



AMPLA **AMPLAN**

Paseo Lázaro Cárdenas | Junio 2020

actualmente
50% población vive en las ciudades

 **80%**

2050

50 megaciudades
informe ONU | 2014

CIUDAD

- +urbana
- +equitativa
- +colectiva
- +evolutiva
- +cambiante
- +accesible
- +movil



PIRÁMIDE DE LA JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD URBANA



Completas
Accesibles
Incluyentes
Seguras
Intermodales

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

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



Ciclovia, Ciclopista, Ciclocarril

Tramo o trayecto exclusivo de una ruta de bicicleta.
Delimitación exclusiva del carril para bicicleta.



Diversas formas de ocupar la vía pública por 60 personas.

Análisis

Redistribuir las calles para incluir vías ciclistas y pasos peatonales exclusivos, es el primer paso.

Promover el uso de la bicicleta, como medio de transporte, es una alternativa eficaz para desincentivar el uso del automóvil.

Las características topográficas de Uruapan, son aptas para pedalear, sin embargo, si existieran las condiciones de infraestructura vial básica como vías ciclistas, señalización y estacionamientos, es muy probable que los desplazamientos en bicicleta se incrementaran considerablemente.

El diseño de vías ciclistas exige reconocer a la bicicleta como un vehículo.

Se debe entender que las intervenciones urbanas incluyen una modificación total de la calle, de paramento a paramento, eso significa redistribuir los espacios públicos y viales, donde se establezca mayor prioridad para peatones y ciclistas.

¿Cómo es la Movilidad en Uruapan?



A través de un ejercicio realizado en campo, se obtienen los resultados de las siguientes gráficas.

Fecha:

27 de Mayo al 05 de Junio

Modo de Ejecución:

Cara a Cara
Digital

Población total de Uruapan:

334,749 Habitantes INEGI 2015

Muestreo Realizado:

1400

Nivel de confianza:

97%

Margen de Error:

+/- 3%

Muestreo:

1304

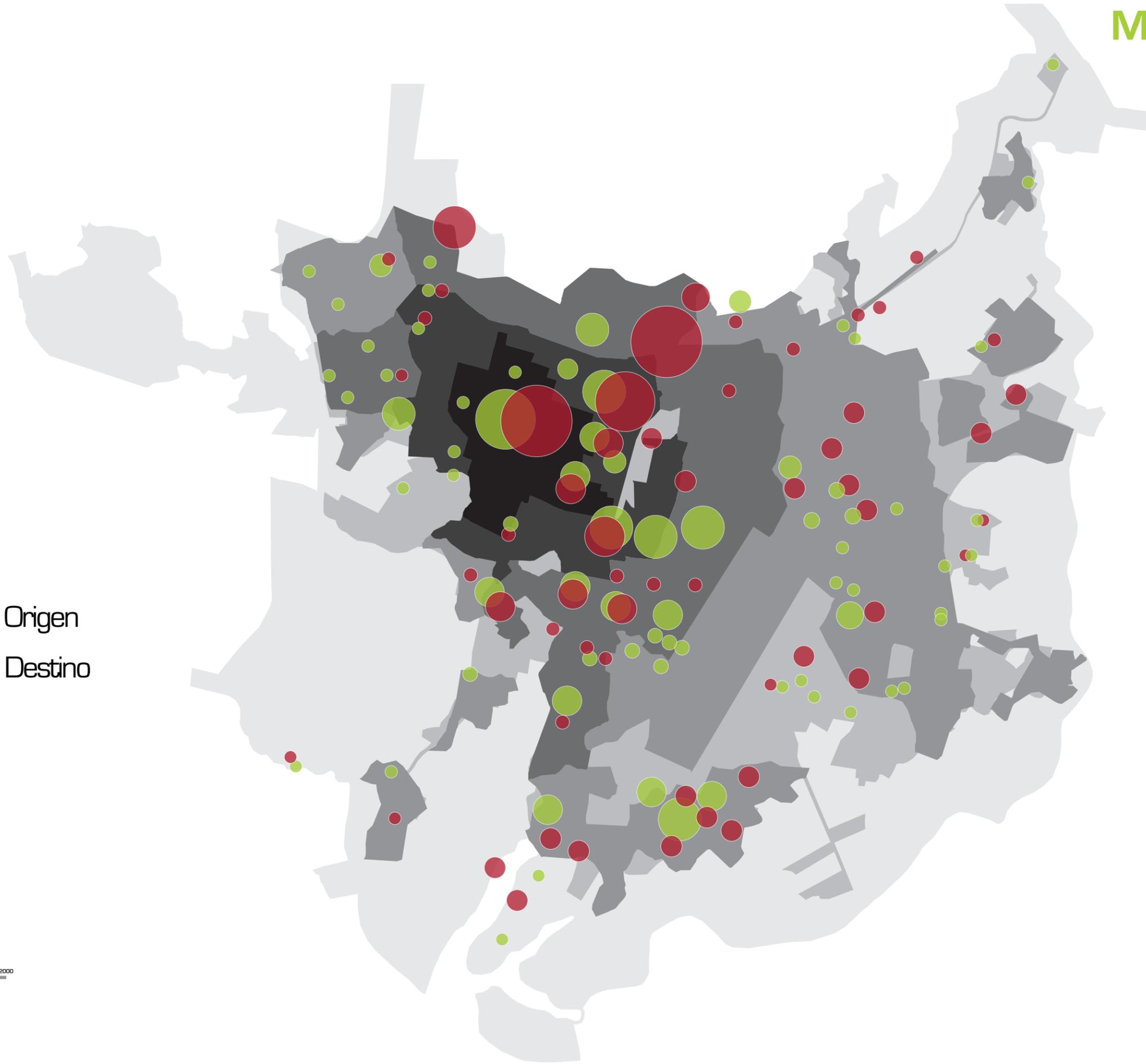
Por lo tanto:

se supera y es confiable



MAPA DE LÍNEAS de deseo

- Origen
- Destino



1.0 Sexo

58% ■ Masculino
42% ■ Femenino



1.0 Edad

16% ■ 15-20 años
30% ■ 21-30 años
25% ■ 31-40 años
18% ■ 41-50 años
11% ■ 51-60 años



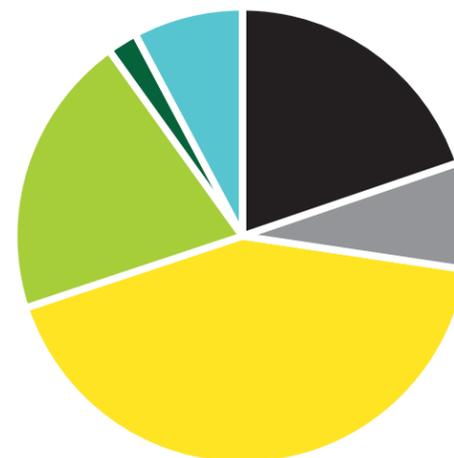
3.0 Ocupación

24% ■ Estudiante
6% ■ Hogar
3% ■ Obrero
31% ■ Profesionista
12% ■ Empleado Público
12% ■ Empleado Privado
12% ■ Otros



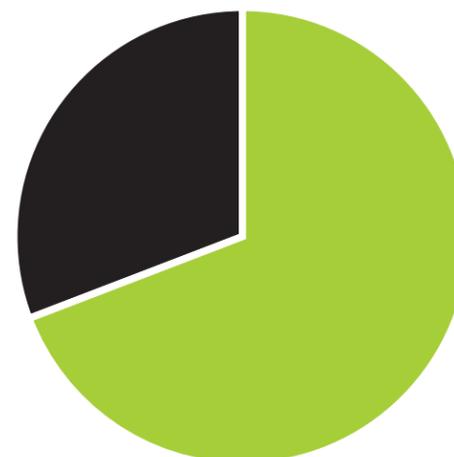
4.0 Medio de Transporte

19% ■ Bicicleta
7% ■ Motocicleta
44% ■ Automóvil
23% ■ Transporte Público
1% ■ Taxi
6% ■ Caminando



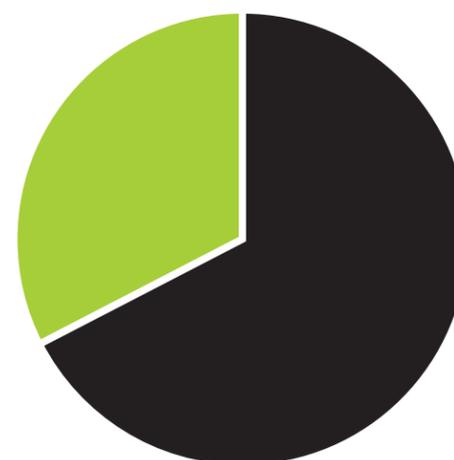
5.0 Uso de Bicicleta

68% ■ Si
32% ■ No



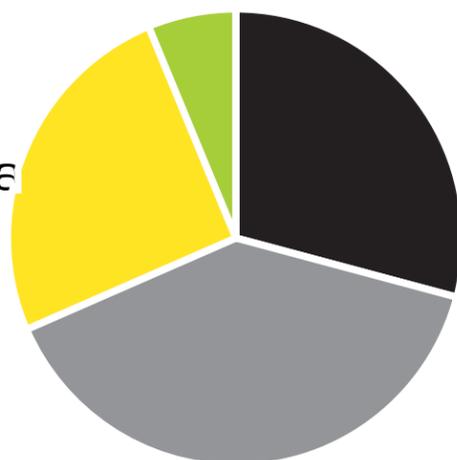
6.0 Uso de Bicicleta

68% ■ Recreación
32% ■ Medio de Transporte



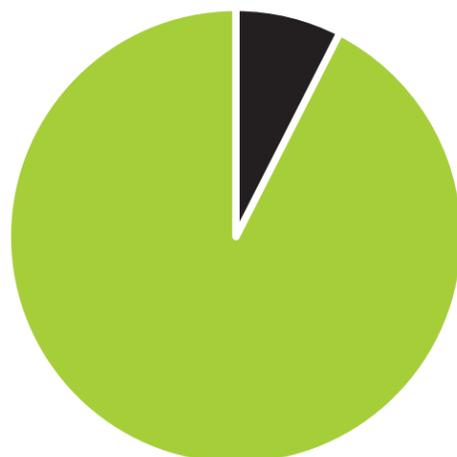
7.0 Frecuencia

29% ■ Todos los días
 41% ■ 2 a 3 veces/semana
 25% ■ 1 vez/semana
 5% ■ 1 vez/mes



