

# Por una colonia Roma con calles seguras e incluyentes: Del urbanismo táctico a la implementación permanente.

*2 de abril y Palestina*



**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Por encargo de:

 Ministerio Federal  
de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza  
y Seguridad Nuclear

de la República Federal de Alemania



# CAMINA

Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.



**giz** Geotechnische Gesellschaft  
für Ingenieure  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Participación de:  
 **Ministerio Federal  
de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza  
y Seguridad Nuclear**  
de la República Federal de Alemania

  
**GOBIERNO DEL  
MONTERREY**

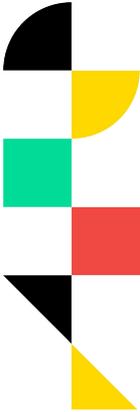
**CAMINA**

Centro de Estudios de Movilidad Urbana A.C.

# Agenda de hoy

- Presentar resultados de metodologías aplicadas
- Cierre del proyecto
- Seguimiento de proyecto

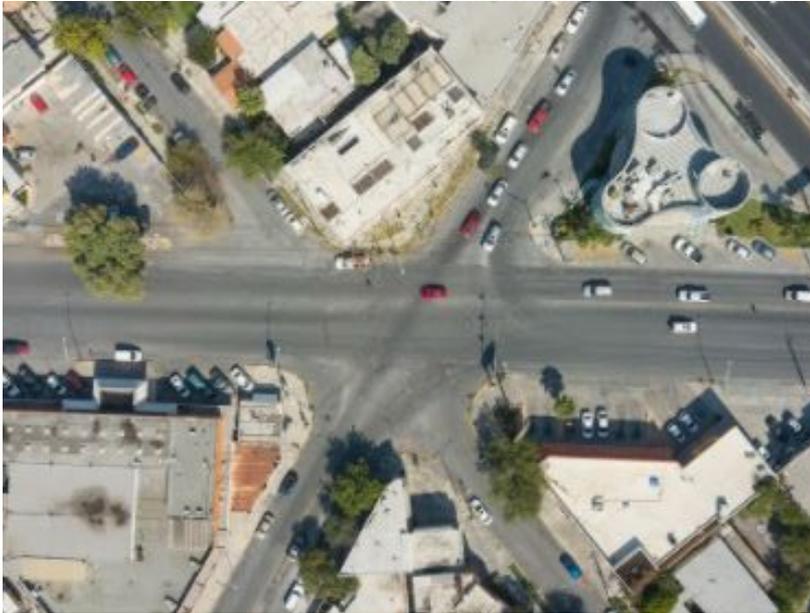




# Metodologías aplicadas

<b>DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO DE LA CALLE</b>	1. Relación de la jerarquía de la movilidad por m2
<b>PEATONES</b>	2. Índice de Seguridad en Cruces peatonales 3. Aforos peatonales. 4. Entrevistas a transeúntes.
<b>CICLISTAS</b>	5. Aforos ciclistas.
<b>AUTOMOVILISTAS</b>	6. Observaciones de comportamiento automovilista.

Antes

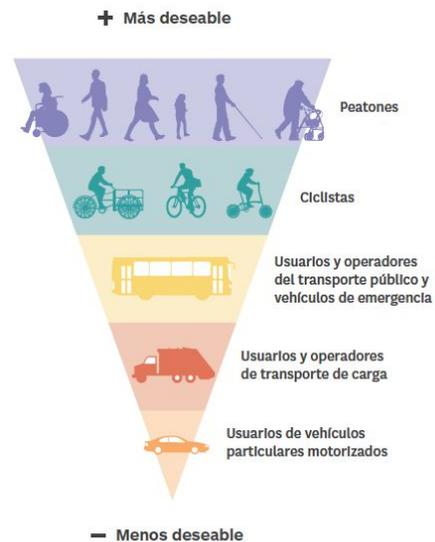


Durante



# 1. Relación de la jerarquía de la movilidad

Total 100%



SEDATU. Manual de calles, diseño vial para ciudades mexicanas, 2018.

