

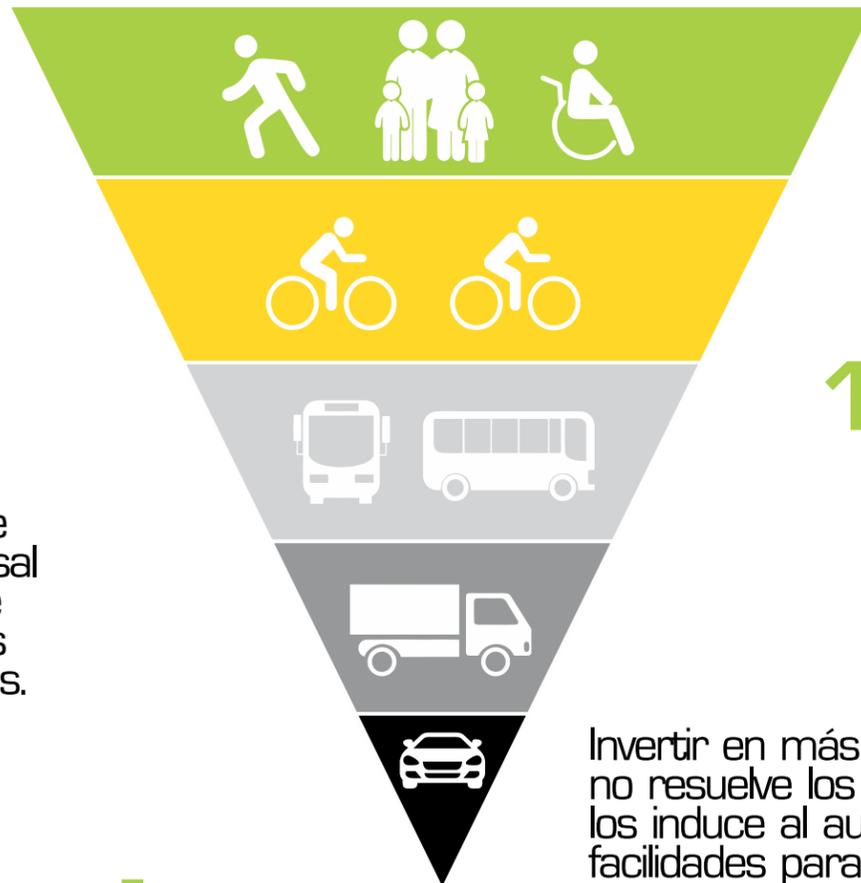


# MAPLA **AMPLAN**

Crucero Libramiento Oriente | Julio 2019

## Jerarquía de Movilidad Urbana Sustentable

+ deseable



Completas  
Accesibles  
Incluyentes  
Seguras  
Intermodales

El derecho a moverse por la ciudad es universal y no debe reservarse sólo a los propietarios de automoviles privados.

- deseable

**166,462** Vehículos en Uruapan

**6.39%**  
Vehículos del Estado  
INEGI 2017



**8-10%**  
cada año

Invertir en más obras para el automovil, no resuelve los problemas de congestionamiento, los induce al aumento de espacios y facilidades para el auto.

### 3 PILARES

- Uso de suelo que incorpore necesidades de movilidad
- Restricción del uso del vehiculo privado
- Sistema de transporte público eficaz



## Calle Completa

Espacio correctamente diseñado para permitir la movilidad de todos los actores.

## Cruce Seguro

Punto de la vía que permite atravesar a pie, se distinguen por rayas pintadas sobre el pavimento y respetan las líneas de deseo peatonal.

## Línea de Deseo Peonato

Líneas más directas que llevan al transeúnte a su destino, haciendo eficiente el desplazamiento de las personas.



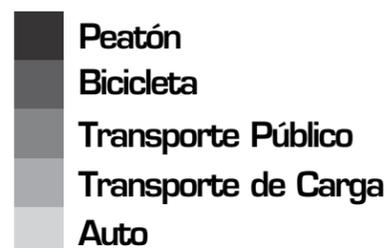
Una calle completa es una vía diseñada para que las personas de todas las edades y habilidades puedan convivir y transitar de una forma segura, accesible y eficiente.

En Uruapan, por su topografía es posible rediseñar las calles, al día de hoy no existe ningún cruce diseñado adecuadamente, y existen oportunidades en distintas vialidades que necesitan con urgencia un tratamiento específico.

Las calles completas se logran mediante la redistribución del espacio vial y la correcta operación de la vía. Para proteger y promover la circulación de todos los usuarios, el diseño y la implementación de una calle completa debe considerar estos elementos:

- Rediseño de intersecciones con criterios de diseño universal.
- Ampliación de banquetas o espacios compartidos
- Redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras y otorgar espacio a peatones y ciclistas.
- Mejoramiento de los tiempos semafóricos, incluyendo los tiempos peatonales.
- Sistemas de información peatonal y ciclista.
- Reconfiguración del espacio urbano para revitalizar el espacio público, el comercio local y el desarrollo inmobiliario.

