GSD, concurso para niños "Manos y Color para la Bici" inauguración de ciclo parqueos y un Concurso de investigación "biciferia" científica.





Figura 12. Ganadores del concurso "Manos y color para la bici"

### 3.3. Bici-Feria Científica: "BICI-IDEAS"

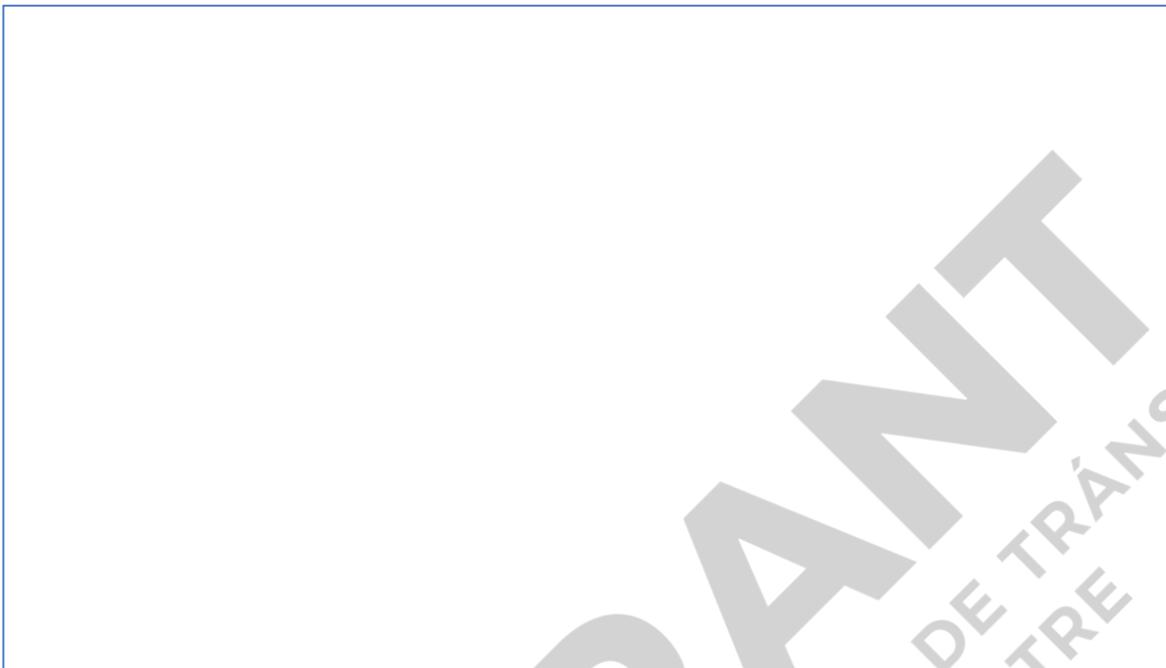
El INTRANT realizó también la primera edición de la "Bici-ideas", una feria científica para la presentación de diseños de creaciones realizadas, instrumentos y herramientas de la bicicleta.

Esta iniciativa busca generar un espacio para la creatividad y la innovación desde las universidades, donde los participantes promueven ideas y soluciones a través de un diseño especializado que promueva el desarrollo sostenible en las ciudades dominicanas. Se convoca a la creación de proyectos que cumplan con rigor técnico y científico donde se produzcan estrategias multidisciplinarias que propicien la modernización y transformación de la movilidad no motorizada.

Los objetivos específicos del concurso son:

- Incentivar a la comunidad académica y/o sector privado a empoderarse de los desafíos de la movilidad no motorizada en nuestro país, con el objetivo de retroalimentar al sector público con ideas innovadoras.
- Incentivar entre los jóvenes para crear una cultura de movilidad sostenible.
- Generar investigaciones respecto a la movilidad no motorizada que sirvan de insumo para futuras estrategias.