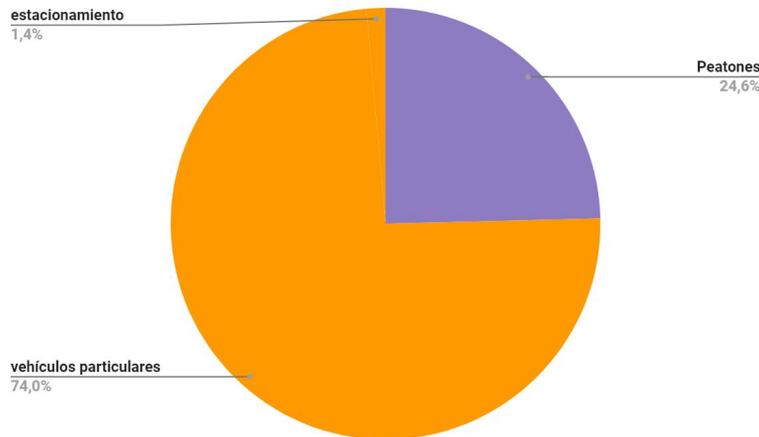
# 1. Relación de la jerarquía de la movilidad

**Tabla 3. Antes de la intervención**

Tabla 3. Antes de la intervención			
Área total del proyecto		<b>7.030,00</b>	<b>m2</b>
		<b>100,00%</b>	
Área	componentes de la vía	% de ocupación total de la calle	usuario al que corresponde el componente
1730	m2 de Banquetas	24,6%	Peatones
0	m2 Reductores de velocidad	0,0%	Peatones REVO
0	m2 de ciclovia	0,0%	Ciclistas
5200	m2 de carriles	74,0%	vehículos particulares
100	m2 de estacionamiento en calle y mercado	1,4%	estacionamiento
0	m2 Área de carga y descarga	0,0%	Transporte de carga
0	m2 Áreas de ascenso y descenso	0,0%	Transporte autobuses
		<b>100,00%</b>	

## Antes

Porcentaje de componentes de la calle por tipo de usuario  
Antes de la intervención de urbanismo táctico



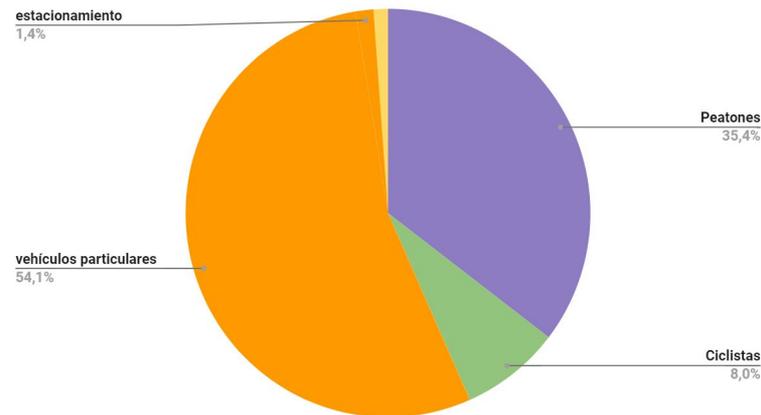
# 1. Relación de la jerarquía de la movilidad

**Tabla 4. Durante la intervención**

Tabla 4. Durante la intervención			
Área total del proyecto		<b>7.030,00</b>	<b>m2</b>
		<b>100,00%</b>	
Área	componentes de la vía	% de ocupación total de la calle	usuario al que corresponde el componente
<b>2489</b>	m2 de Banquetas	35,4%	Peatones
<b>0</b>	m2 Reductores de velocidad	0,0%	Peatones REVO
<b>560</b>	m2 de ciclo vía	8,0%	Ciclistas
<b>3.800,00</b>	m2 de carriles	54,1%	vehículos particulares
<b>100</b>	m2 de estacionamiento en calle y mercado	1,4%	estacionamiento
<b>0</b>	m2 Área de carga y descarga	0,0%	Transporte de carga
<b>81</b>	m2 Áreas de ascenso y descenso	1,2%	Transporte autobuses
		<b>100,00%</b>	