## ¿Cómo es la Movilidad en Uruapan?



# CRUCEROS PROPUESTOS



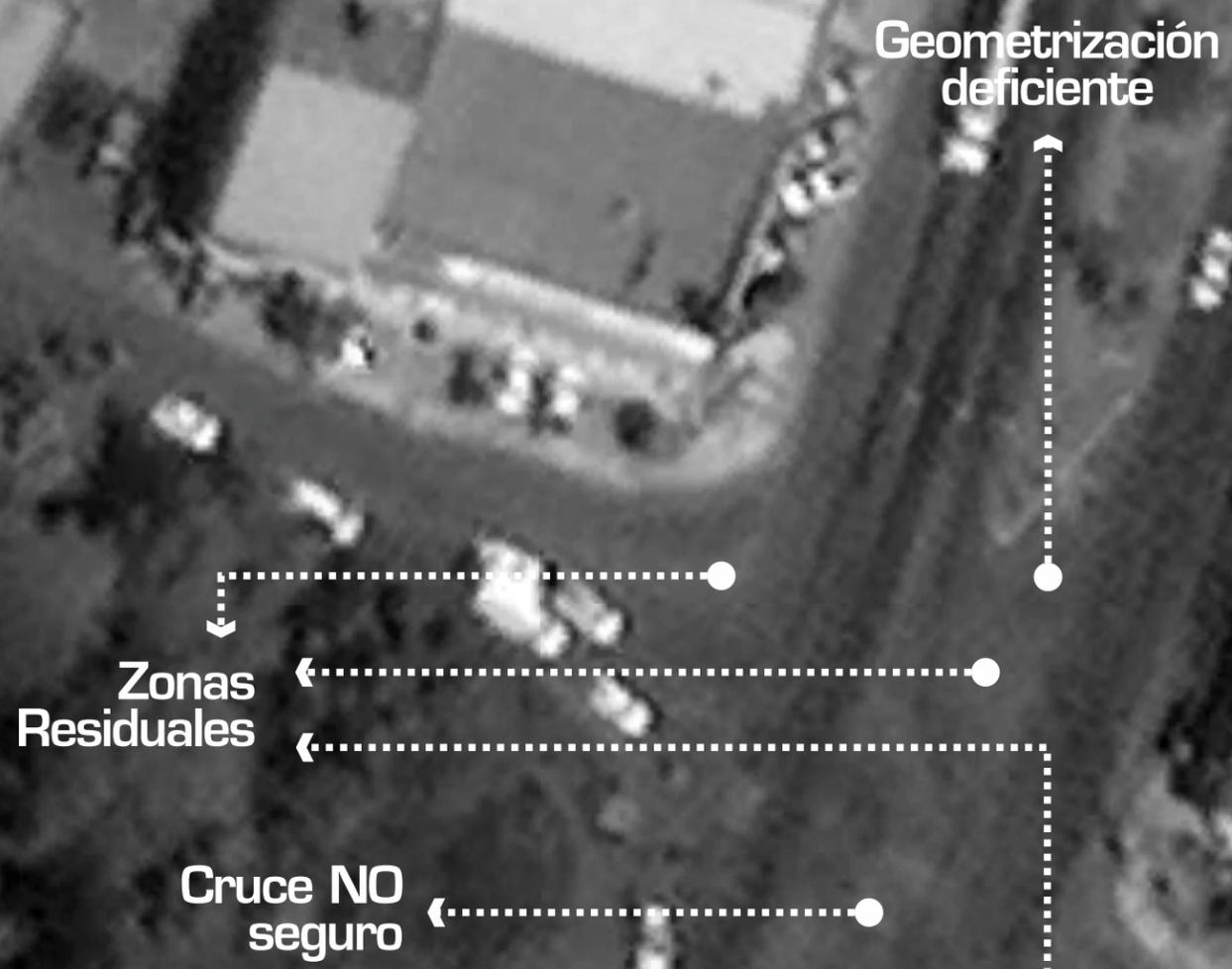
# 1.0 CRUCERO PROPUESTO

## Libramiento Oriente - Calz. La Fuente



# ESTADO ACTUAL

## Libramiento Oriente - Calz. La Fuente



**Invasión de la vía pública**



**De la Fuente**

**Cruce NO seguro**



**Calzada La Fuente**

**Geometría NO definida**

**Libramiento Oriente - Norte**



**Asfalto en mal estado**

**Libramiento Oriente - Sur**



**Geometrización mal diseñada**

Calzada  
La Fuente

Valentín  
