

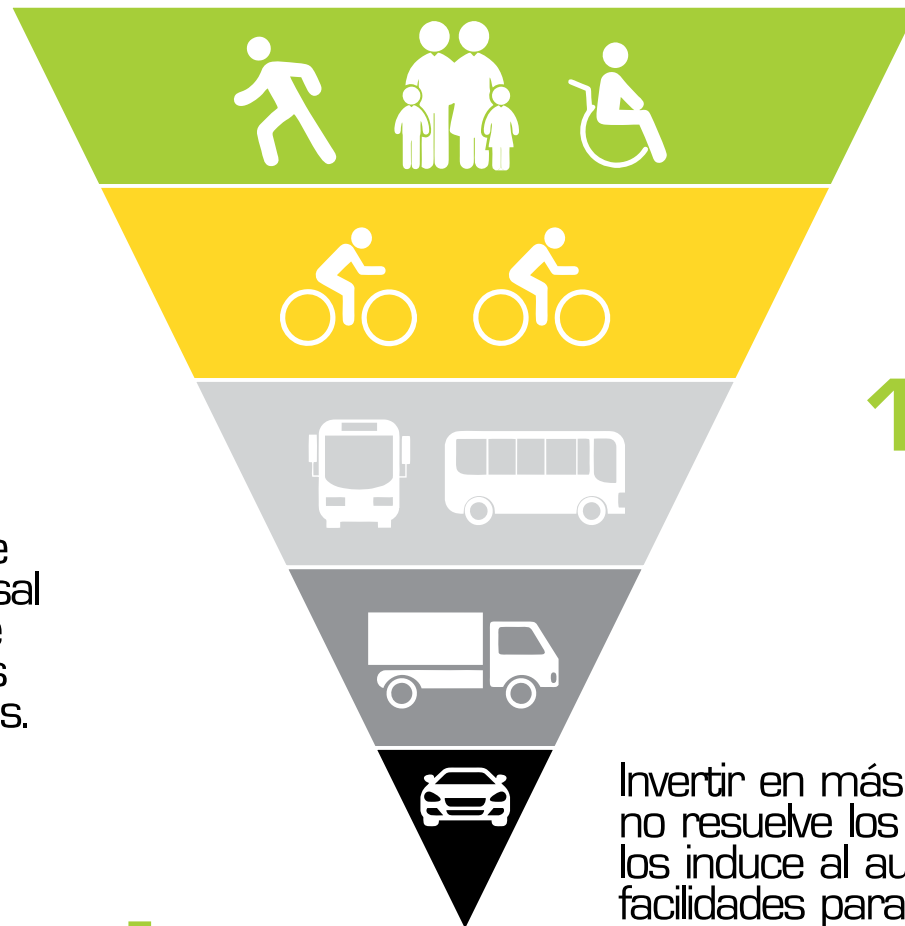


AMPLAN **IMPLAN**

Entronque Av. Chiapas | Junio 2019

Jerarquía de Movilidad Urbana Sustentable

+ deseable



CALLES
PARA
TODOS

Completas
Accesibles
Incluyentes
Seguras
Intermodales

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

- deseable

166,462 Vehículos en Uruapan

6.39%
Vehículos del Estado
INEGI 2017



8-10%
cada
año

Invertir en más obras para el automóvil, 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 vehículo privado
- Sistema de transporte público eficaz