**Durante**

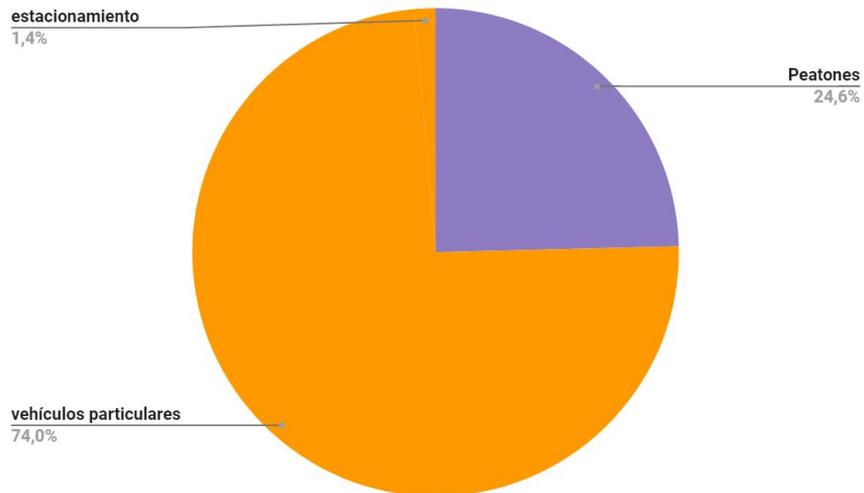
Porcentaje de componentes de la calle por tipo de usuario  
Durante la intervención de urbanismo táctico



# 1. Relación de la jerarquía de la movilidad

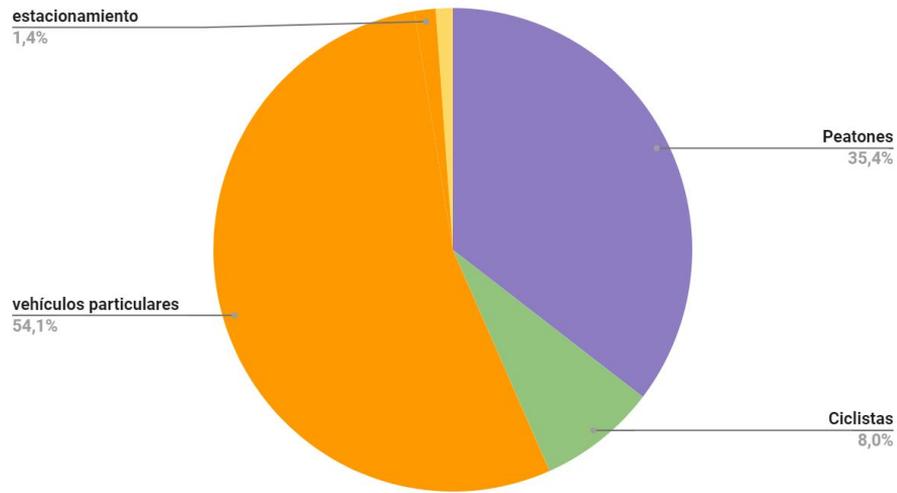
## Antes

Porcentaje de componentes de la calle por tipo de usuario  
Antes de la intervención de urbanismo táctico

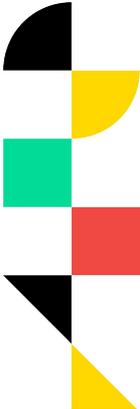


## Durante

Porcentaje de componentes de la calle por tipo de usuario  
Durante la intervención de urbanismo táctico