Gómez  
Farías

de la  
Fuente

Observaciones

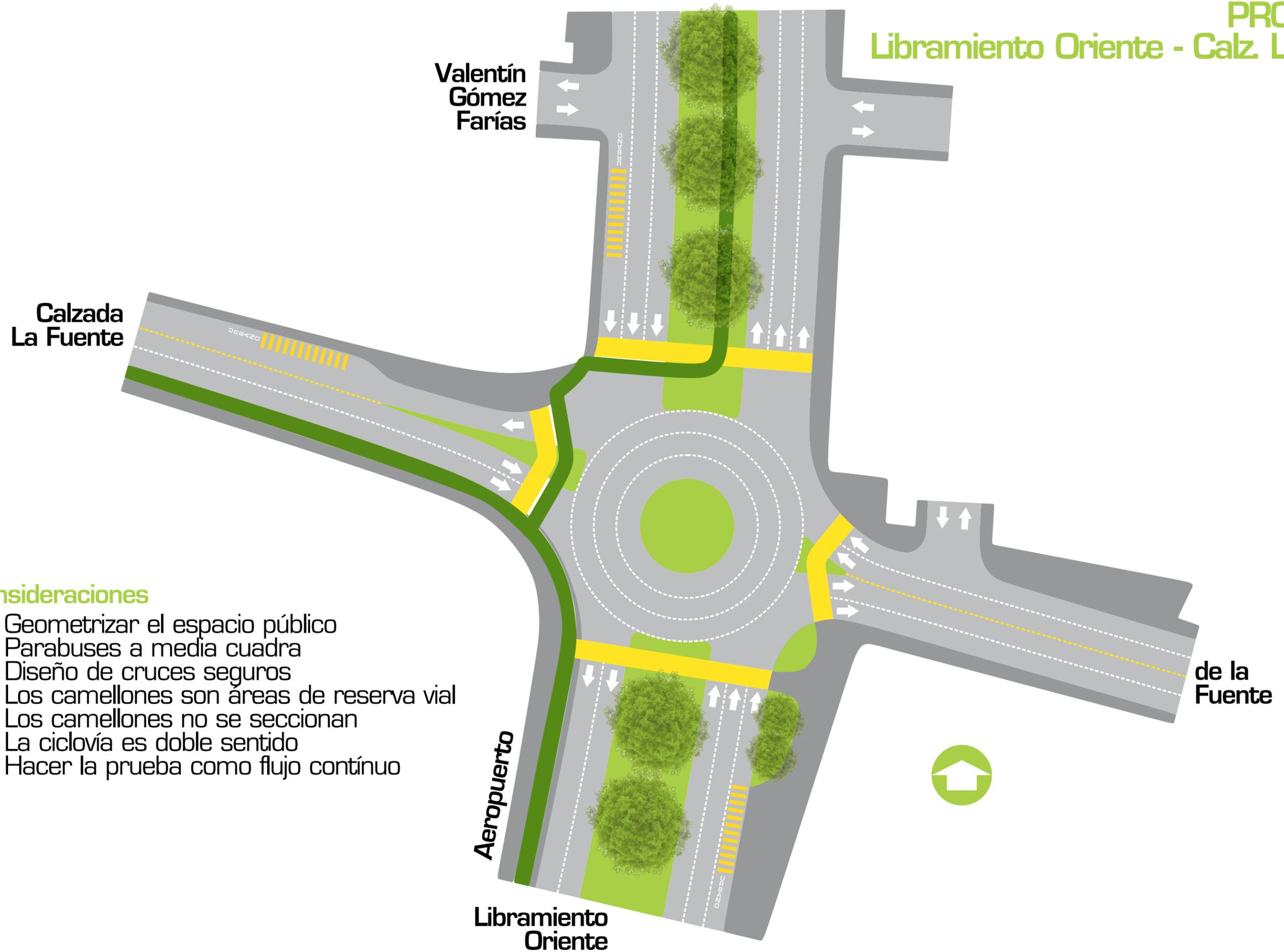
- Geometrias NO definidas
- Parabuses NO definidos
- Cruce NO seguro
- Semaforización programada

Aeropuerto

Libramiento  
Oriente



# PROPUESTA Libramiento Oriente - Calz. La Fuente



## Consideraciones

- Geometrizar el espacio público
- Parabuses a media cuadra
- Diseño de cruces seguros
- Los camellones son áreas de reserva vial
- Los camellones no se seccionan
- La ciclovía es doble sentido
- Hacer la prueba como flujo continuo

