

## INTRODUCCION

La modernización de las vialidades del Municipio de Pachuca, desarrollaron la capacidad de desplazamiento vehicular en la ciudad, esto se conoce como el aumento de la movilidad urbana, sin embargo, el efecto de éste beneficio ha arrojado el mismo resultado que se tiene en otras ciudades donde la consecuencia de favorecer el uso del automóvil es el aumento del volumen vehicular y emisión de gases debidas al desplazamiento motorizado.

Uno de las preocupaciones que se tiene en la ciudad de Pachuca es el uso inmoderado del automóvil, este problema además de que contaminamos el medio ambiente en cuestión económica se refleja en el bolsillo de los usuarios.

Hoy retornamos al pasado, considerando un medio de transporte utilizado por muchos años por la humanidad, la opción de utilizar la bicicleta, que es inventado como un medio de transporte y también darle un funcionamiento deportivo y de entretenimiento.

Como medio de transporte los beneficios que se pueden encontrar en el uso de la bicicleta son varios, mencionando algunos las bicicletas en primer lugar no contaminan el medio ambiente, es económico, se puede crear un viaje ameno y divertido, beneficia totalmente a nuestra salud, es rápido, se contara con espacios destinados para estacionamientos de bicicletas, etc.

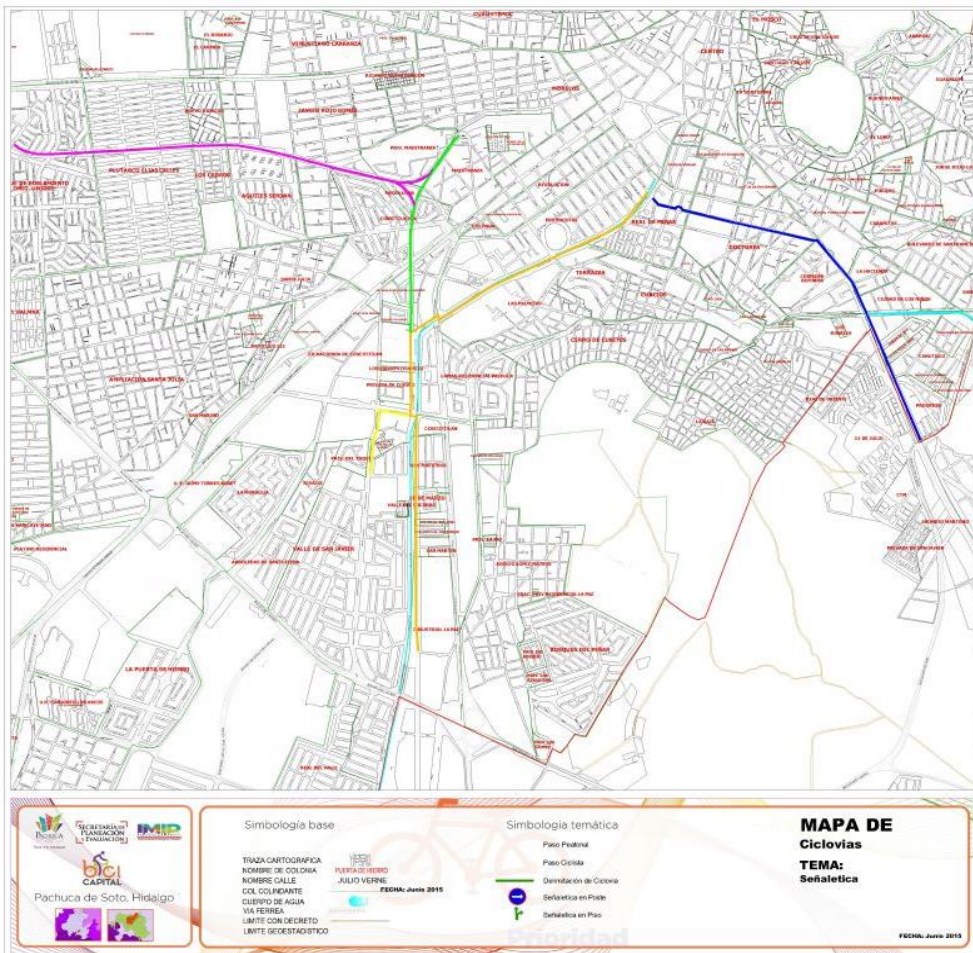
Hoy en día se cuenta con una red de ciclo-vías de más de 11.209 kilómetros lineales construidos, de la cual es utilizada de manera de recreación, deportiva y de circulación.