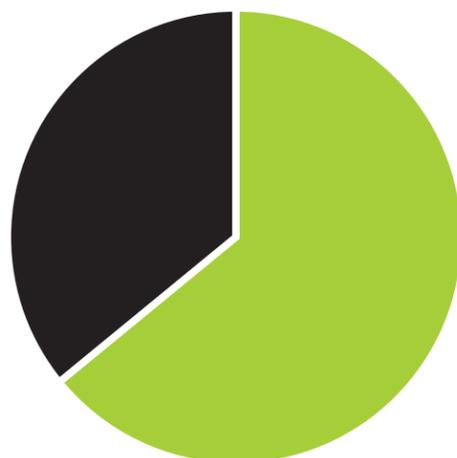
8.0 Seguridad en Bicicleta

6% ■ Si
 94% ■ No



9.0 Equipo de Protección

58% ■ Si
 42% ■ No



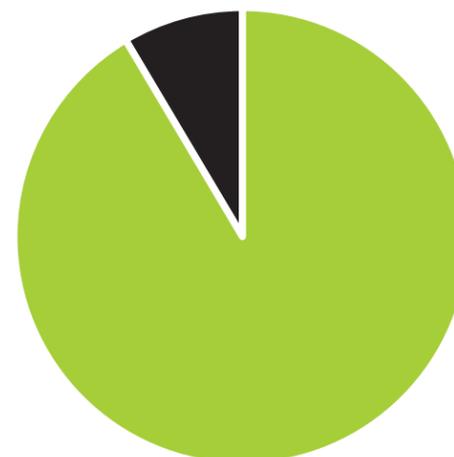
10.0 Peligro

51% ■ Tráfico
 28% ■ Falta Señalética Ciclista
 16% ■ Mal estado de la Calle
 1% ■ Inseguridad
 4% ■ Otros



11.0 Cambiar modo de Transporte

93% ■ Si
 7% ■ No



La ciudadanía acepta y promueve el proyecto de una red de ciclo vía, acepta cambiar el modo de transporte y tiene las siguientes opiniones:

No uso bicicleta, pero si hubiera una ciclo vía la usaría.
Es una manera de promover el cuidado del ambiente.
Cambiaría el uso de vehículo por bicicleta.
Felicidades por las iniciativas.
Excelente propuesta.
Genera cambios a la sociedad.
Es una manera de generar inclusión.
Los ciclistas nos sentiríamos mas seguros.