# PROPUESTA Libramiento Oriente - Calz. La Fuente



# 2.0 ESTADO ACTUAL

## Libramiento Oriente - J. romero Flores



# ESTADO ACTUAL

## Libramiento Oriente - J. romero Flores

Geometrización  
deficiente



Zonas  
Residuales



Cruce NO  
seguro



# ESTADO ACTUAL

## Libramiento Oriente - Calz. La Fuente

Invasión de  
banqueta



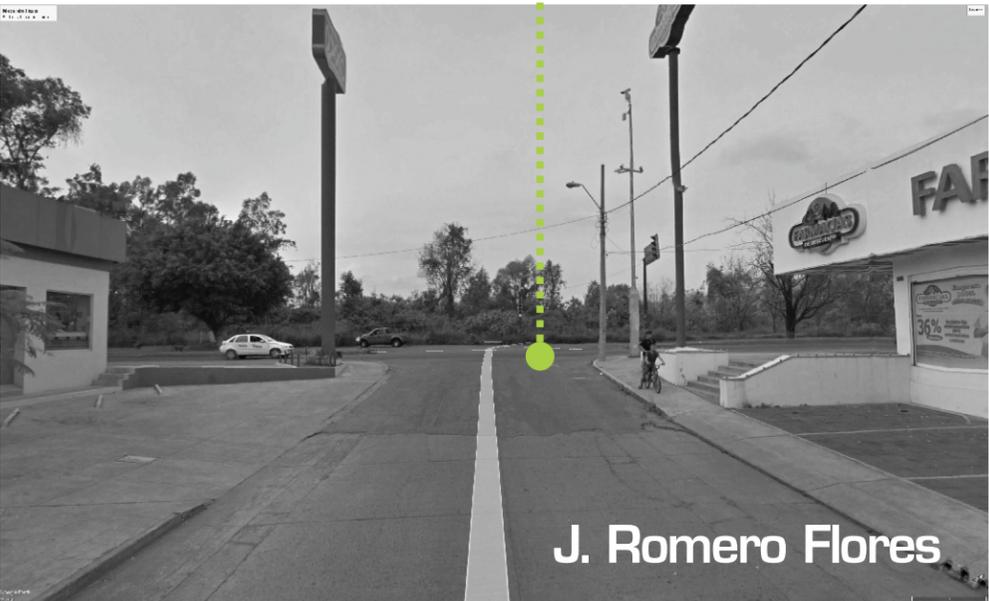
Invasión de  
carril

Definir  
ciclovía   Definir  
sendero



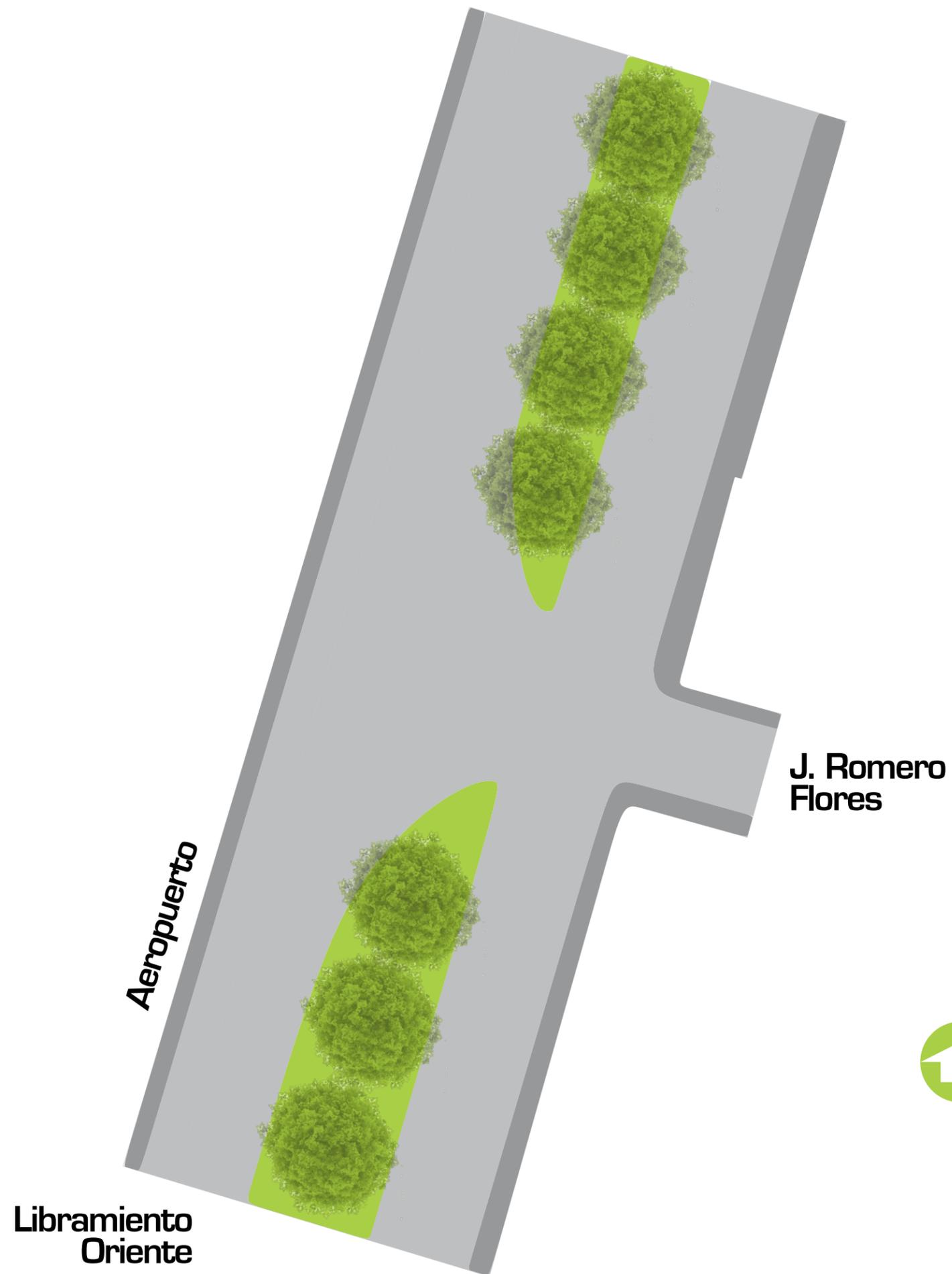
Geometrización  
NO definida