*Figura 13. Bici- Feria Científica*

### **3.4. Trabajo con el Sector Privado**

Otra medida ha sido el trabajo articulado con el sector privado para promover una movilidad sostenible. En este sentido, el resultado más sobresaliente ha sido el reconocimiento a la firma Domino's, como empresa comprometida en salvar vidas, implementando sus buenas prácticas a favor de la seguridad vial y del medio ambiente, cambiando el modo de transporte para sus entregas por bicicletas y motocicletas eléctricas, promoviendo la movilidad limpia.

El objetivo de esta iniciativa ha sido reducir el impacto ambiental de las miles de entregas, así como aumentar la eficiencia del proceso de entrega de pedidos, de una manera amigable con el medio ambiente. Este tipo de medidas ha sido apoyadas y valoradas por el INTRANIT por su interés en la movilidad sostenible y por contribuir a lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible.





*Figura 14. Bicicleta eléctrica utilizada para domicilios por parte del sector privado.*

### **3.5. Recorrido urbano "City-Tour" en Bicicleta**

En diciembre de 2019 decenas de ciclistas coordinados por el INTRANT y la Alcaldía del Distrito Nacional, realizaron un recorrido por la ciudad y llevaron un tiempo de alegría a niños hospitalizados en el Robert Reid Cabral. La actividad realizada a propósito de la temporada navideña forma parte de los esfuerzos que se realizan para el desarrollo de la movilidad sostenible y la promoción de uso de transporte alternativo, para contribuir además con el medio ambiente con la reducción de los Gases de Efecto Invernadero (GEI).

El recorrido integrado por el grupo de ciclistas "Los Platanuses" partió desde el Parque Iberoamericano del Distrito Nacional y realizaron la primera parada en el citado hospital infantil, donde compartieron juguetes y presentes con los niños internos. Luego de este se organizan más recorridos urbanos con los colectivos de ciclistas y empresas privadas.





*Figura 15. Recorridos urbanos en Bicicleta*

### **3.6. Al Metro en Bici**

En el año 2019 se desarrolló un programa cuyo objetivo era impulsar la intermodalidad en los desplazamientos, permitiendo la entrada de bicicletas de manera definitiva en los vagones del Metro y cabinas del Teleférico de Santo Domingo en coordinación con OPRET. Este ingreso se definió en unas franjas horarias específicas: i) lunes a viernes 10am a 1pm; ii) sábado de 10am a 10pm; y Domingos y Festivos durante todo el día.



