

CICLOVÍA AV. WASHINGTON

revisión del estado actual



Ciclovía Av. Washington, revisión del estado actual.

Colectivo Triciclo y Cuadra Urbanismo

Guadalajara, Jalisco. México.

19 de Septiembre 2012



Creative Commons

“Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0”

Bajo la cual se es libre de compartir, distribuir y adaptar el trabajo bajo las siguientes condiciones:



Reconocimiento

Se debe reconocer el trabajo de los autores.



No Comercial

No se permite el uso comercial de la obra ni obras derivadas ajenas a los autores.



Compartir Igual

Los trabajos resultados de esta obra deberán utilizar la misma licencia.

PRESENTACIÓN

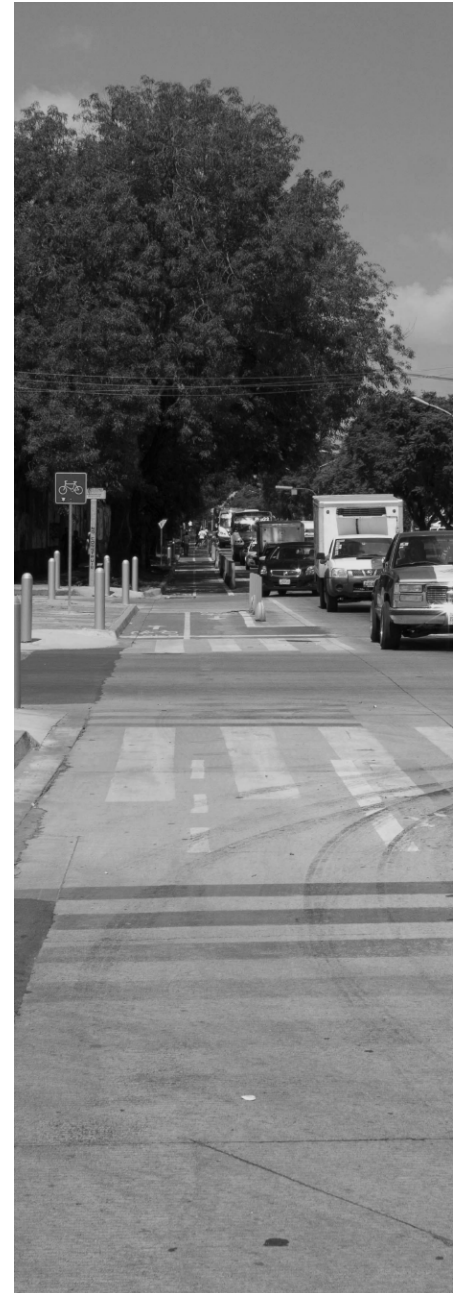
Colectivo Triciclo y Cuadra Urbanismo realizaron un análisis al estado actual de la Ciclovía de Washington, que a 8 meses de su inauguración (12 de Enero de 2012), no ha generado un impacto como el que se esperaba de una infraestructura exitosa. Por lo cual, coincidimos en la necesidad de revisar el estado actual, el funcionamiento y la manera en que se está utilizando para identificar las dinámicas sociales y funcionales que se suscitan en este espacio por su configuración y diseño.

Para ello, se recorrieron los 1.7 km. de ciclovía confinada bidireccional, construida en Av. Washington, la cual se extiende desde el poniente en Av. Mariano Otero hasta Av. Federalismo, al oriente.

La infraestructura vial ciclista es la combinación de vías para la circulación exclusiva ó preferente de ciclistas: Intersecciones diseñadas apropiadamente, puentes, túneles y otros elementos de infraestructura vial, y dispositivos para el control de tránsito que permitan que los usuarios se desplacen de forma segura, eficiente y cómoda creando una red. (Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas: Ciclociudades. ITDP. México 2011)

El caso de la ciclovía de Washington resulta ser un espacio conflictivo entre peatones, ciclistas y automovilistas. En este sentido, se realizó una evaluación práctica a la operación y a los procesos generados por la infraestructura vial existente, para verificar el cumplimiento de los parámetros de buenas prácticas de diseño, ejecución y operación de infraestructura ciclista, tomando como base el “Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas: Ciclociudades”.

Así pues, la implementación de infraestructura vial ciclista, debe seguir criterios de planeación que respondan a las necesidades del usuario y de la ciudad y que se traduzcan en infraestructura incluyente e integrada con todos los sistemas de movilidad además de que formen parte de la solución ante la problemática que se vive frente a un esquema de movilidad debilitado y obsoleto.



CONFLICTOS EN CICLOVÍA



Ancho de ciclovia menor al requerido que impide la correcta circulación de todos los medios no motorizados.