Cruce NO  
seguro



# ESTADO ACTUAL

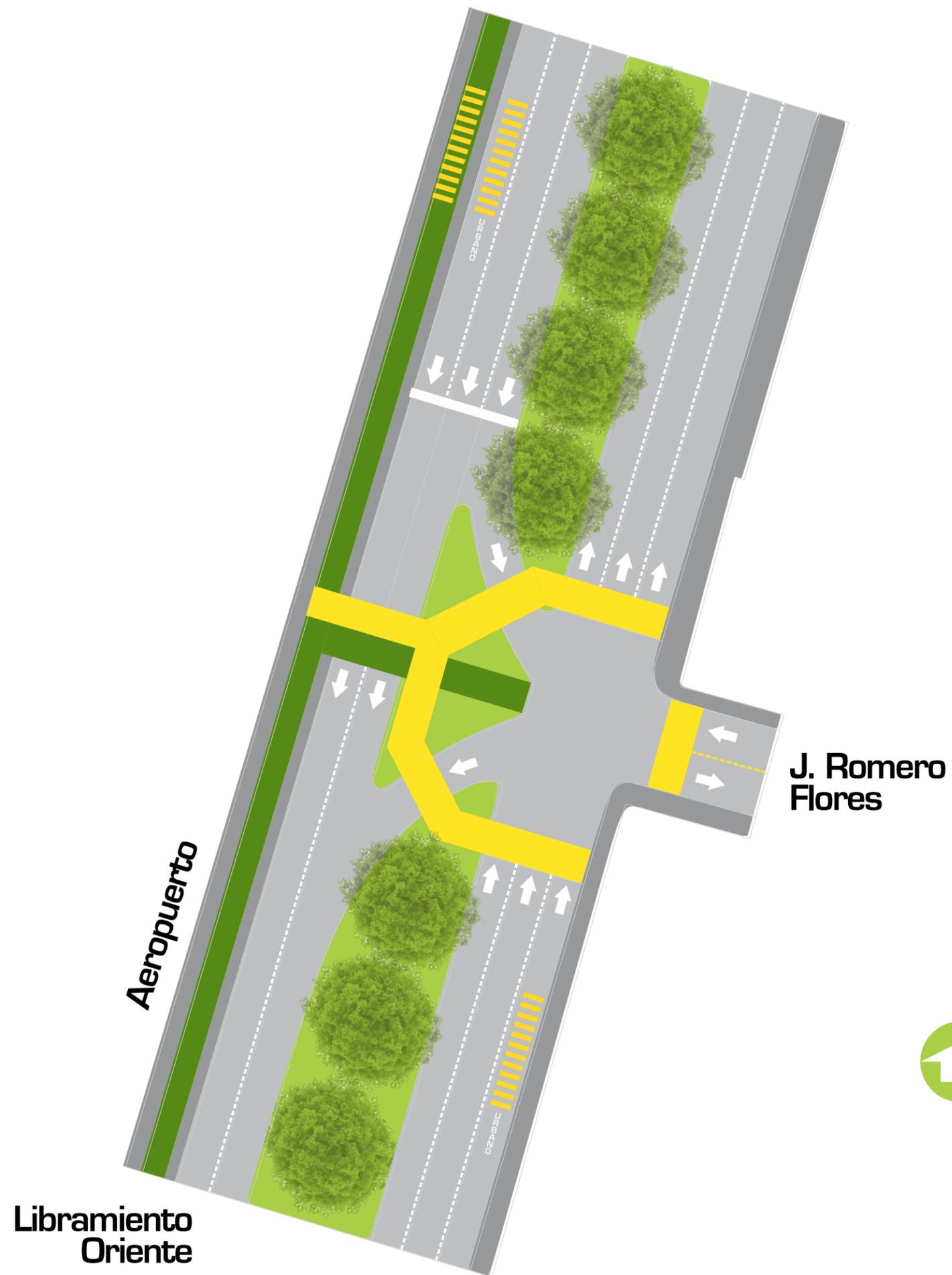
## Libramiento Oriente - J. Romero Flores



### Observaciones

- Geometrias NO definidas
- Parabuses NO definidos
- Cruce NO seguro
- Semaforización programada

# PROPUESTA Libramiento Oriente - J. Romero Flores



## Consideraciones

- Geometrizar el espacio público
- Parabuses a media cuadra
- Diseño de cruces seguros
- Los camellones son áreas de reserva vial
- Los camellones no se seccionan
- La ciclovía es doble sentido