# Comunicación

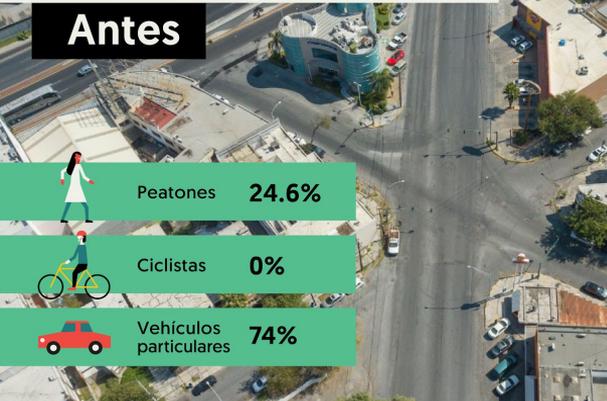


## Urbanismo táctico 2 de abril, Monterrey



Porcentaje de componentes de la calle por tipo de usuario

Antes



Durante



**CAMINA**  
Centro de Estudios de  
Movilidad Peatonal A.C.

**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Por encargo de:  
 Ministerio Federal  
de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza  
y Seguridad Nuclear  
de la República Federal de Alemania



**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Por encargo de:  
 Ministerio Federal  
de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza  
y Seguridad Nuclear  
de la República Federal de Alemania



**CAMINA**  
Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.

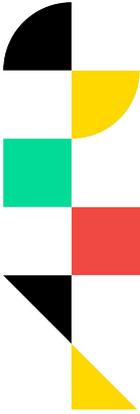
## 2. Índice de seguridad en cruces peatonales



Con la intervención de urbanismo táctico se modifica de manera significativa la distancia de cruce peatonal



## 2. Índice de seguridad en cruces peatonales



Antes

Tabla 5. Resultados por cruce de intersección antes de la intervención						GLOBAL
	Cruce 1	Cruce 2	Cruce 3	Cruce 4	Cruce 5	
<b>ACCESIBILIDAD</b>	0,08	0,06	0,10	0,10	0,00	
<b>VISIBILIDAD</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<b>DISEÑO</b>	0,21	0,05	0,05	0,05	0,00	
<b>SEÑALAMIENTO HORIZONTAL</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<b>SEMAFORIZACIÓN</b>	0,00	0,00	0,05	0,05	0,05	
<b>TOTAL</b>	<b>0,29</b>	<b>0,11</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>	<b>0,05</b>	<b>0,17</b>

## 2. Índice de seguridad en cruces peatonales



Durante

Tabla 6, Resultados por cruce de intersección 1 Durante						GLOBAL
	Cruce 1	Cruce 2	Cruce 3	Cruce 4	Cruce 5	
<b>ACCESIBILIDAD</b>	0,08	0,06	0,10	0,10	0,00	
<b>VISIBILIDAD</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<b>DISEÑO</b>	0,34	0,34	0,34	0,34	0,00	
<b>SEÑALAMIENTO HORIZONTAL</b>	0,34	0,34	0,34	0,34	0,00	
<b>SEMAFORIZACIÓN</b>	0,00	0,00	0,05	0,05	0,05	
<b>TOTAL</b>	0,76	0,74	0,83	0,83	0,05	0,80