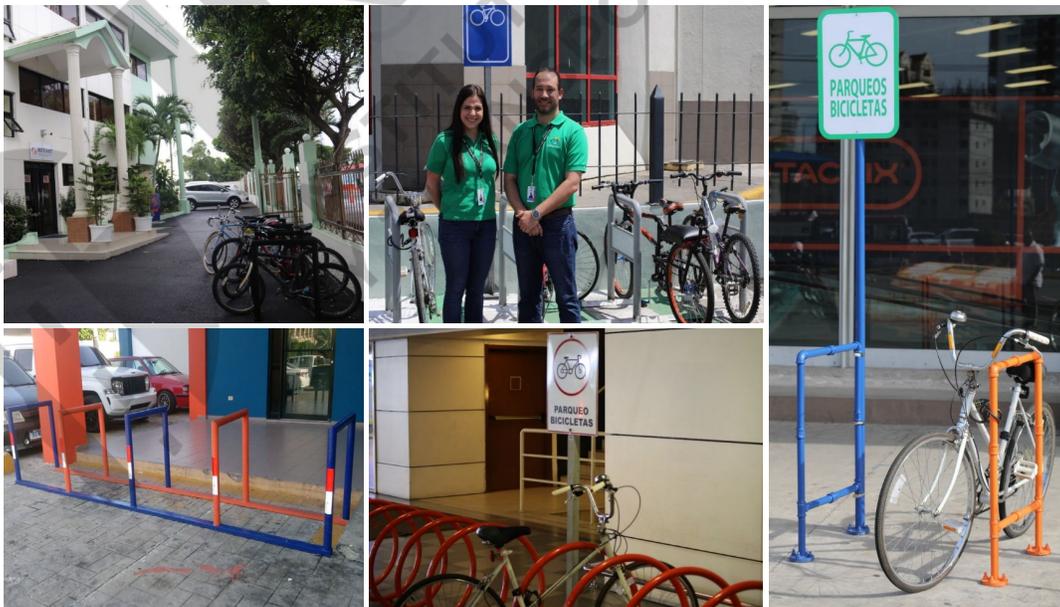


*Figura 16. Ingreso de Bicicletas al Metro y Teleférico*

### **3.7. Creación de cicloparqueaderos**

Desde la 1era edición de la Semana Nacional de Movilidad Sostenible en 2018, se inició una jornada para incentivar tanto a instituciones del sector público como empresas del sector privado y centros comerciales, a colocar cicloparqueos dentro de sus instalaciones. Esto surge en respuesta a la necesidad de los ciclistas, que fue expresada en una encuesta realizada por el INTRANT en ese mismo año.

Se ha motivado a diferentes centros comerciales, empresas privadas, públicas y organismos internacionales como UE y Naciones Unidas valorando mediante la entrega de certificado la creación de los cicloparqueos dentro de sus instalaciones



*Figura 17. Muestra de cicloparqueaderos en centros comerciales y empresas privadas*



### 3.8. Campañas de promoción y seguridad ciclista

Otra acción que se desarrollado es una campaña de promoción y seguridad ciclista, a través de la cual se promoverán campañas publicitarias permanentes con mensajes dirigidos tanto a los conductores como a los usuarios de bicicleta para promover su uso y crear conciencia respecto al uso de la bicicleta en la vía pública, basada en los siguientes enfoques:

- Derechos ciclistas
- Deberes ciclistas
- Seguridad Ciclista
- Deberes de los conductores de vehículos hacia los ciclistas



Figura 18. Extracto de las artes y publicaciones de la campaña.



### 3.9. SITP App

A raíz del PMUS y de las iniciativas del INTRANT desde la Dirección de Movilidad Sostenible junto con la Dirección de tecnología, en la segunda jornada de celebración de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible en septiembre del 2019 se da a conocer el App del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) creada para dar respuesta a la necesidad evidente de información sobre el sistema formal de transporte público, como primera etapa en una misma plataforma.

Dentro de sus objetivos específicos se encuentra el informar sobre otros modos de movilidad sostenible como la bicicleta, mediante información sobre la ubicación de cicloparqueaderos y las ciclovías existentes.



Figura 19. Pestaña de Parqueo para bicicletas del SITP App.

Esta aplicación como herramienta para los ciclistas, se le incluyó en la última actualización la opción "Recorridos / Tracker", que da la oportunidad al ciclista de grabar y compartir los recorridos que el mismo realice a lo largo de todo el territorio nacional.

Esto cumple con un propósito dual, ya que alimenta la base de datos de la Institución sobre las vías donde más ciclistas circulan, su velocidad y la hora del día, lo que es primordial para el proceso de toma de decisiones sobre la implementación de ciclo vías, al igual que medidas estén dirigidas a fortalecer la seguridad del ciclista. En la siguiente figura, se muestra la opción de un nuevo recorrido, o ver los ya realizados por el usuario del App en el pasado. Adicionalmente, la imagen del mapa es una muestra de como se visualiza el recorrido en vivo.





Figura 20. Pestaña de Recorridos/tracker para bicicletas del SITP App.





## 4. LA BICI Y EL COVID 19



## 4.1. El Papel de la Bicicleta en la Post Pandemia

El distanciamiento social se ha vuelto una necesidad latente para combatir al COVID 19, por lo cual los sistemas de transporte tradicionales como los buses o los trenes, a pesar de ser absolutamente necesarios para las dinámicas urbanas y regional, representan un factor a tener en cuenta para evitar la generación de focos de contagio.