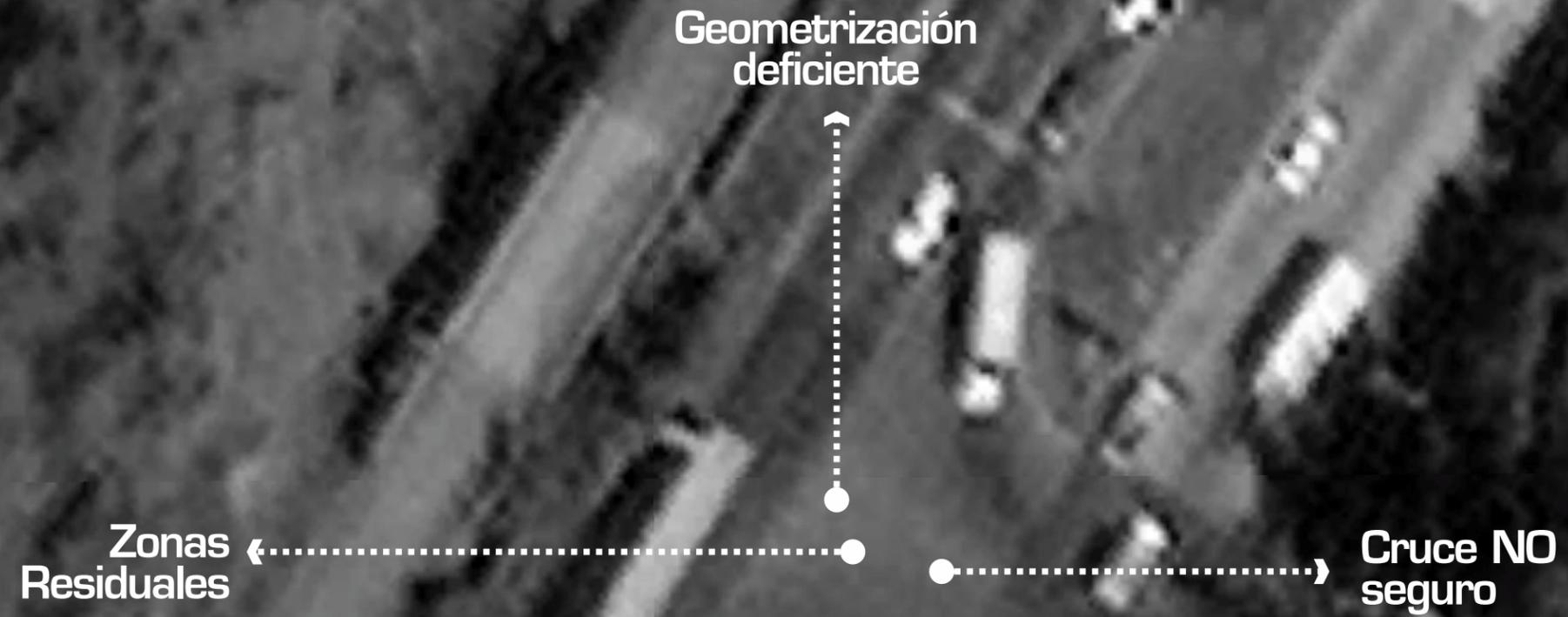
# 3.0 CRUCERO PROPUESTO

## Libramiento Oriente - Av. San Francisco Uruapan



# ESTADO ACTUAL

## Libramiento Oriente - Calz. La Fuente

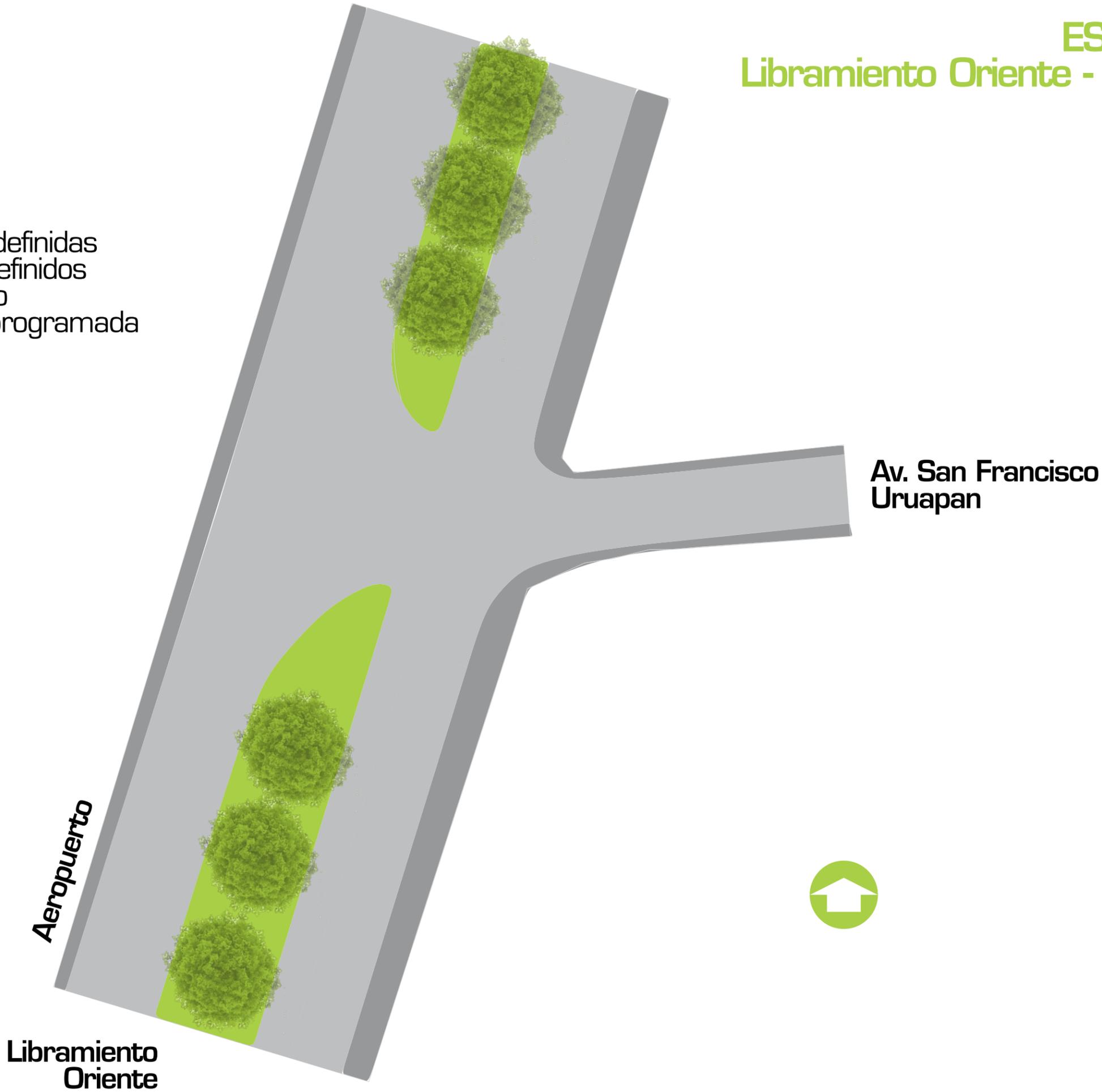


# ESTADO ACTUAL

## Libramiento Oriente - Calz. La Fuente

### Observaciones

- Geometrias NO definidas
- Parabuses NO definidos
- Cruce NO seguro
- Semaforización programada



# ESTADO ACTUAL

## Libramiento Oriente - Calz. La Fuente

### Consideraciones

- Geometrizar el espacio público
- Parabuses a media cuadra
- Diseño de cruces seguros
- Los camellones son áreas de reserva vial
- Los camellones no se seccionan
- La ciclovía es doble sentido



# ESTADO ACTUAL

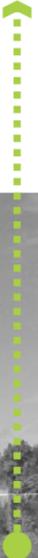
## Libramiento Oriente - Calz. La Fuente