## CICLOVIAS EXISTENTES

Al inicio de esta administración se tuvo la visión y la preocupación del mejoramiento al medio ambiente y también de la sociedad, durante los últimos tres años se han construido ciclo-vías a lo largo y ancho de la Ciudad de Pachuca, con la finalidad de bajar la necesidad de utilización de vehículos motorizados y bajar los índices de contaminación

A continuación se mencionan los tramos de ciclo-vías que existen en la ciudad junto con medidas de la longitud que cada una de ellas tiene.

| TRAMO  | LONGITUD KM.      |
|--|-------------------|
| Rio de las Avenidas (blvd. Colosio - 5 de febrero)         | 3.53              |
| Blvd. Rojo Gómez - San Javier                              | 0.635             |
| Sendero de las Américas (Rio de las Avenidas - Maestranza) | 1.314             |
| Maestranza - Parque de Poblamiento (Av. Constituyentes)    | 2.56              |
| Ramírez Ulloa (Rio de las Avenidas - Blvd. Colosio)        | 2.47              |
| Av. Universidad (Carr. Pachuca-Tulancingo - Blvd. Colosio) | 0.7               |
| <b>TOTAL:</b>  | <b>11.209 Km.</b> |



## VIALIDADES QUE CONTARAN CON CICLOVIAS

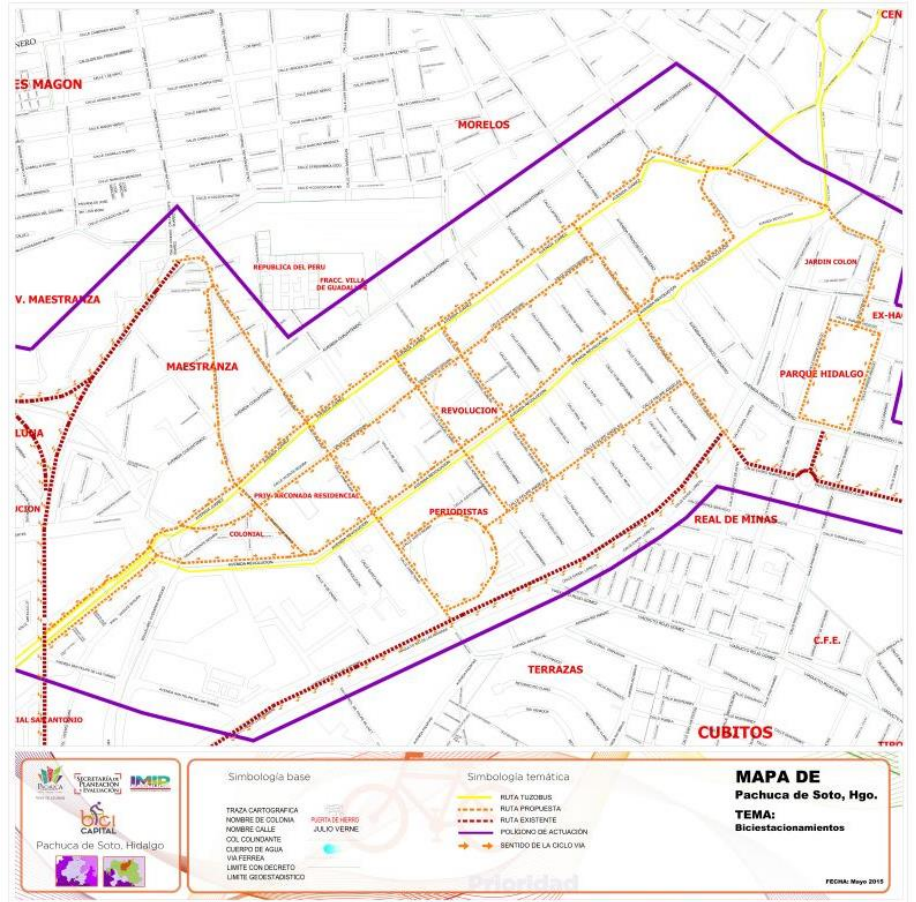
La consecuencia del aumento del volumen vehicular en la Ciudad ya ha comenzado a convertirse en una necesidad que fácilmente puede calificarse como urgente; por lo que proporcionar a la población un sistema alternativo de movilidad y accesibilidad que a ciertas horas hace notar deficientes los espacios urbanos de las avenidas de mayor circulación vehicular como son la Avenida Revolución, Vicente Segura, Avenida Juárez, Avenida Constituyentes y aun considerando boulevares que son única alternativa de alta exigencia para circulación, tienen como resultado inmediato un decremento en la accesibilidad lo que afecta directamente la facilidad para dirigirse y llegar a los diversos destinos.