MAPA CICLOVÍA Red Básica



..... Propuesta
..... Red Básica



IMPLAN
Instituto Municipal de Planeación
URUPAN

SECCIÓN

Niza - Calz. la Fuente

Paseo Lázaro Cárdenas

Vialidad Principal
Norte - Sur
2.5 Km
Intersectan 8 vialidades

Av. Chiapas

Fco. Sarabia

Calz. la Fuente

Av. Américas

Av. Juárez

Gran Parada

Av. Latinoamericana

Colombia

Bruselas

Niza

Paseo de la Revolución



TRANSPORTE PÚBLICO Niza - Calz. la Fuente



Paseo Lázaro Cárdenas

6 Parabuses
Entre 400/500 m 



ANÁLISIS Niza - Calz la Fuente

Paradas de Transporte
no definidas



Camellones
Seccionados



Carriles
no definidos

Invasión a la
vía pública



Camellón de
doble uso



Cruce de Camellones
no definidos

Abrir parque
la Cedrera



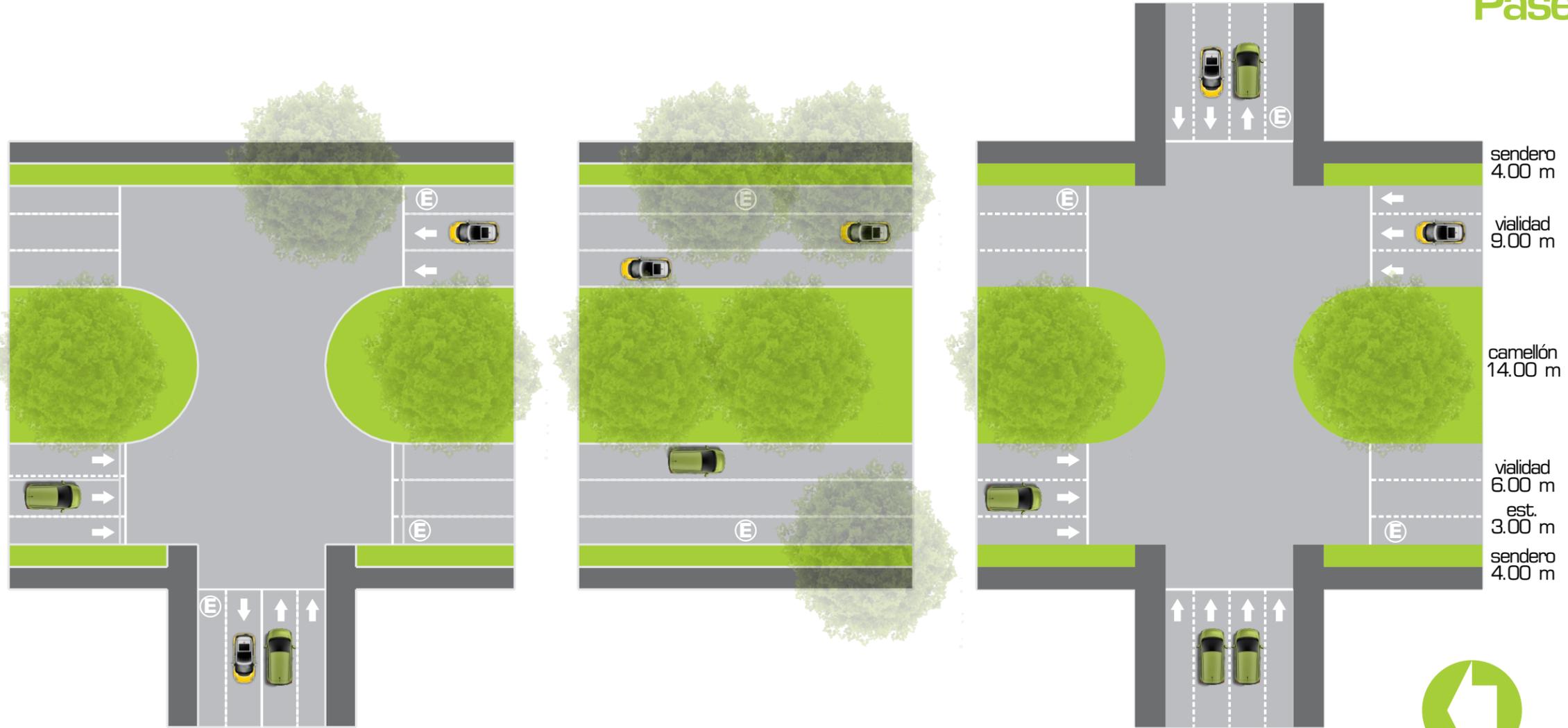
Cruceros
Problemáticos

Banquetas en
mal estado

ESTADO ACTUAL

Paseo Lázaro Cárdenas

sección
40.00 m



sendero
4.00 m

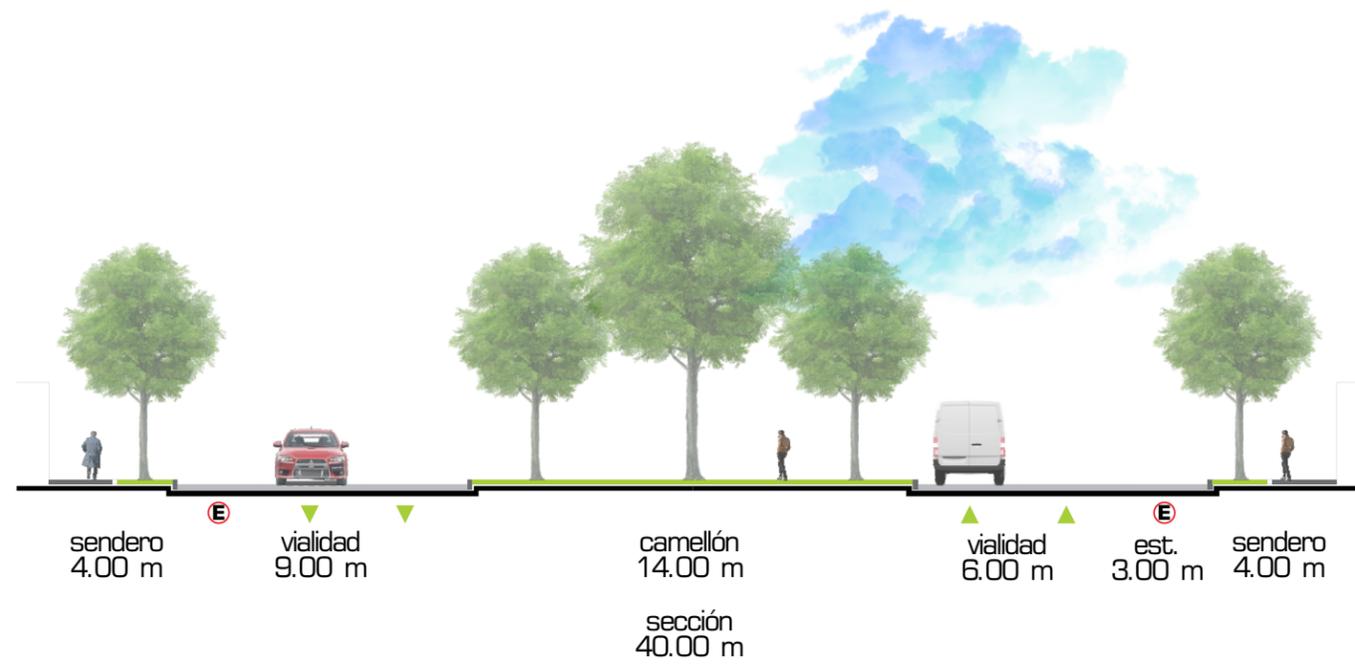
vialidad
9.00 m

camellón
14.00 m

vialidad
6.00 m

est.
3.00 m

sendero
4.00 m



sendero
4.00 m

vialidad
9.00 m

camellón
14.00 m

vialidad
6.00 m

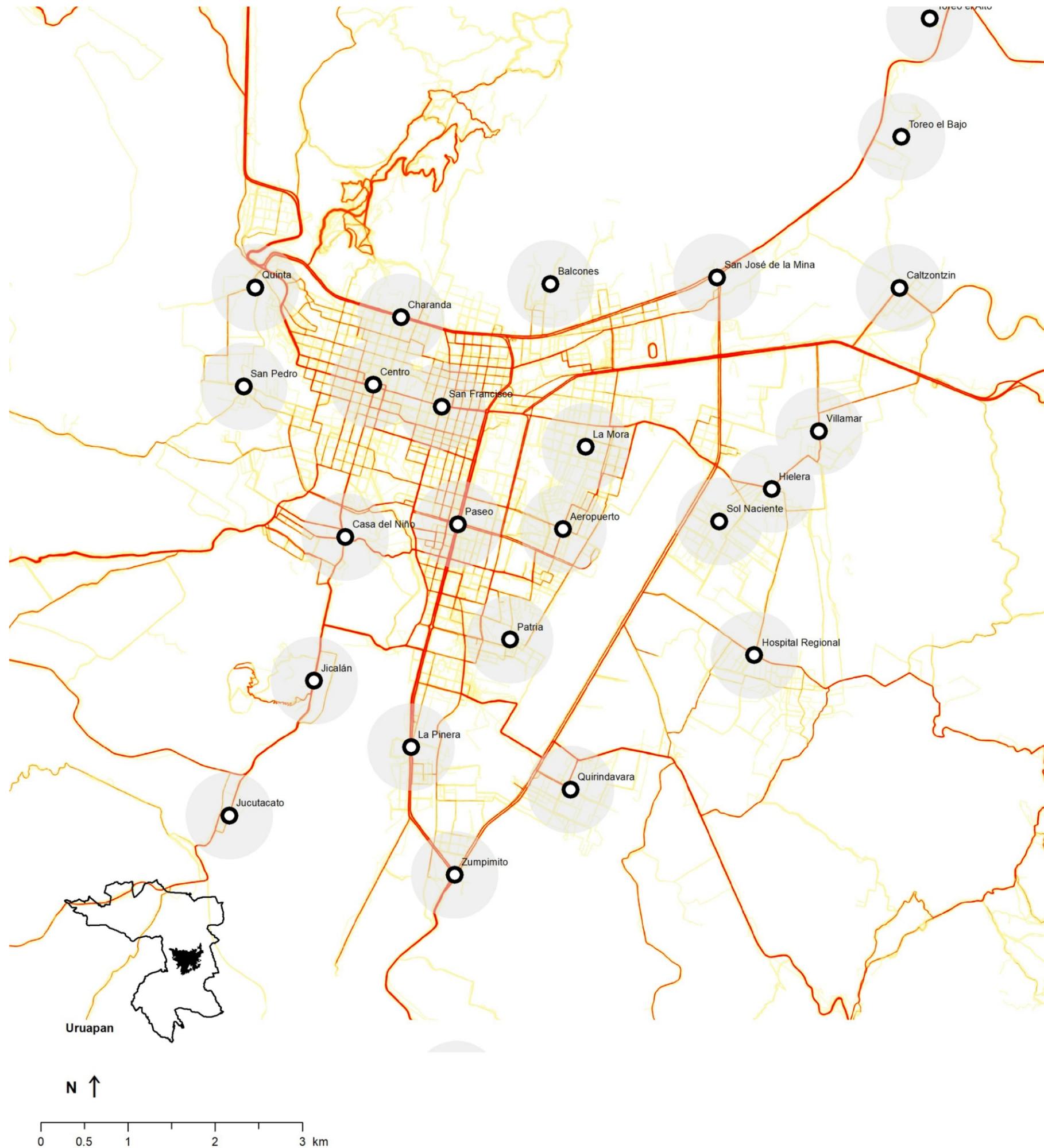
est.
3.00 m

sendero
4.00 m

sección
40.00 m

Cuál es la Vocación del ¿Paseo Lázaro Cárdenas?