Asfalto en mal estado



Libramiento Oriente - Sur

Extender Trazo Ciclovía



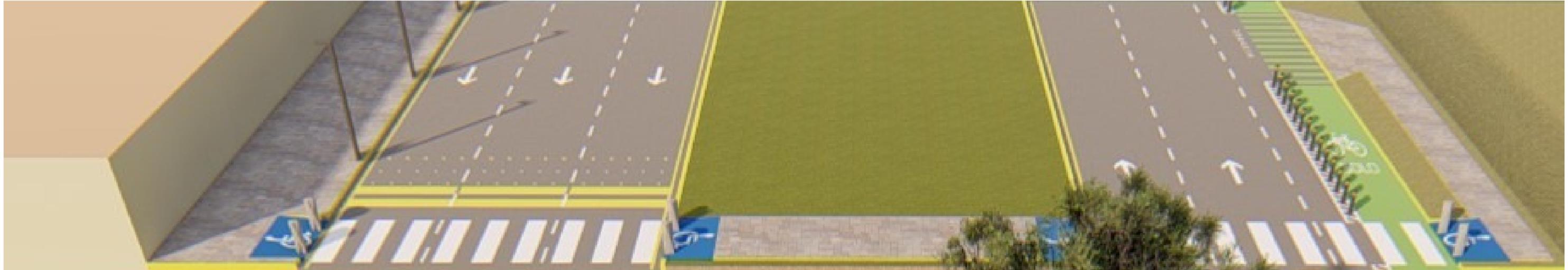
Libramiento Oriente - Norte

Cruce NO seguro



Av. San Francisco Uruapan

# PROPUESTA Libramiento Oriente



sendero

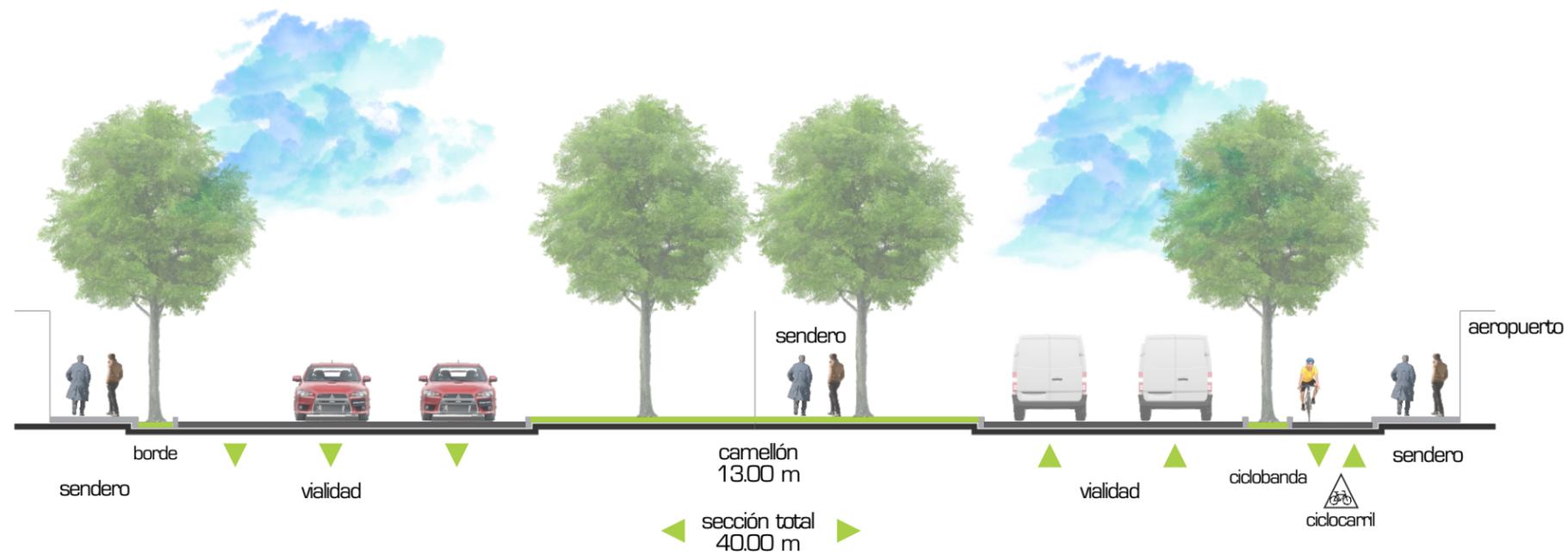
vialidad

camellón

vialidad

ciclocarril

sendero



## Señales preventivas

### Cruce de ciclistas



Se utiliza para indicar a los peatones y conductores de vehículos automotores la proximidad del cruce con una vía ciclista. Esta señal debe ser visible para los peatones y automovilistas.

La señal debe complementarse en la parte inferior con la señal informativa «sentido del tránsito», sobre todo cuando el sentido de circulación de las bicicletas sea en contraflujo.

## Señales restrictivas

### Conserve su derecha



Se emplea en los tramos de vías ciclistas bidireccionales con el objetivo de que los usuarios transiten por el carril de la derecha. Esta señal debe de ser visible a los ciclistas.

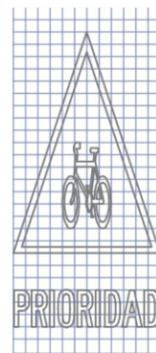
## Señales informativas de destinos

### Identificación de ruta ciclista

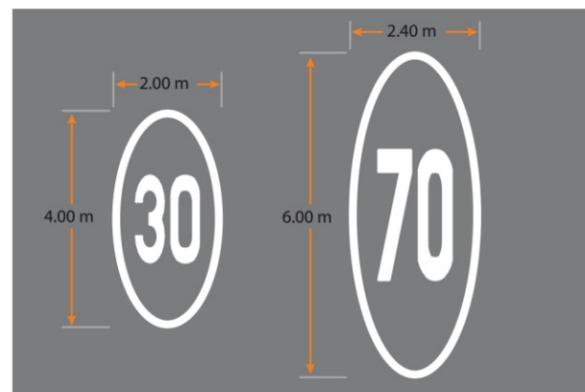


Se utiliza para identificar las diferentes rutas ciclistas dentro de la ciudad según la nomenclatura establecida en la red de movilidad en bicicleta. Se complementa con placas adicionales para indicar el inicio o término del tramo, el kilometraje o el sentido del tránsito.