En este contexto, las administraciones han tomado medidas como reducir la capacidad de los vehículos entre un 30% y 50% de tal forma que no se produzcan grandes aglomeraciones en el interior de los mismos o en las estaciones. Ante esta situación, la bicicleta se convierte en una alternativa eficiente desde el punto de vista de bioseguridad y de economía, para quienes a diario necesitan realizar desplazamientos para dirigirse a sus lugares de trabajo.

Esta nueva dinámica ha hecho repensar los esquemas de movilidad en las grandes ciudades, priorizando a la bicicleta sobre los demás modos. La República Dominicana, como se mostro anteriormente, ha dado pasos importantes en esta dirección, sin embargo, es posible abarcar un espectro mas grande de medidas, en donde las experiencias internaciones son un buen punto de partida.

- **Bogotá:** Desde el 25 de marzo de 2020, la Alcaldía de Bogotá ha venido habilitando una serie de ciclovías provisionales, que le han facilitado la movilización a 922.000 ciclistas. A los 550 kilómetros ya existentes de ciclovías, se le sumaron 80 kilómetros más temporales que la autoridad tienen pensado dejar de forma permanente una vez pase la emergencia sanitaria. Según encuestas desarrolladas por la administración distrital, el 59% de las personas señalan que, si las condiciones de infraestructura y seguridad mejoran, estarían dispuestos a movilizarse principalmente en bici.



Figura 21. Ciclovía provisional en Bogotá



- **Berlín:** El distrito berlinés de Friedrichshain-Kreuzberg fue uno de los primeros en implementar infraestructura temporal para facilitar el ciclismo más seguro y cómodo en reacción a estos patrones de movilidad cambiantes por la pandemia. También han generado guías para planificar una infraestructura segura y temporal, aplicable a ciudades que actualmente no ofrecen suficiente espacio para los ciclistas.

Las autoridades alemandas recomiendan en los semáforos colocarse uno detrás del otro y no en paralelo. Después de usar la bicicleta, también se aconseja lavarse bien las manos. Según el club de la bicicleta alemán, 5,5 millones de alemanes optaron por esta opción el año pasado, por lo que no sería extraño que, con la crisis de la Covid-19, aumentaran los ciclousuarios en un país que tiene más de 100.000 kilómetros de ciclovías.

- **París:** Adicional a la cantidad de kilómetros de ciclocarriles implementados (50km) el gobierno entrega ayudas de hasta de 50EUR por personal, para reparar las bicicletas deterioradas, a través de los reparadores asociados en la Federación Francesa de Usuarios de Bicicletas. Así mismo, se potencializó el Plan Vélo, en el cual las actuaciones se orientan a reutilizar calzadas y eliminar aparcamientos en superficie (hasta un 72%), así como vetar a los automóviles de algunas calles. También se contemplan incentivos para cambiar coches por bicis, haciendo que las empresas gratifiquen con hasta 400 euros mensuales a los empleados que acudan en bici al trabajo.



*Figura 22. Priorización de la bicicleta en las vías de París.*

- **Milán:** La estrategia desarrollada en esta ciudad contempla un uso seguro del transporte público, más zonas peatonales, áreas limitadas a 30 kilómetros por hora y 35 nuevos kilómetros de carril bici. En línea con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), la estrategia Strade Aperte de Milán contempla crear



un sistema de carril bici que conecte barrios y zonas del área metropolitana. Entre mayo y diciembre de 2020 se implementarán 35 nuevos kilómetros de carril bici que se sumarán a los 220 actuales, de los cuales más de 22 kilómetros estarán listos en verano. Así mismo, se creará un observatorio para la monitorización en tiempo real de la efectividad de las intervenciones, la capacidad de respuesta a las medidas de distanciamiento social y la toma de decisiones basada en datos sobre accidentes, movilidad y uso de bicicletas.