ANÁLISIS uso de Bicicleta



calles
uso de bicicleta
datos STRAVA 2017

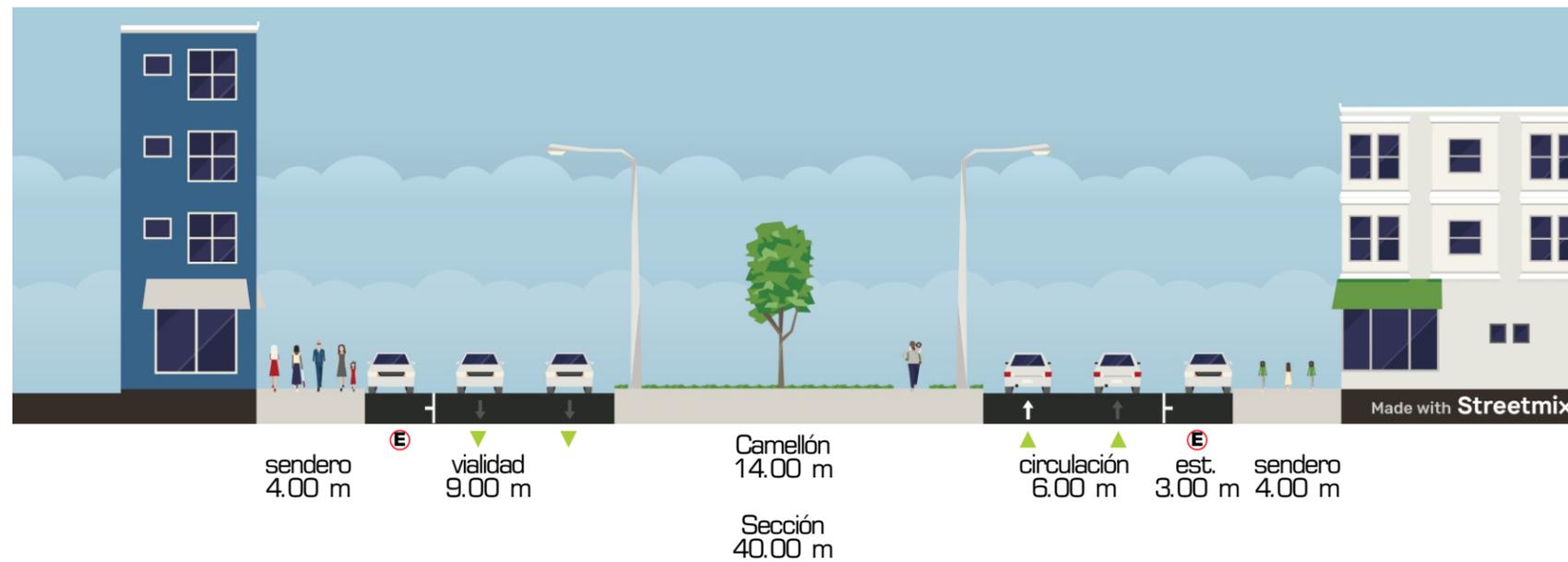
Uruapan

N ↑

0 0.5 1 2 3 km

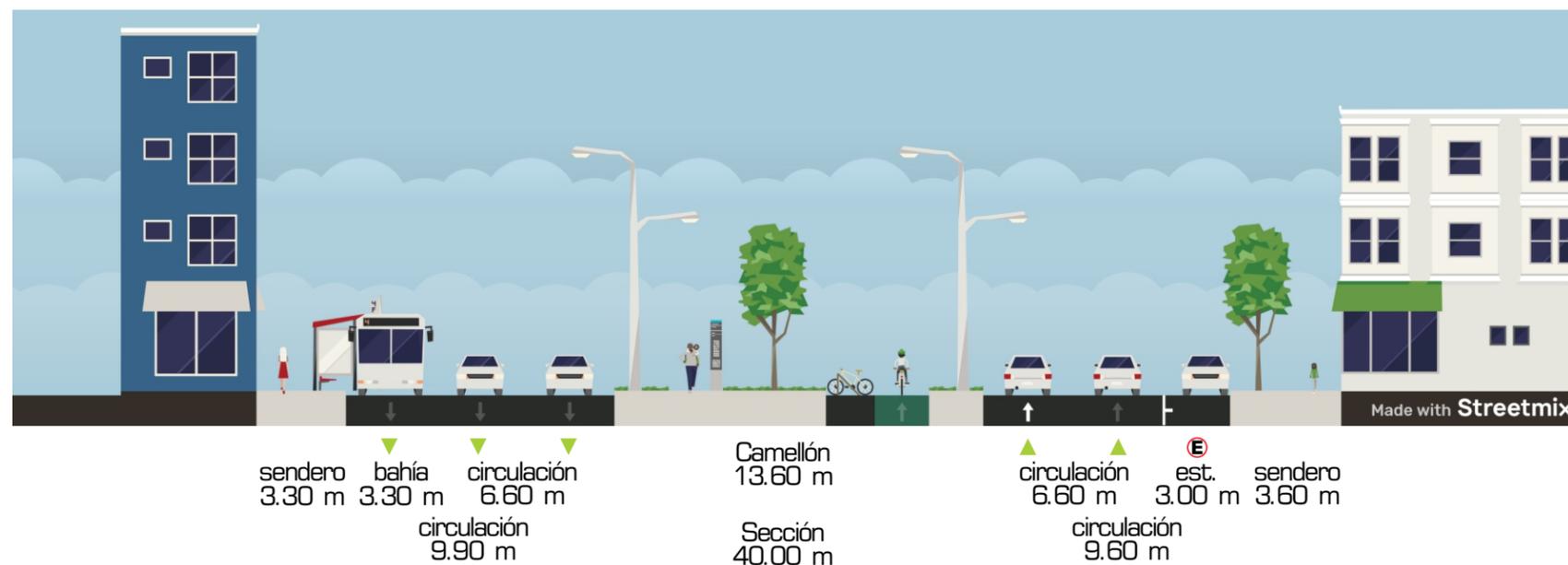
PROPUESTAS

Paseo Lázaro Cárdenas



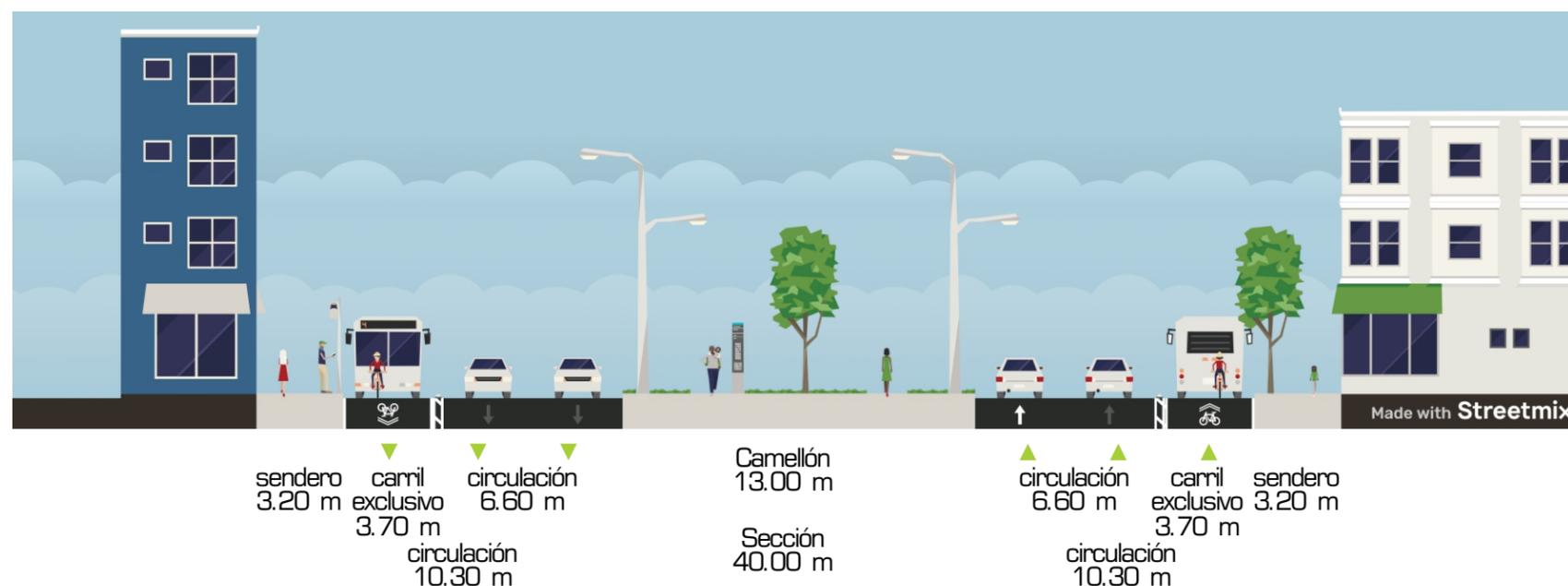
Estado Actual

El ancho actual de la calle no recomienda mantener 3 carriles
Potencial para implementar calle completa



Propuesta 1

Mejor aprovechamiento de la calle para todos los Usuarios
Nulo riesgo del ciclista y protección en cruces peatonales
Se respeta la pirámide de movilidad
Ampliación de circulación de 0.60 m

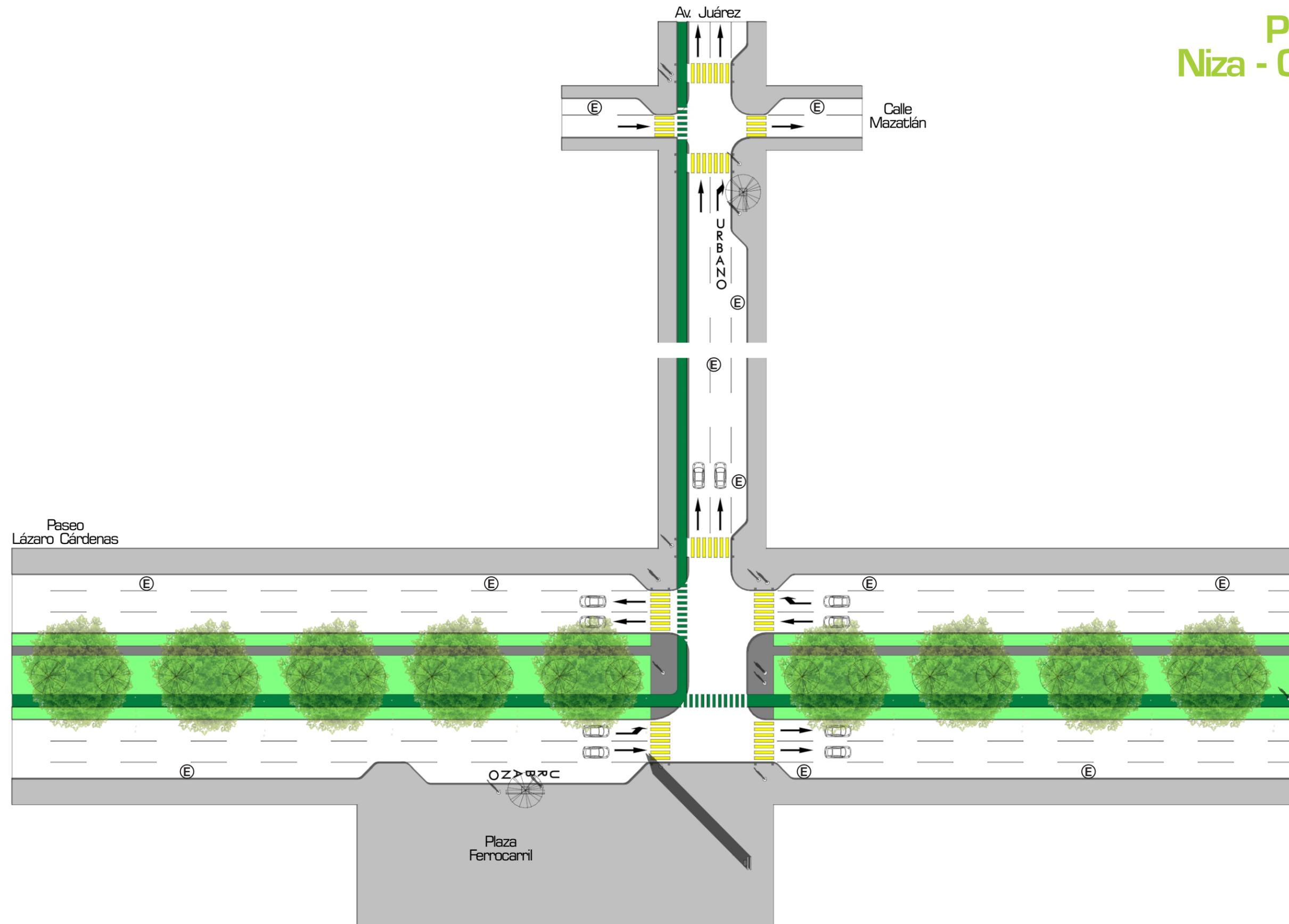


Propuesta 2

Mezcla de usos, con riesgo de circulación ciclista
Sincronización de semáforos y uno especial para carril de Transporte
Ampliación de circulación de 1.30 m