Calle Completa

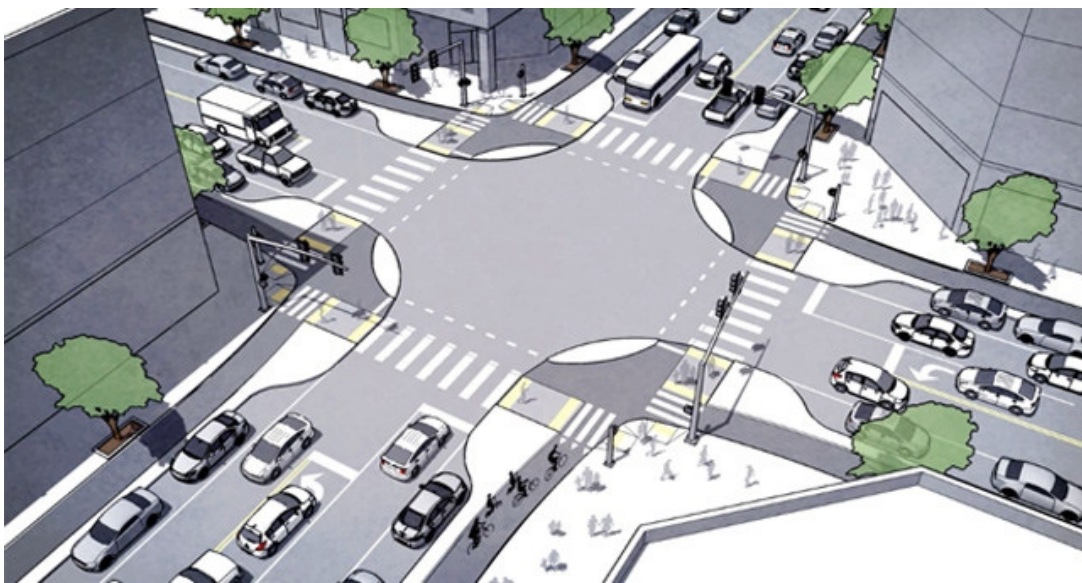
Espacio correctamente diseñado para permitir la movilidad de todos los actores.

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 Peadonal

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



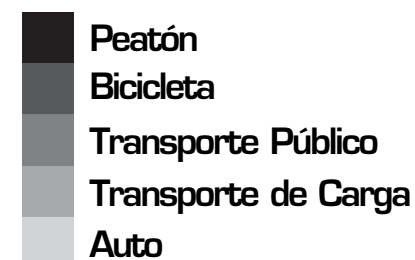
Una calles completa es una vía diseñada para que las personas de todas las edades y habilidades puedan convivir y transitar de una forma segura, accesible y eficiente.

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.

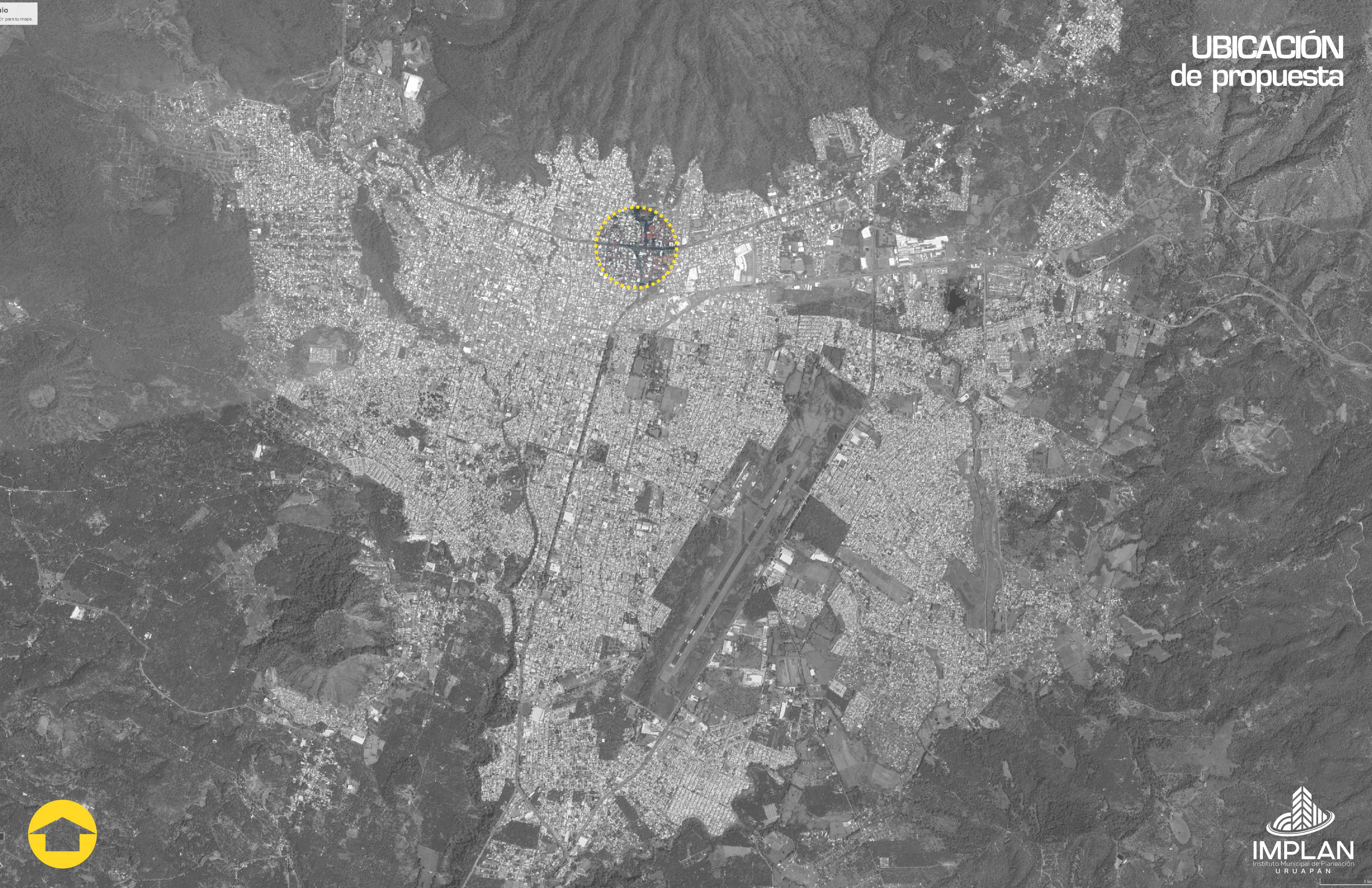
Las calles completas se logran mediante la redistribución del espacio vial y la correcta operación de la vía. Para proteger y promover la circulación de todos los usuarios, el diseño y la implementación de una calle completa debe considerar estos elementos:

- 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?



UBICACIÓN
de propuesta



A través de un ejercicio de Urbanismo Táctico, se obtienen los resultados de la propuesta y el proceso fue el siguiente:

ETAPA 01 **Fecha:** Febrero 2019
Capacitación
Reconocimiento del Sitio

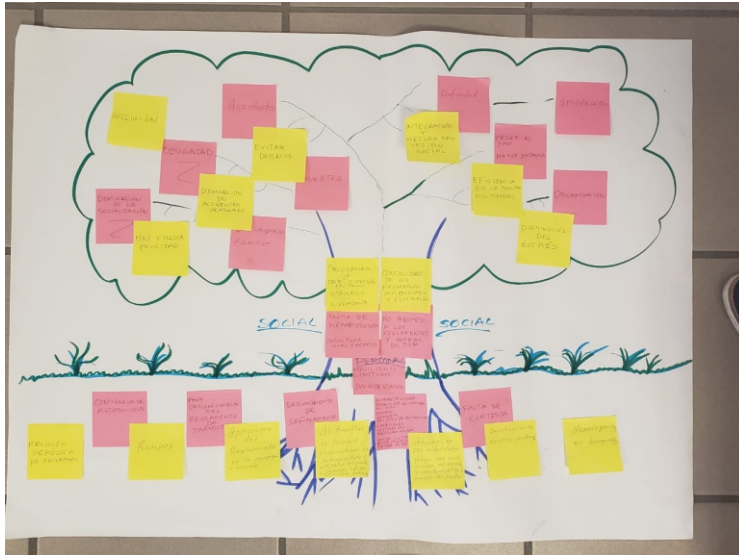
ETAPA 02 **Fecha:** Abril 2019
Análisis
Intervención

ETAPA 03 **Fecha:** Junio 2019
Propuesta



ETAPA 01

Capacitación y Actores



A través de un ejercicio de Urbanismo Táctico, se hizo la capacitación para todos los involucrados en la toma de decisiones sobre el diseño de calles en el Municipio.

El proceso realizado en esta etapa, se hizo en 3 líneas:

1. Capacitación teórica sobre los cruces seguros y diseño de calles.
2. Entendimiento de todos los actores que usan la calle.
3. Conclusión de la problemática.