# 2. Índice de seguridad en cruces peatonales



Antes



Durante



### 3. Aforos peatonales

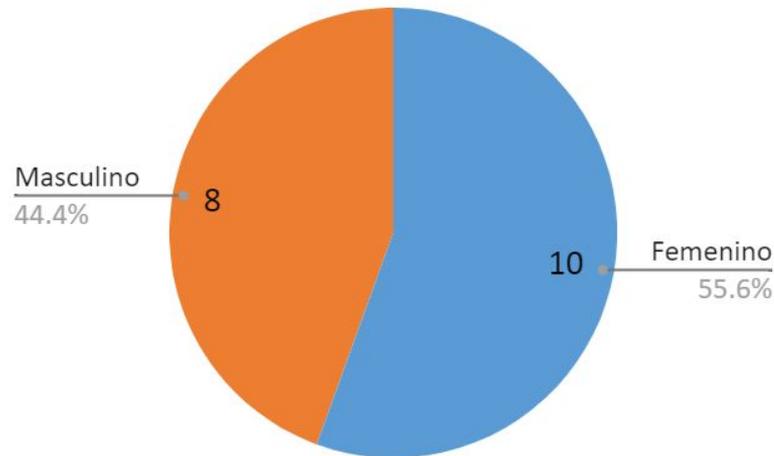
Miércoles - Lado Norte - Sexo



Antes



Durante

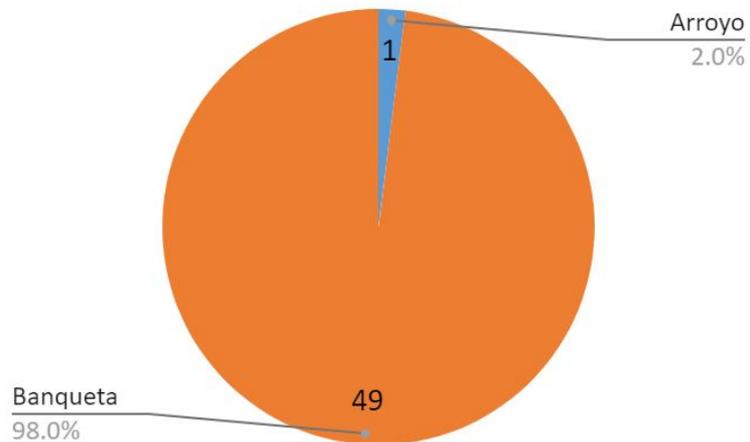


### 3. Aforos peatonales

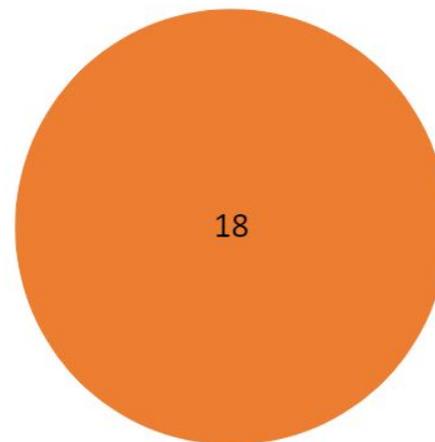
Miércoles - Lado Norte - Comportamiento



Antes



Durante

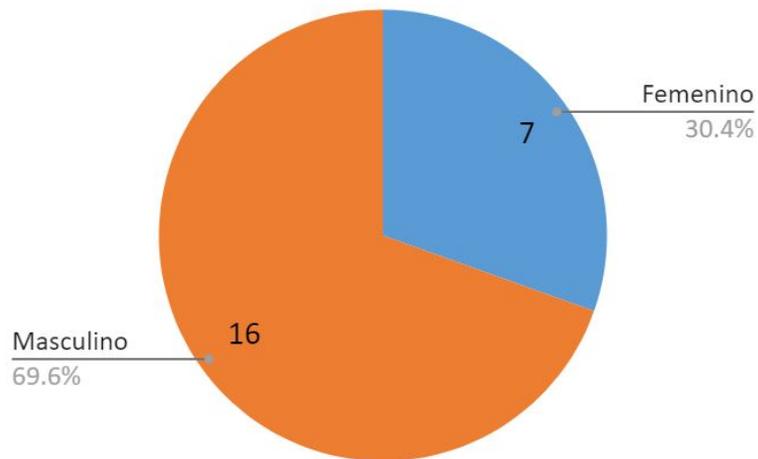


### 3. Aforos peatonales

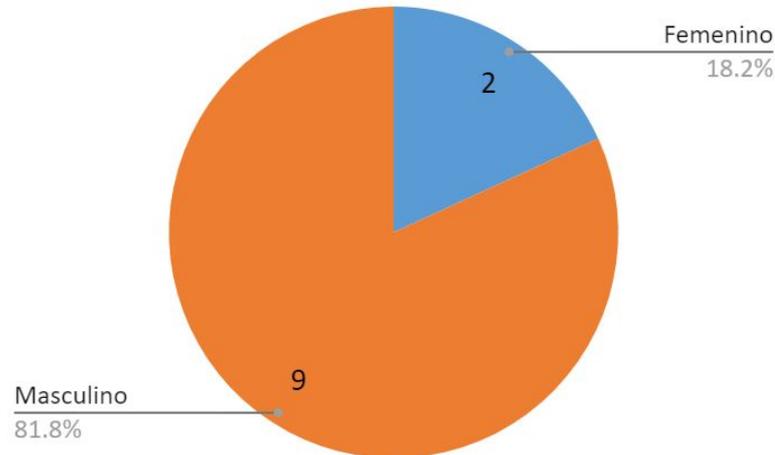
Miércoles - Lado Sur - Sexo