*Figura 23. Bici carril en Milán.*

- EE.UU: Algunas tiendas de bicicletas en Brooklyn están vendiendo el doble de bicicletas que de costumbre. Un minorista en Washington, DC, vendió todas sus bicicletas a fines de abril y ha presentado más pedidos anticipados que nunca en sus 50 años de historia. Por su parte, en marzo, las ventas de bicicletas de uso diario y de acondicionamiento físico aumentaron un 66%, las bicicletas recreativas aumentaron un 121%, las bicicletas para niños aumentaron un 59% y las eléctricas 85%. Para seguir impulsado este modo, Nueva York abrió temporalmente 100 millas para peatones y ciclistas, una medida que puede conducir a cierres permanentes, dicen las autoridades. Oakland planea cerrar cerca del 10 por ciento de sus calles a automóviles durante la pandemia, mientras que Seattle dijo que cerraría permanentemente 20 millas de carreteras.

El INTRANT toma la experiencia internacional como base para la reflexión y la definición de acciones y estrategias adaptadas al contexto de movilidad en República Dominicana y la regulación existente.



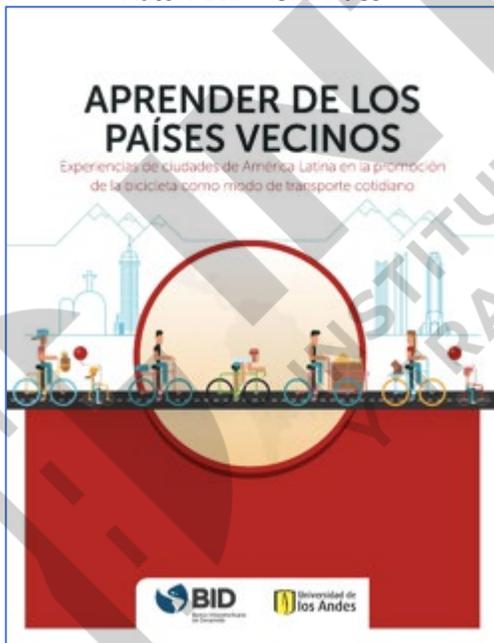


Figura 24. Campaña de promoción de viajes en BICI por el covid-19

Del mismo modo, considera muy relevante apoyarse en estudios y publicaciones desarrollados por organismos internacionales o Gobiernos en América Latina como en otros países de Europa. Destacamos algunas de ellas:

[Aprender de los países vecinos: Experiencias de ciudades de América Latina en la promoción de la bicicleta como modo de transporte cotidiano](#)

Autor: BID - UniAndes



[Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe](#)

Autor: BID - UniAndes



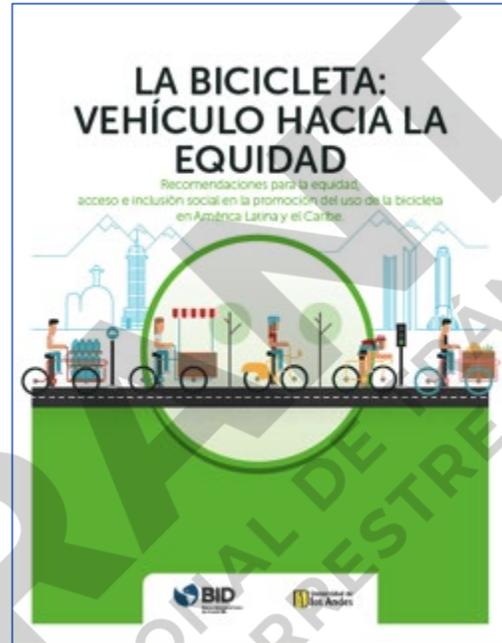
[Cómo promover el buen uso de la bicicleta:](#)  
[Exposición del ciclista en ámbito urbano:](#)  
[Diagnóstico y recomendaciones](#)