PROBLEMÁTICA

Puente Antipeatonal



Condiciones no favorables en espacio público



Invasión de la vía pública



Malas condiciones de calle y banqueta



Cruces peatonales no definidos



Balizamiento incorrecto

ETAPA 02

Análisis e Intervención





Para esta etapa, se hizo la invitación a los alumnos de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Don Vasco, debido a que son los usuarios principales de la zona, y están en la etapa de formación para la solución de problemas urbanos con impacto social.

La actividad fue coordinada por el Área de Proyectos del Instituto Municipal de Planeación y el responsable del Área de Urbanismo de la Universidad Don Vasco.

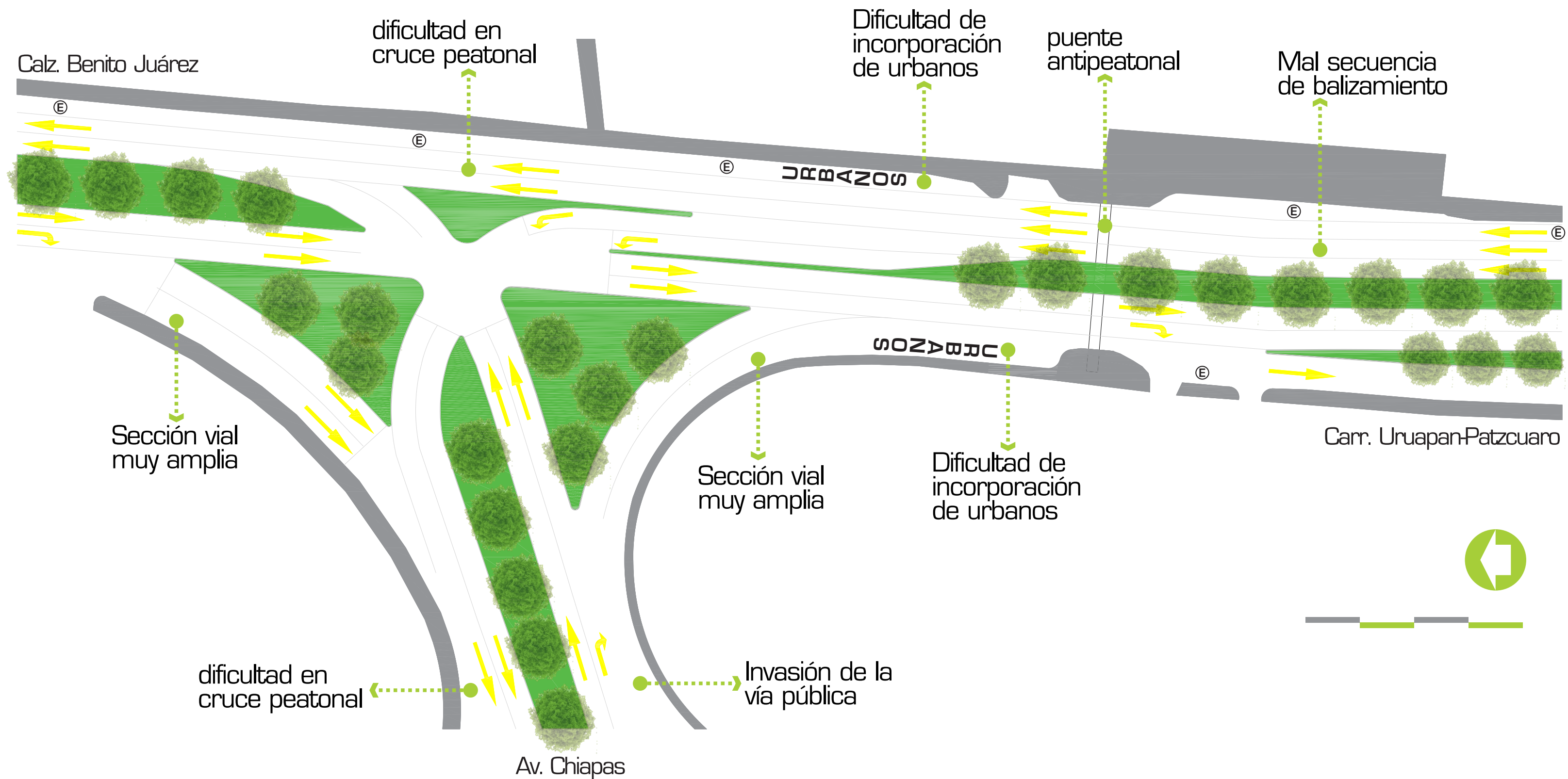
Las intervenciones se realizaron con las medidas de precaución adecuadas y el apoyo de Tránsito Municipal, sin detener la actividad de movilidad en la calle.