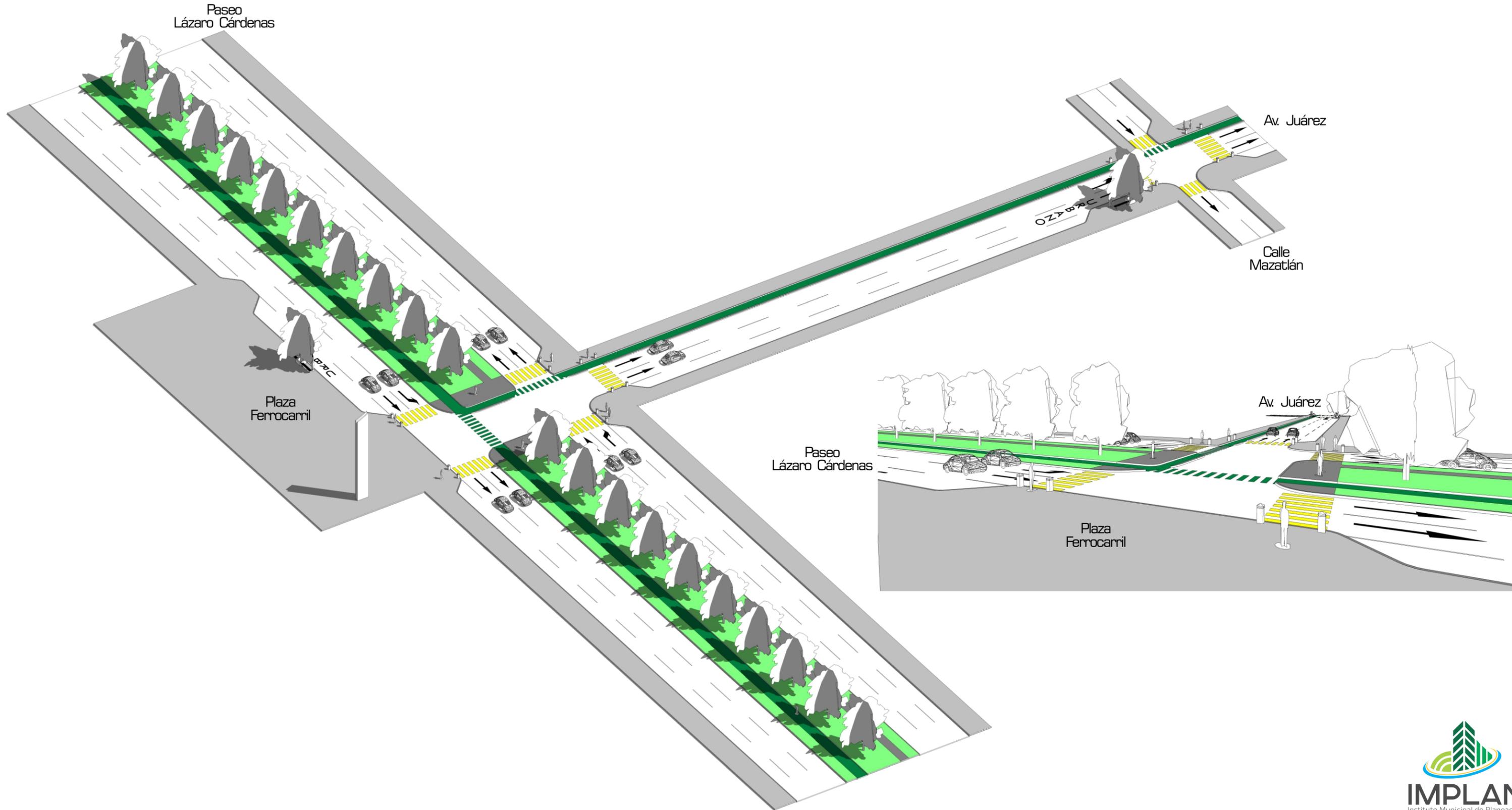
PROPUESTA 1

Niza - Calz la Fuente



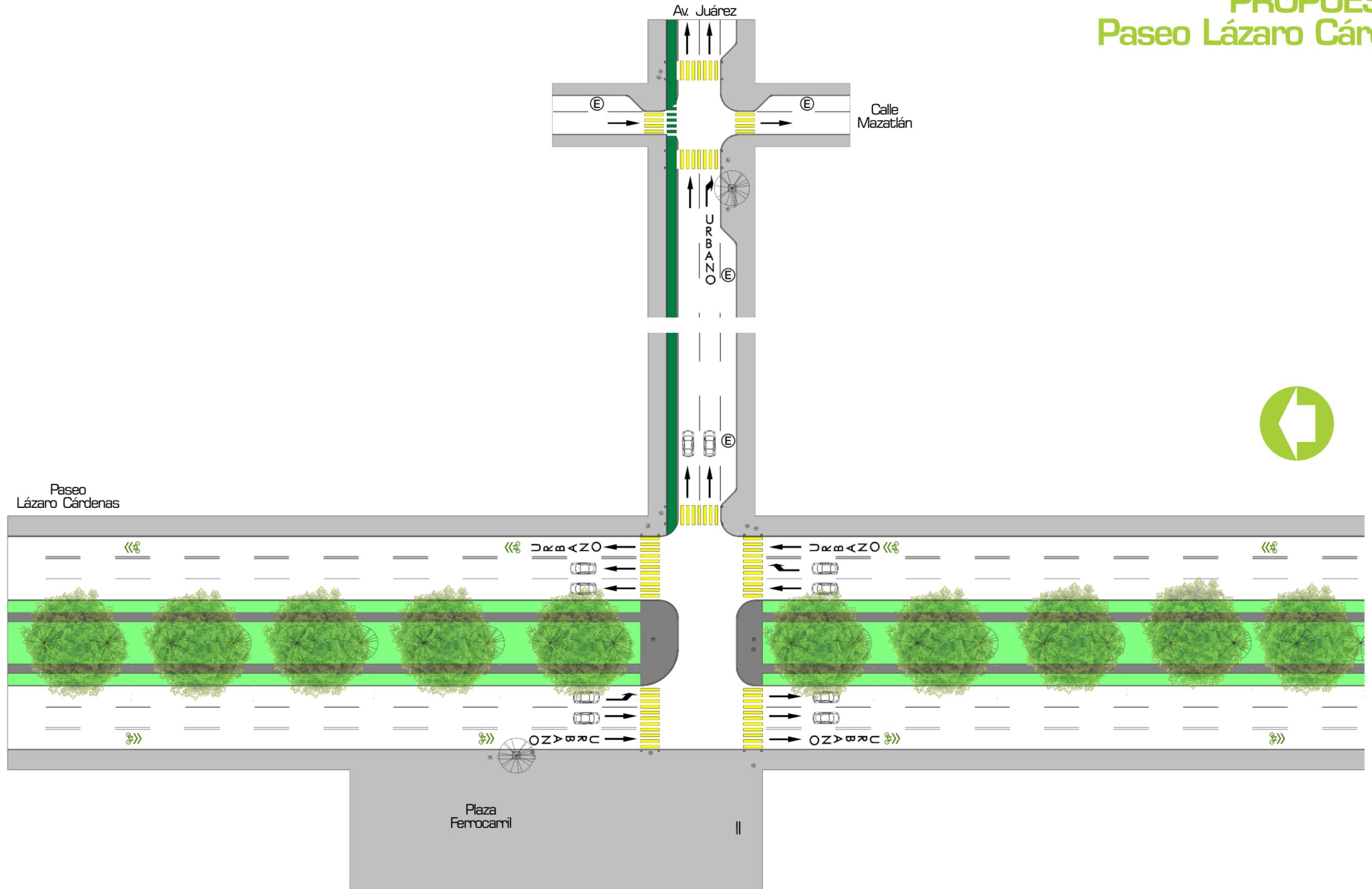
PROPUESTA 1

Paseo Lázaro Cárdenas



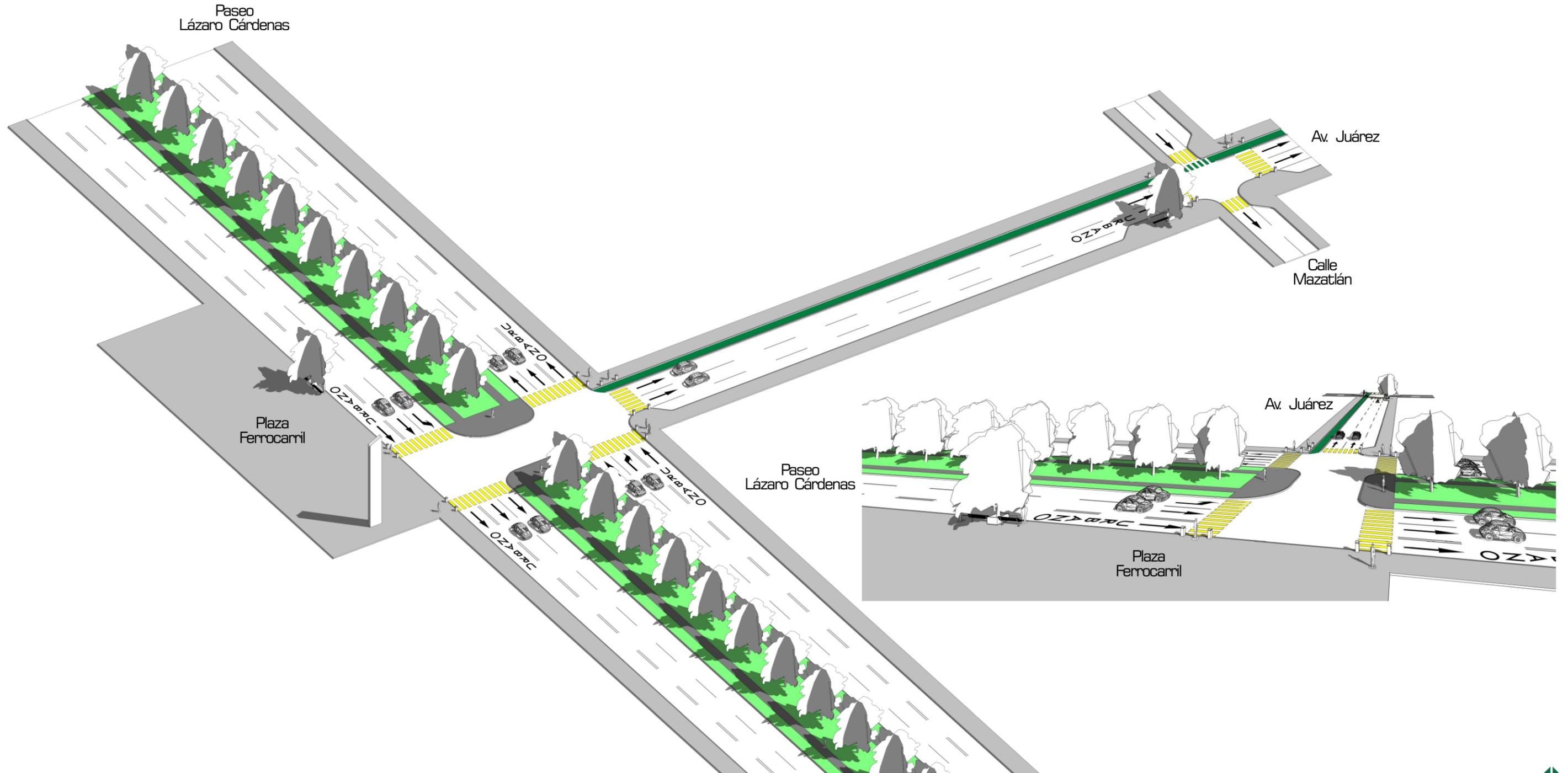
PROPUESTA 2

Paseo Lázaro Cárdenas



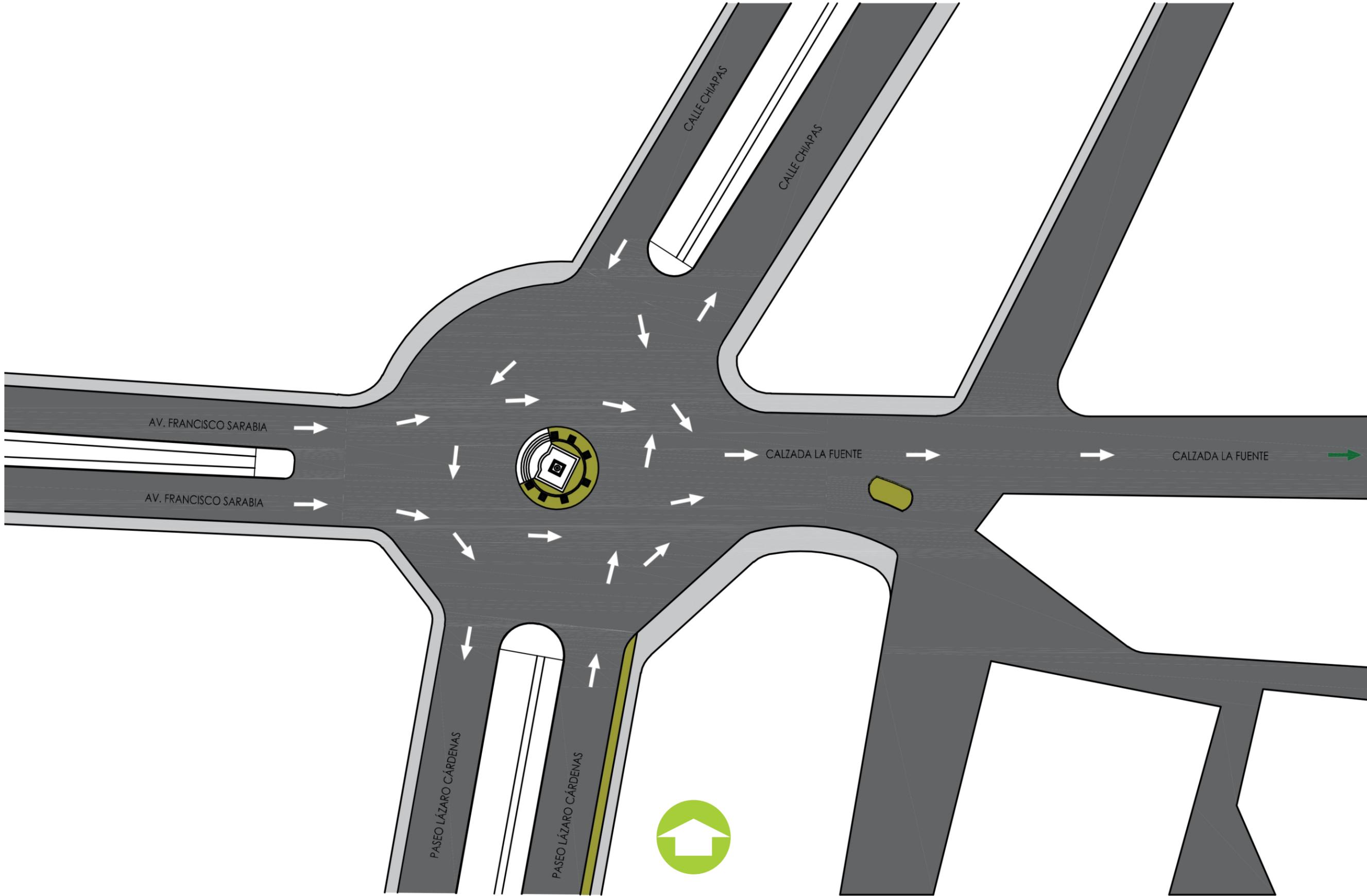
PROPUESTA 2

Paseo Lázaro Cárdenas

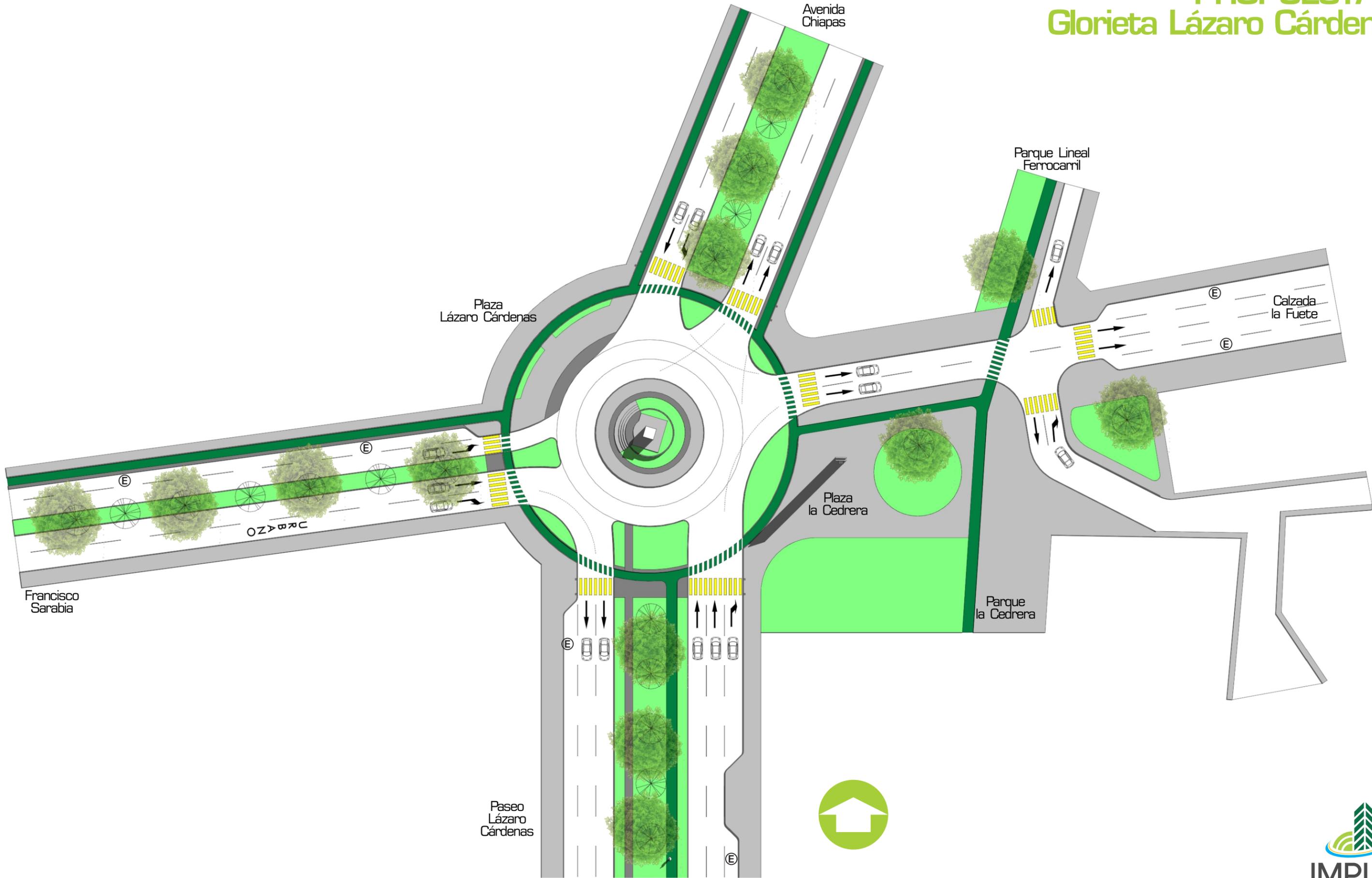


ESTADO ACTUAL

Glorieta Lázaró Cárdenas

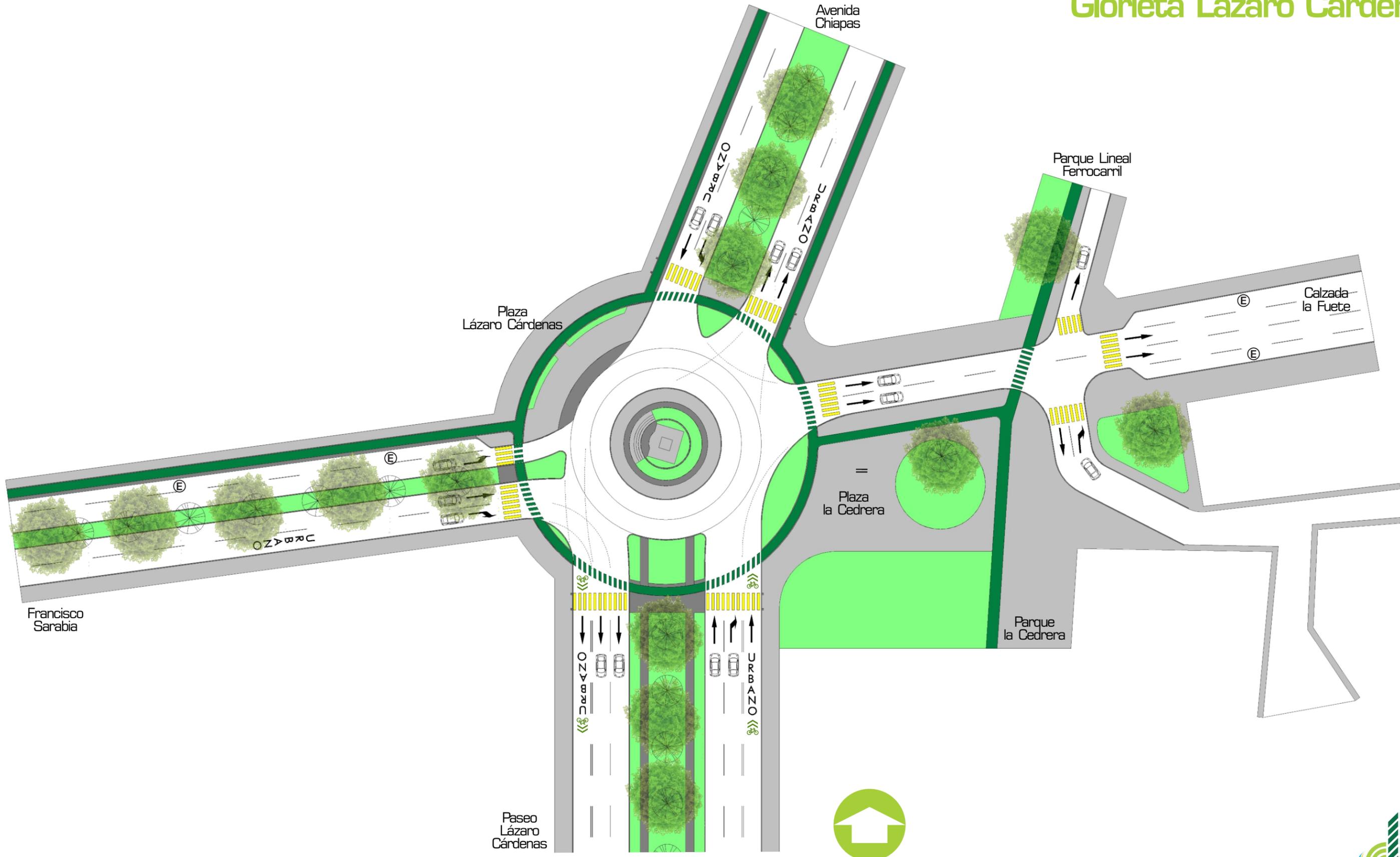


PROPUESTA 1 Glorieta Lázaro Cárdenas



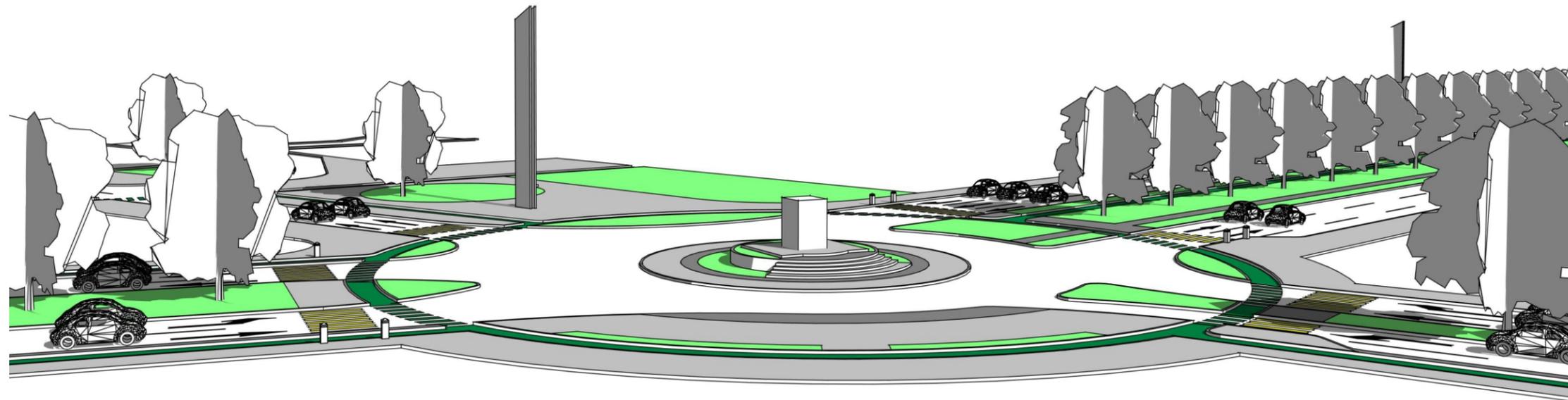
PROPUESTA 2

Glorieta Lázaró Cárdenas

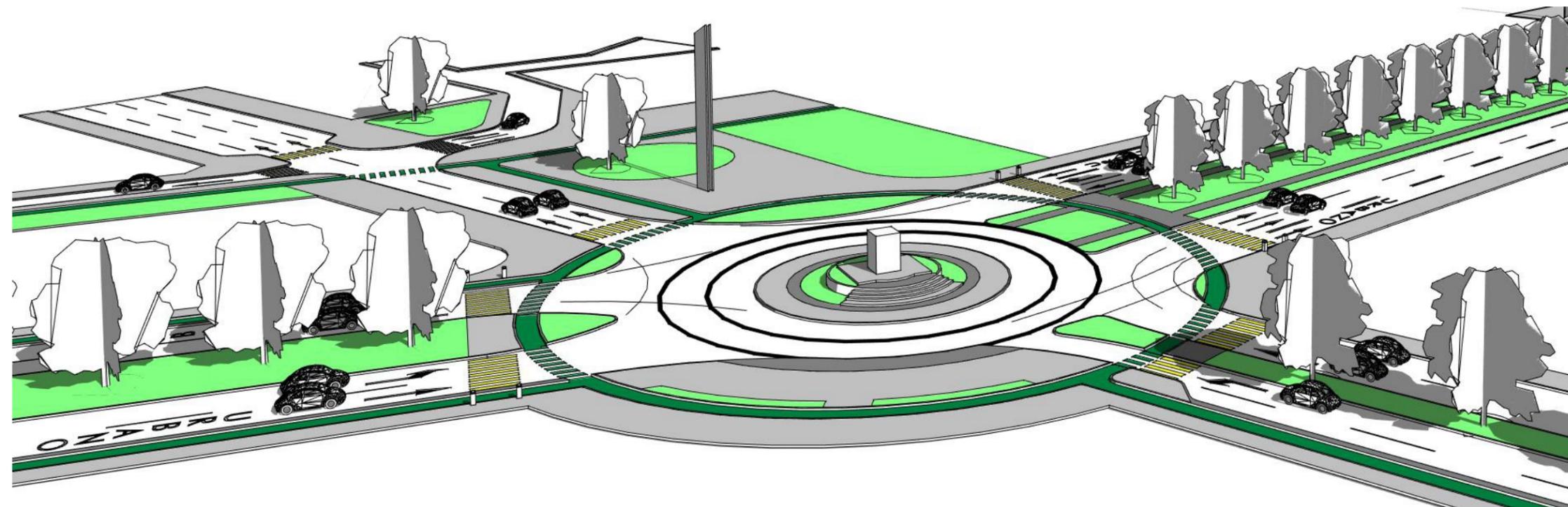


PROPUESTAS

Glorieta Lázaro Cárdenas

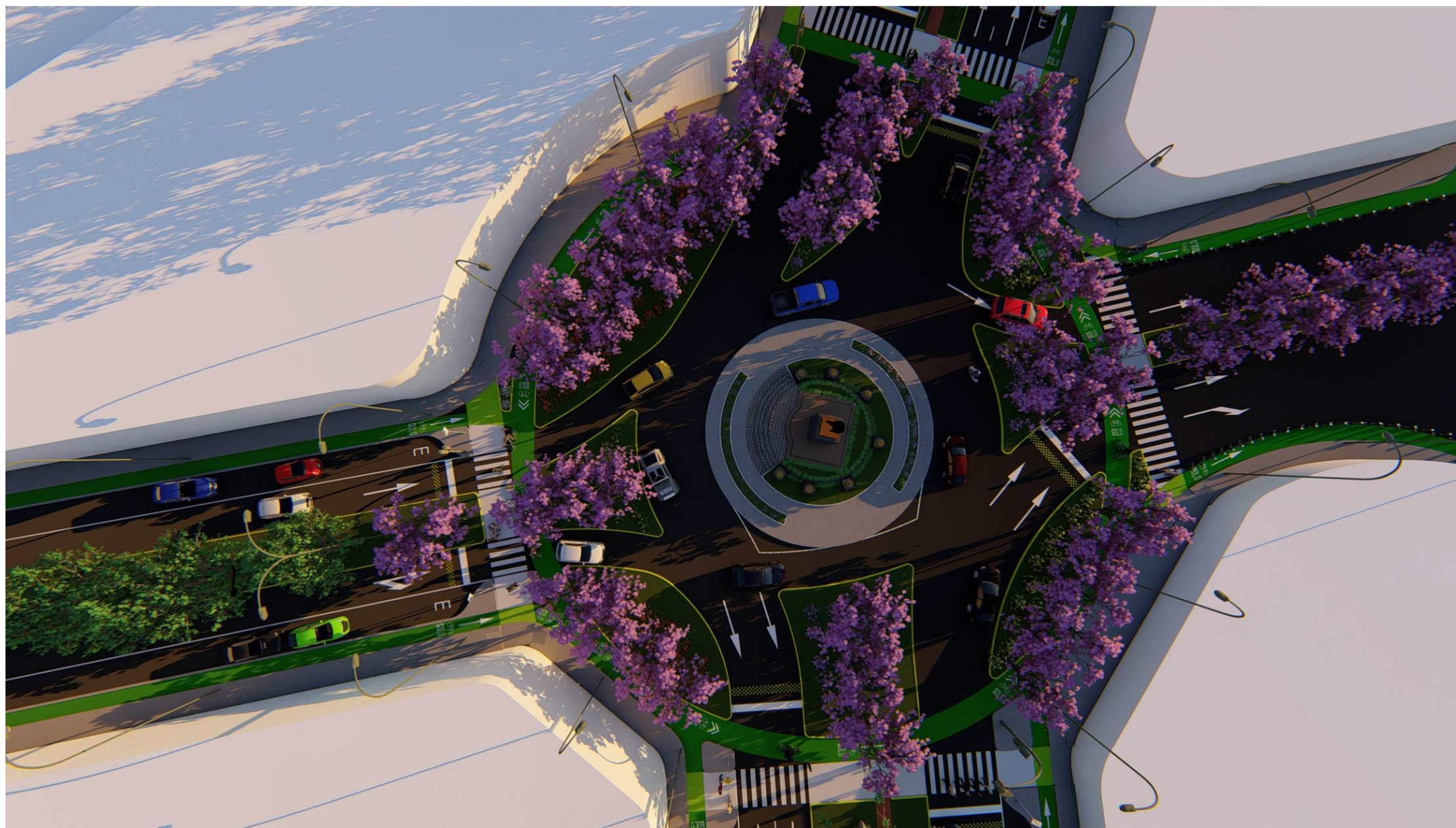


P1



P2

IMÁGEN Glorieta LC



Imágenes referencia,
el análisis funcional está
en las propuestas.

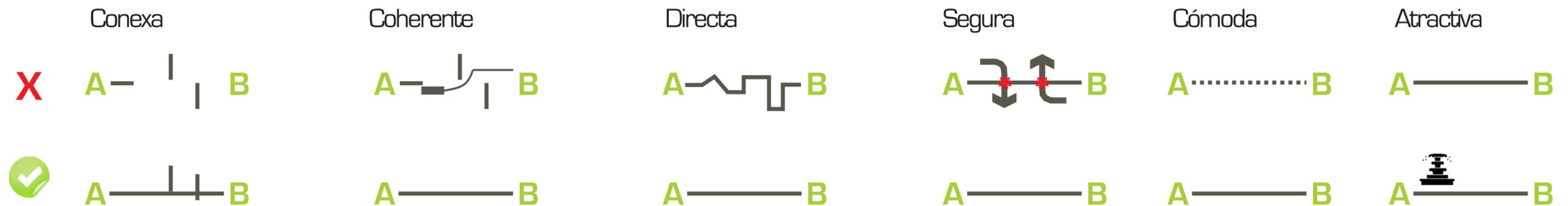