Por otra parte previniendo la puesta en funcionamiento del Sistema de transporte urbano “Tuzobus”, las expectativas en el usuario de transporte en bicicleta por la vía agilizada con éste sistema, se tornarán nulas al no contar con espacio para adecuar algún carril que pueda destinarse a la circulación de bicicletas.

Para recuperar el mejoramiento de la movilidad, accesibilidad y la comodidad que también es altamente percibido por el peatón, se propone reducir el volumen vehicular mediante la implementación de nuevas ciclo-vías, tal como se ha hecho en ciudades igual y de más relevancia en nuestro país, de tal manera que se puedan crear enlaces para cerrar circuitos con las ciclo-vías existentes que proporcionarán el mejoramiento de circulación personal por la traza urbana de la ciudad.

En este instituto se han analizado una estrategia para la implementación de ciclovías en vías vehiculares para comunicar y se conecten las ciclo vías existentes.

- | No | Calles Propuestas para Ciclovías |
|----|----------------------------------|
| 1  | Calle Parque Hidalgo             |
| 2  | Calle Hidalgo                    |
| 3  | Calle Arista                     |
| 4  | Calle Xicoténcatl                |
| 5  | Avenida Juárez                   |
| 6  | Calle Boca Negra                 |
| 7  | Calle Republica de Brasil        |
| 8  | Calle Carlos Castelán            |
| 9  | Calle 16 de Enero                |
| 10 | Calle Vicente Segura             |
| 11 | Avenida Revolución               |
| 12 | Calle Justo Sierra               |
| 13 | Calle Felipe Ángeles             |
| 14 | Calle Jaime Nunó                 |
| 15 | Calle Samuel Carro               |
| 16 | Calle Manuel Dublan              |
| 17 | Calle Daniel Cerecedo            |
| 18 | Calle Belisario Domínguez        |
| 19 | Calle Adrián Guerrero            |
| 20 | Calle Rafael Vega Sánchez        |
| 21 | Calle 5 de Febrero               |



| No | Calles Propuestas para Ciclo-vías | Longitud en Metros |
|----|-----------------------------------|--------------------|
| 1  | Calle Parque Hidalgo              | 620.93             |
| 2  | Calle Hidalgo                     | 187.4              |
| 3  | Calle Arista                      | 144.78             |
| 4  | Calle Xicoténcatl                 | 188.6              |
| 5  | Avenida Juárez                    | 1642.23            |
| 6  | Calle Boca Negra                  | 98.97              |
| 7  | Calle Republica de Brasil         | 356.6              |
| 8  | Calle Carlos Castelán             | 298.12             |
| 9  | Calle 16 de Enero                 | 341.22             |
| 10 | Calle Vicente Segura              | 1080.28            |
| 11 | Avenida Revolución                | 1521.94            |