Con materiales básicos y de bajo costo, se aplicó temporalmente un balizamiento, plasmando en el sitio con la manera adecuada propueseta del trazo de la calle.

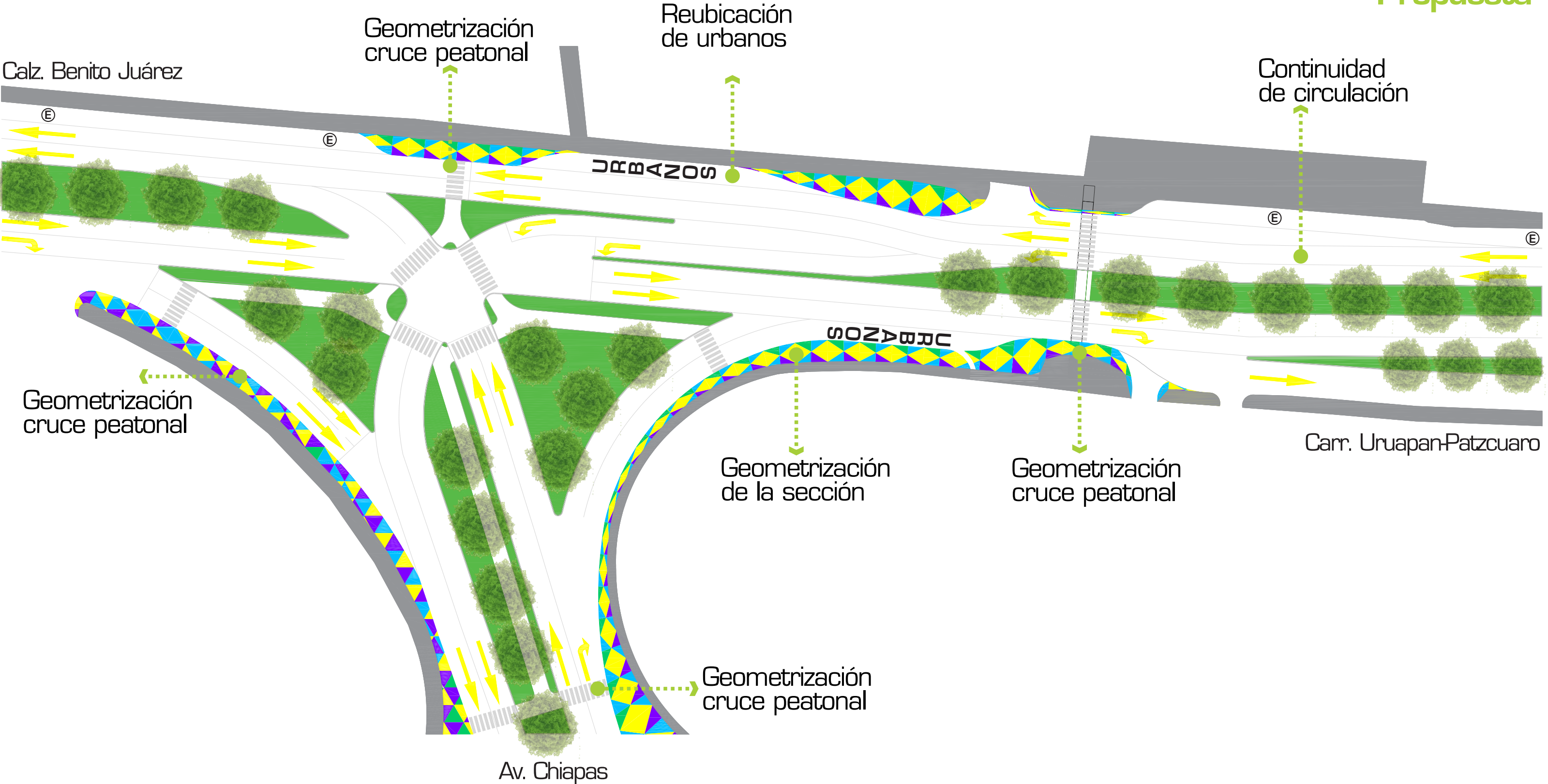
Una vez terminada la intervención, se procedió a observar la zona, para tomar datos que permitan realizar la propuesta definitiva. Las conclusiones son las siguientes:

1. Definir los cruces peatonales.
2. Realizar una geometrización de las banquetas y espacio público.
3. Balizar adecuadamente la vialidad.
4. Colocar señalética vial.
5. Rediseñar la parada de los urbanos a una zona segura.
6. Mejorar las condiciones de las banquetas.
7. Es factible que el peatón pueda cruzar de forma segura.
8. Los vehículos deben disminuir la velocidad al acercarse a esta zona.
9. Quitar el puente antipeatonal.
10. Al realizar una geometrización el vehículo baja la velocidad.
11. Este ejercicio de acupuntura urbana genera la realización de mas acciones.

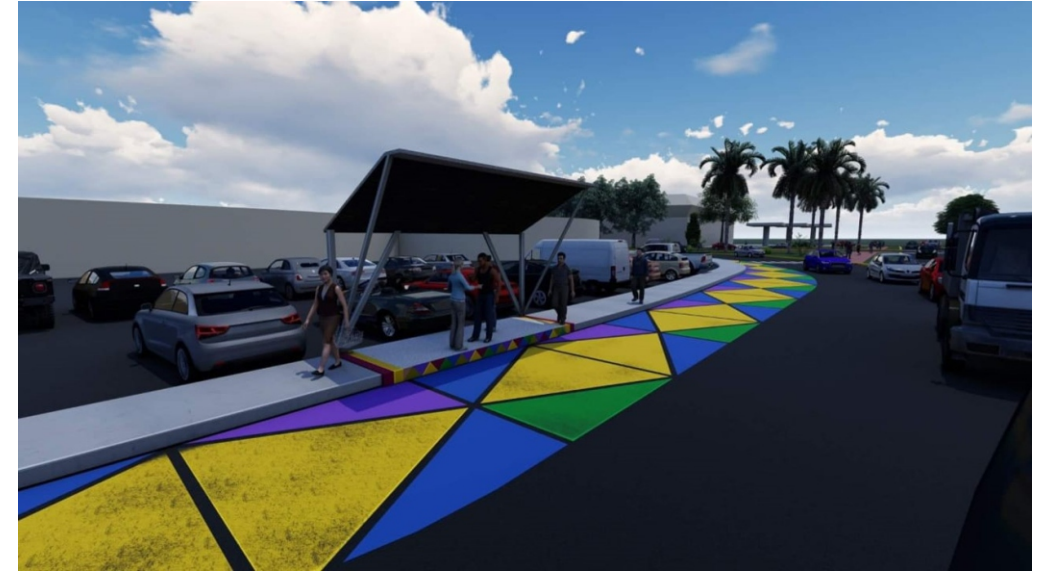
ETAPA 03
Estado Actual



ETAPA 03
Propuesta







Cruce peatonal

Reconfiguración Geométrica

Las conclusiones de este ejercicio y las observaciones del Instituto son:

El balizamiento reconfigura la geometrización de la calle.

Debe considerarse el constante mantenimiento.

La propuesta genera un acercamiento a como debe realizarse la intervención desde la obra.

Genera una disminución de la velocidad vehicular.

Atiende la pirámide de la movilidad, poniendo al peatón en primer lugar.

Se recomienda quitar el puente anti-peatonal para no contraponer los principios de la movilidad universal.

La propuesta se alinea con los Objetivo 11 del Desarrollo Sostenible.

	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
	Calles Completas Instituto de Políticas y Transporte para el Desarrollo Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
Lineamientos y ejemplos para promover la seguridad vial mediante el diseño urbano y vial	Ciudades más Seguras Mediante el Diseño World Resources Institute
	Guía de Diseño del Espacio Público Seguro, Incluyente y Sustentable Secretaría de Desarrollo Social ONU Hábitat
	Urbanismo Táctico. Casos Latinoamericanos Ciudad Emergente Street Plans

Coordinación de Proyectos
Instituto Municipal de Planeación
Junio 2019