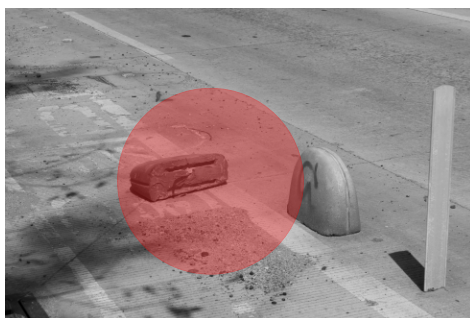
Rejillas mal orientadas y de apertura suficiente para provocar accidentes.



Intersecciones de ciclovia con parada de transporte público diseñada incorrectamente.



Conflicto ciclo-peatonal en paradas de transporte público.



La mala elección de los materiales en los elementos confinadores de la ciclovia generan situación de riesgo al usuario.



Ausencia de señalética para indicar intersección de ciclovia con tránsito vehicular y peatonal.



El diseño de ciclovia debe ser unidireccional, junto a carril de baja velocidad y procurando alta visibilidad en intersecciones



Espacio insuficiente para abordar las unidades de transporte público provoca conflicto entre ciclistas y peatones.



Los ciclistas circulan en la banqueta debido a los obstaculos en ciclovia.



Peatones utilizan la ciclovia como banqueta para caminar de la parada del transporte público hacia el cruce peatonal.



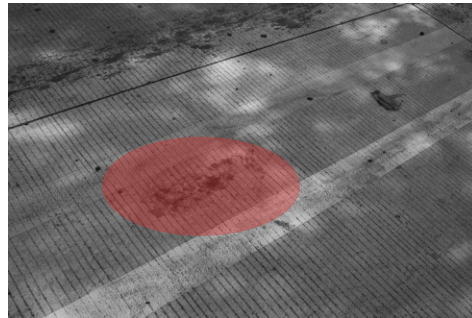
El carril compartido es invadido por automóviles y motocicletas, debido a su mal diseño.



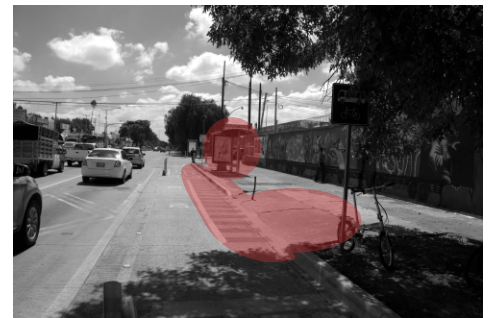
Caseta de sistema de bicicleta pública en el abandono.



Ausencia de mantenimiento en áreas de espera ciclista provoca que no se respeten.



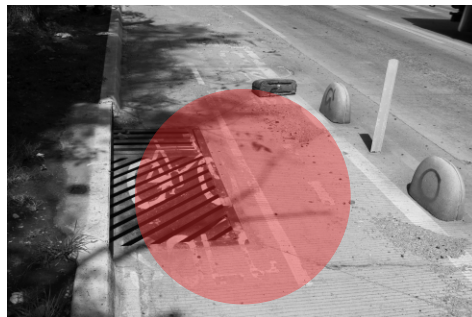
Elementos de confinamiento inadecuados para la segregación de flujos ciclistas de la ciclovia.



Parabús localizado lejos del área de abordaje del transporte público resulta inaccesible.



Invasión de ciclovia por los peatones en espera del transporte público.

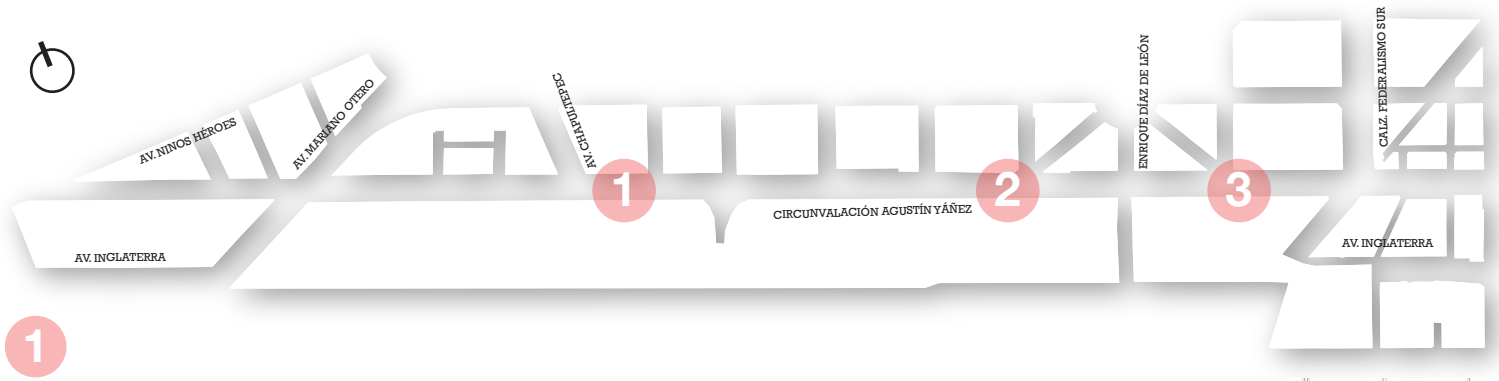


Ciclovia bidireccional en sentido inglés, contraria al sistema vial.