Los elementos que deben integrar esta señal son: número de la ruta, el símbolo de servicio ciclista y una placa adicional indicando el inicio o término del tramo, el kilometraje o el sentido del tránsito.



□ X=0.2 m



## Señales informativas de servicios

### Infraestructura ciclista compartida



Se utiliza para indicar la prioridad de circulación ciclista. Esta señal se coloca en vialidades o carriles compartidos ciclistas. Esta señal debe ser visible para los automovilistas y ciclistas, por lo que es necesario que se coloque una placa en cada tramo de la vía.

La señal debe complementarse en la parte inferior con una placa que contenga la leyenda «prioridad».

### Infraestructura ciclista delimitada o segregada



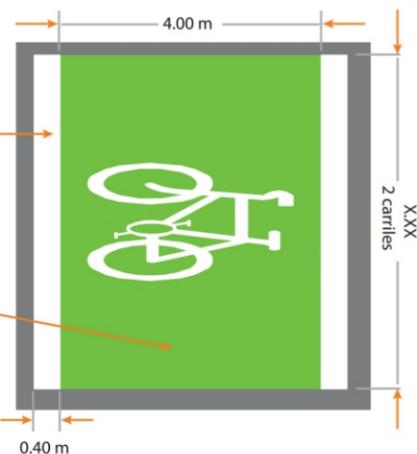
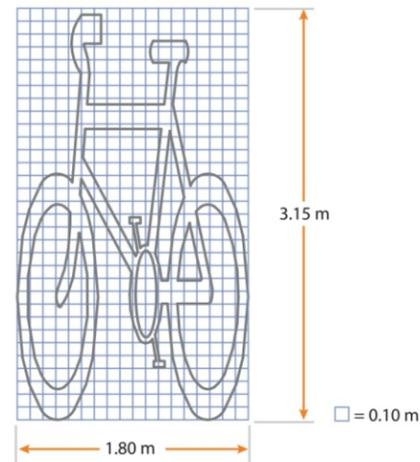
Se utiliza para indicar el servicio de carril exclusivo para la circulación ciclista. Esta señal se coloca en los inicios de cada tramo de ciclocarriles y ciclovías.

Adicionalmente, se puede utilizar para indicar servicios especiales como rampas ciclistas en escaleras.

### Área de tránsito mixto



Se coloca para indicar las vialidades en donde no existen dispositivos que delimiten áreas de circulación de los diversos usuarios.



### Información complementaria a la señal prohibido seguir de frente o dar vuelta izquierda o derecha



Esta señal indica que las bicicletas están exentas de obedecer dicha señal. Su uso es para zonas de hábitat en las que se permite la circulación ciclista en contrasentido o cuando existe una infraestructura ciclista en contraflujo en calles de un solo sentido.

### Zona de tránsito calmado (Zona 30)



Se utiliza en los accesos y salidas de las áreas decretadas como zonas de tránsito calmado, con el objetivo de indicarle a los automovilistas que se encuentran en una zona preferencial para peatones y ciclistas en donde encontrarán dispositivos de infraestructura vial que le obligan a mantener una velocidad menor a los 30 Km/hr.

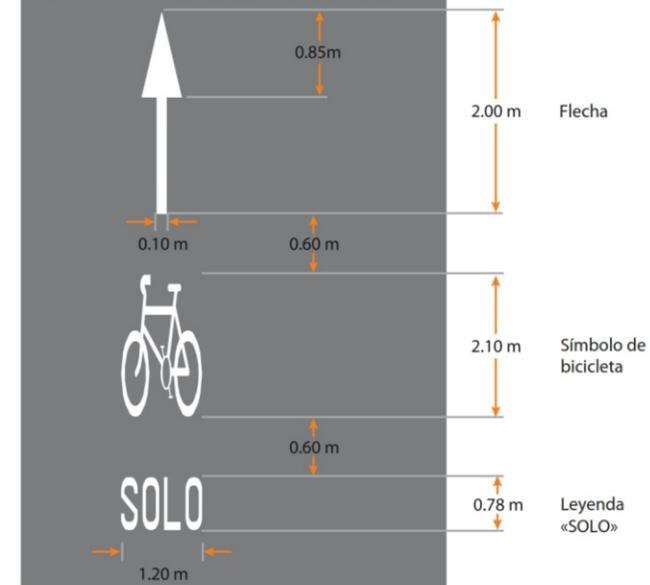
Se podrán colocar placas adicionales con las leyendas «principia» o «termina» acompañadas de una flecha ascendente o descendente respectivamente.

### Prohibido el paso a bicicletas



Esta señal se usa para prohibir la entrada de bicicletas a vialidades o espacios donde las condiciones del entorno no permitan la circulación de estos vehículos. Se debe colocar al inicio del tramo de referencia.

### El tamaño de esta marca puede variar dependiendo de las dimensiones del carril ciclista



Manual de Calles. Diseño vial para ciudades mexicanas.  
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano  
Banco Interamericano de Desarrollo  
Instituto de Políticas y Transporte para el Desarrollo

Vialidad Ciclo-Inclusiva. Recomendaciones de Diseño  
Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo  
Abril 2015

Manual de Diseño para el Tráfico de Bicicletas  
CROW, Ede  
Marzo 2011

Calles Completas  
Instituto de Políticas y Transporte para el Desarrollo  
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

Ciclociudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas  
Instituto para Políticas de Transporte y desarrollo, México  
2011

**Coordinación de Proyectos**  
Instituto Municipal de Planeación  
Julio 2019