| No | Calles Propuestas para Ciclo-vías           | Longitud en Metros |
|----|---|--------------------|
| 12 | Calle Justo Sierra                          | 334.96             |
| 13 | Calle Felipe Ángeles                        | 513.1              |
| 14 | Calle Jaime Nunó                            | 514.47             |
| 15 | Calle Samuel Carro                          | 243.97             |
| 16 | Calle Manuel Dublan                         | 242.32             |
| 17 | Calle Daniel Cerecedo                       | 228.72             |
| 18 | Calle Belisario Domínguez                   | 167.23             |
| 19 | Calle Adrián Guerrero                       | 155.83             |
| 20 | Calle Rafael Vega Sánchez                   | 159.31             |
| 21 | Calle 5 de Febrero                          | 164.16             |
|    | <b>Distancia Total de red de Ciclo-vías</b> | <b>9205.14</b>     |



Se han realizado levantamiento de medidas en las vías donde pasara este sistema, tomado en cuenta largos, anchos y cuantos cruces existen en las mismas, para realizar las propuestas pertinentes. En el siguiente cuadro se mencionan las calles a intervenir.

| <b>Cruce en las calles Propuestas para Ciclovías</b> |                        |                           |                   |
|--|------------------------|---------------------------|-------------------|
| <b>No</b>  | <b>Tramo Propuesto</b> |                           |                   |
| 1  | Calle Parque Hidalgo   | Calle Hidalgo             |                   |
| 2  |                        | Calle Arista              |                   |
| 3  | Calle Xicoténcatl      | Calle Belisario Domínguez |                   |
| 4  | Avenida Juárez         | Calle Daniel Cerecedo     |                   |
| 5  |                        | Calle Manuel Dublan       |                   |
| 6  |                        | Calle Samuel Carro        |                   |
| 7  |                        | Calle Boca Negra          |                   |
| 8  |                        | Calle Jaime Nunó          |                   |
| 9  |                        | Calle 16 de Enero         |                   |
| 10   |                        | Calle Vicente Segura      | Calle 16 de Enero |
| 11   |                        |                           | Calle Jaime Nunó  |
| 12   | Calle Samuel Carro     |                           |                   |
| 13   | Calle Manuel Dublan    |                           |                   |
| 14   | Calle Daniel Cerecedo  |                           |                   |
| 15   | Avenida Revolución     |                           | Calle 16 de Enero |
| 16   |                        | Calle Jaime Nunó          |                   |
| 17   |                        | Calle Samuel Carro        |                   |
| 18   |                        | Calle Adrián Guerrero     |                   |
| 19   |                        | Calle Manuel Dublan       |                   |
| 20   |                        | Calle Rafael Vega Sánchez |                   |
| 21   |                        | Calle Daniel Cerecedo     |                   |
| 22   |                        | Calle 5 de Febrero        |                   |
| 23   |                        | Calle Belisario Domínguez |                   |
| 24   | Calle Jaime Nunó       | Calle Justo Sierra        |                   |
| 25   | Calle Felipe Ángeles   | Calle Adrián Guerrero     |                   |
| 26   |                        | Calle Rafael Vega Sánchez |                   |
| 27   |                        | Calle 5 de Febrero        |                   |

Es necesario la colocación de todo tipo de señalética tanto vertical como horizontal en cada uno de estos cruces antes mencionados, esto incluyen; pasos peatonales, pasos de carriles de las ciclo-vías, carriles para vehículos, direcciones de ciclo-vías, prohibiciones y preferencias.

Se propone como imagen urbana y como medio de incentivar a la ciudadanía el diseño de cada una de estos cruces, ya sea por medio de un mensaje que se le quiera dar al peatón y/o al ciclista o un diseño como referencia al contexto urbano.