Autor: BID - UniAndes



[La Bicicleta: Vehículo hacia la equidad:](#)  
[Recomendaciones para la equidad, acceso e inclusión social en la promoción del uso de la bicicleta en América Latina y el Caribe](#)

Autor: BID - UniAndes



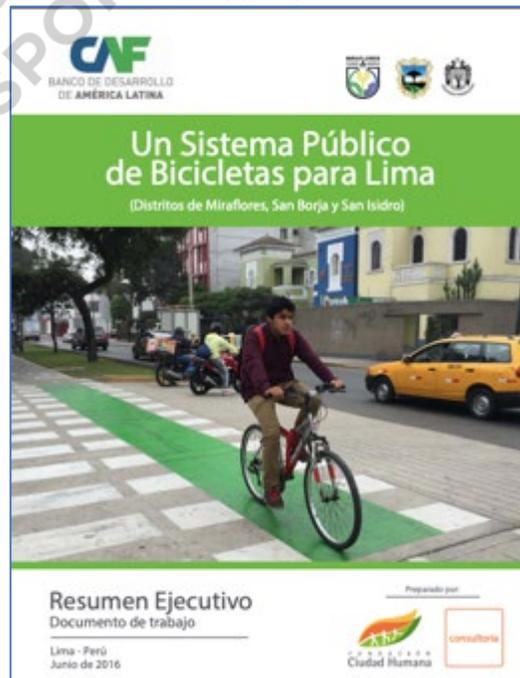
[Propuesta y recomendaciones para la formulación de una estrategia para la Bicicleta en Lima Metropolitana](#)

Autor: Banco Mundial



[Un Sistema Público de Bicicletas para Lima](#)

Autor: CAF



[Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación](#)

Autor: UE – AFD - CAF



[Crear Espacios Seguros para el Ciclismo en 10 Días](#)

Autor: Mobycon





## 4.1. Conclusiones y Recomendaciones

La promoción de la Bicicleta como modo de transporte cotidiano es una iniciativa que día a día tiene mayor acogida a nivel mundial, en donde las circunstancias particulares de la pandemia del COVID 19, han potencializado esta idea. Varios países en el mundo están priorizando este modo de transporte por encima del carro particular e incluso sobre el transporte público; y la República Dominicana no ha sido ajena a este fenómeno.

Desde el INTRANT se han venido haciendo grandes esfuerzos para promocionar y masificar el uso de la bicicleta en el contexto urbano, por lo cual desde hace varios años se realizan campañas, proyectos, estrategias y demás herramientas que permitan impulsar a los dominicanos a utilizar modos de transporte sostenibles.

Tal vez el paso mas importante ha sido la implementación del piloto de ciclovía en el Distrito Nacional, en donde a través de la infraestructura exclusiva se buscan generar las condiciones adecuadas para realizar desplazamientos seguros y eficientes en bicicleta. Este tipo de labores ha sido un trabajo coordinado entre diferentes entidades, en donde la existencia de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) ha sido una herramienta importante para lograr enfocar los esfuerzos y objetivos institucionales.

El INTRANT como máximo ente rector de la movilidad en la República Dominicana tiene como meta clara seguir impulsando el uso de la bicicleta, por lo cual se hace necesario seguir desarrollando medidas para dicho fin, algunas de ellas enfocadas en:

- Mejorar la infraestructura para los desplazamientos.
- Seguir promoviendo y generando condiciones de seguridad vial para los ciclistas.
- Seguir desarrollar infraestructura complementaria como biciparqueaderos.
- Fomentar el desarrollo de estímulos tributarios y económicos.
- Alinear los planes de ordenamiento territorial y de movilidad con los objetivos específicos en términos de movilidad activa.
- Concientizar a todos los agentes viales sobre la vulnerabilidad de los ciclistas para aumentar su cuidado.