Vialidad Principal

Red primaria para el movimiento de tránsito.
 Permite un enlace directo, transferencia de bienes.
 Permiten enlazar vialidades regionales, proporcionan fluidez al tránsito de paso y de liga con las vialidades colectoras.

	estado actual	propuesta 1	propuesta 2
sendero (banqueta)	óptimo	óptimo	moderado
circulación vehicular (ancho)	moderado	óptimo	óptimo
estacionamiento	óptimo	óptimo	limitado o nulo
arborización y borde	óptimo	óptimo	moderado
paradero de transporte público (bahía o carril)	limitado o nulo	óptimo	óptimo
sección de sendero en camellón	moderado	óptimo	óptimo
cruce seguro [puntas de camellones]	limitado o nulo	óptimo	moderado
mobiliario urbano [lámparas, bancas, basureros]	limitado o nulo	óptimo	óptimo
ciclovia	limitado o nulo	óptimo	moderado
carril compartido	moderado	limitado o nulo	óptimo
seguridad ciclista	limitado o nulo	óptimo	moderado
diseño de glorietas	limitado o nulo	óptimo	óptimo

óptimo 
 moderado 
 limitado o nulo 

ruta INCLUSIVA



RECOMENDACIONES

- Con el ancho de calle actual no es recomendable 3 carriles
- Parabuses a media cuadra y no en esquinas
- Parabuses en sitios específicos
- Orejas en esquinas
- Diseño de cruces seguros
- Los camellones son áreas de reserva vial
- Los camellones no se seccionan
- Considerar los cruceros de vialidades transversales
- Rediseño de Glorietas generando espacio público
- Banquetas a 15 cm de la calle
- Las rampas vehiculares serán del 25% del ancho de banqueta
- Banquetas paralelas a la calle y sin pendiente
- La vía pública se diseña de acuerdo a la pirámide de la movilidad
- Conectar la Cedrera, la Estación y la Bodega (Ferrocarril)
- La intervención de la calle se hace de paramento a paramento
- Considerar el planteamiento vial para Uruapan

IMPLEMENTACIÓN

- Definición de la propuesta a implementar
- Definición de los anchos de carriles según propuesta
- Reconfiguración y balizamiento de ancho de carriles
- Reconfiguración y balizamiento de cruce en camellones
- Balizamiento de cruces peatonales
- Campaña y presentación de ciclovía PLC
- Liberar carril de estacionamiento actual
- Verificación y sincronización de semáforos
- Verificación de vueltas continuas
- Balizamiento de elementos de ciclovía
- Colocación de Señalética peatonal y ciclista
- Vigilar no invasión a la ciclovía

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

Guía Ciclista de la CDMX
Sí puedo rodar
2017

datos STRAVA
2017

Coordinación de Proyectos
Instituto Municipal de Planeación
Junio 2020