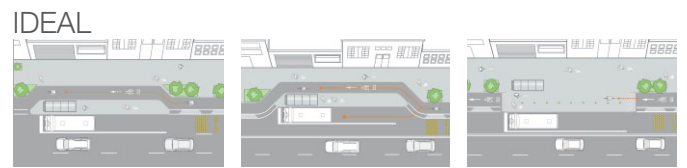
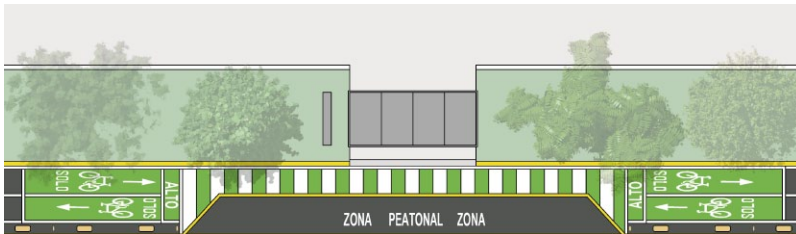


Mal diseño de elementos de confinamiento provoca que deban ser sustituidos ó arreglados a pocos meses de su instalación.

TRAZO ACTUAL E IDEAL

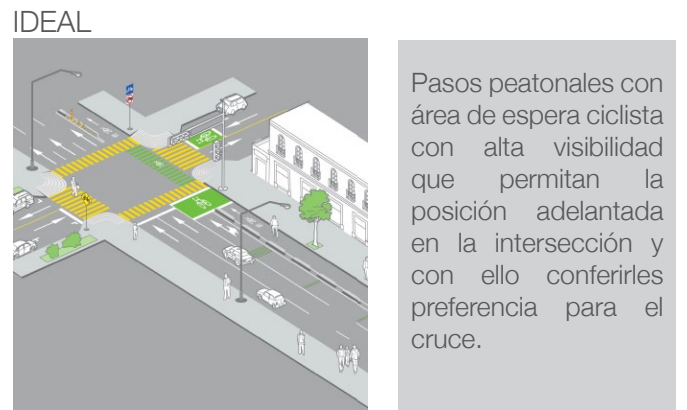
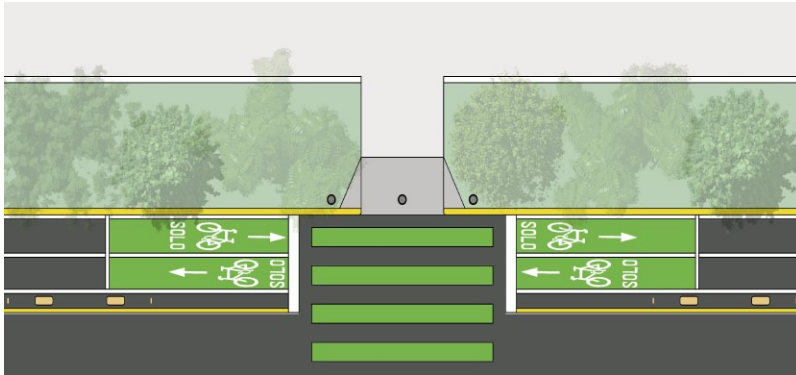


1
ACTUAL



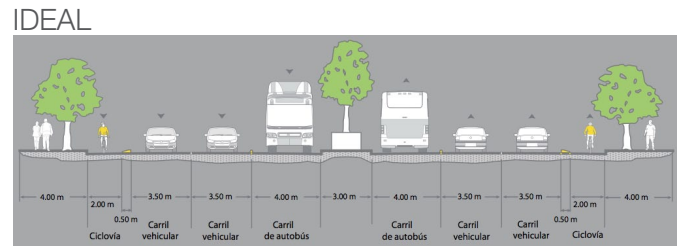
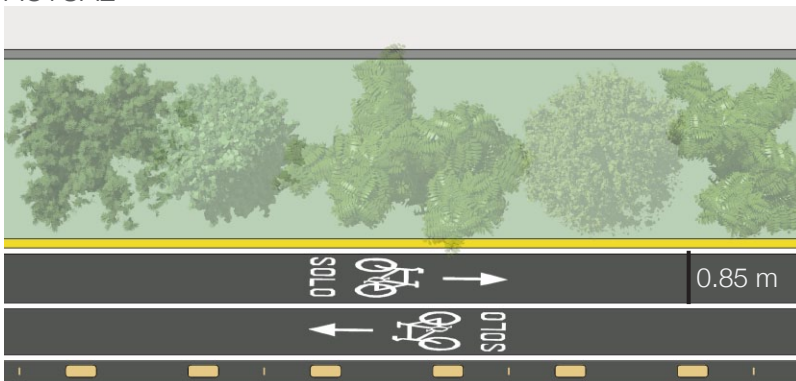
Parabús y área de abordaje de transporte público con prioridad peatonal.

2
ACTUAL



Pasos peatonales con área de espera ciclista con alta visibilidad que permitan la posición adelantada en la intersección y con ello conferirles preferencia para el cruce.

3
ACTUAL



Ciclovia bidireccional en sentido inglés; Cuando se debió de haber realizado una ciclovia unidireccional que fuera de acuerdo al sentido vial.

*Gráficos de Manual integral de Movilidad Ciclista para ciudades mexicanas: Ciclociudades. ITDP 2011

RECOMENDACIONES

La ciudad de Guadalajara se encuentra ante el desafío de desarrollarse integralmente incorporando como ejes rectores la sostenibilidad, equidad y la competitividad de manera que se maximice la calidad de vida de sus habitantes.

La forma actual de movilidad en el área metropolitana de Guadalajara es ineficiente para lograr y mantener un desarrollo urbano y económico óptimo. El manejo incorrecto del uso del suelo y la falta de congruencia en los flujos de transporte han tenido como resultado una ciudad dispersa, saturada de vehículos, contaminada y ruidosa. Las políticas públicas no han logrado posicionar ni establecer alternativas efectivas y bien ejecutadas que resuelvan los problemas urbanos relacionados con la movilidad.

La bicicleta es un modo de transporte que ha demostrado ser flexible y eficiente en la ciudad; no requiere tarifas, combustible, licencia ni registro. Impulsar su uso en Guadalajara ofrece la posibilidad de transformarla desde los entornos urbanos, convirtiéndolos en lugares sostenibles, saludables y equitativos.

A continuación se presentan una serie de recomendaciones para las autoridades, conscientes de que su implementación será la pauta para un desarrollo integral de ciclovías para la ciudad:

1. Integración social y equidad: viajar en bicicleta es gratuito y comprar una bicicleta tiene un costo menor al 2% de un auto semi-compacto, requiere solo 3m² para circular mientras que un auto 60m². Transitar en bicicleta posiciona a los ciudadanos como iguales, aumenta la democratización y suaviza la brecha que separa a los ciudadanos cuando conviven en el espacio público.

2. Garantizar la seguridad vial del ciclista: es responsabilidad de los usuarios y de las autoridades ofrecer las condiciones de seguridad en torno a la infraestructura vial ciclista. Esta comprobado que en ciudades con incremento de viajes en bicicleta, los índices de mortalidad por accidentes viales se han reducido de manera contundente (ITDP,2011)

3. La bicicleta como un vehículo: La bicicleta es un vehículo que históricamente se ha utilizado con tres finalidades: recreación, deporte y transporte. Reconocerla como vehículo conlleva reconocer derechos y obligaciones para circular en la vía.

4. Jerarquizar el transporte y prioridad de usuarios de la vía: La jerarquía de la vía debe considerar la vulnerabilidad de los usuarios al utilizar el espacio público en términos de accesibilidad y seguridad vial. La jerarquía debe dar prioridad a los usuarios de la vía en el siguiente orden: Peatones, ciclistas, usuarios del transporte público, usuarios del transporte de carga y por último transporte particular automotor.

5. Planeación ciclo incluyente: Planeación que esté enfocada hacia la exigencia de una planeación ciclista que este integrada en la corriente principal de planeación urbana y del transporte.

6. Diseño ejecutivo de ciclovías en base a manuales nacionales e internacionales.

7. Elaboración de plan de mantenimiento a las áreas de confinamiento de infraestructura vial ciclista.

8. Promoción de la infraestructura vial ciclista como parte de una visión integral de la movilidad.





Av. Chapultepec 16 - 1
Col. Americana
Guadalajara, Jalisco.
+52 (33) 33.30.37.87
www.ColectivoTriciclo.com
hola@ColectivoTriciclo.com



General Coronado 563
Col. Santa Tere
Guadalajara, Jalisco.
+52 (33) 38.23.13.61
www.CuadraUrbanismo.com
contactanos@CuadraUrbanismo.com