Antes



Durante

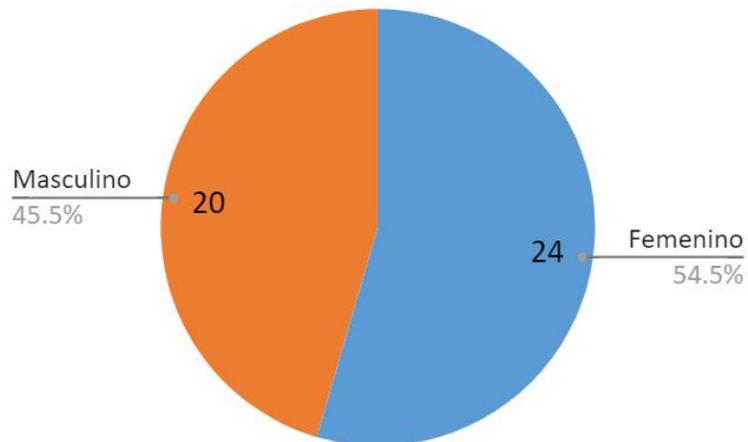


### 3. Aforos peatonales

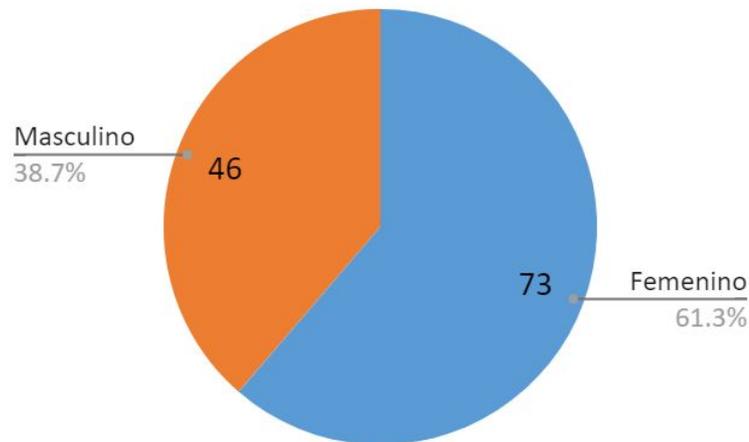
Sábado - Lado Norte - Sexo



Antes



Durante



**giz** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Por encargo de:  
 **Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear**  
de la República Federal de Alemania



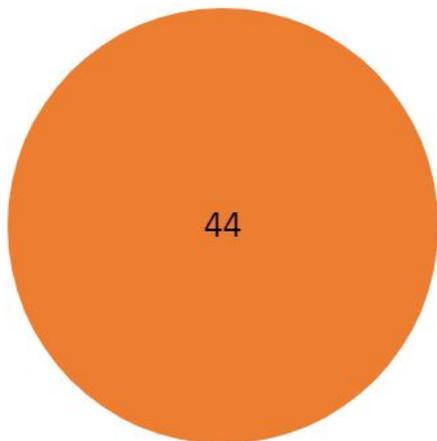
**CAMINA**  
Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.

### 3. Aforos peatonales

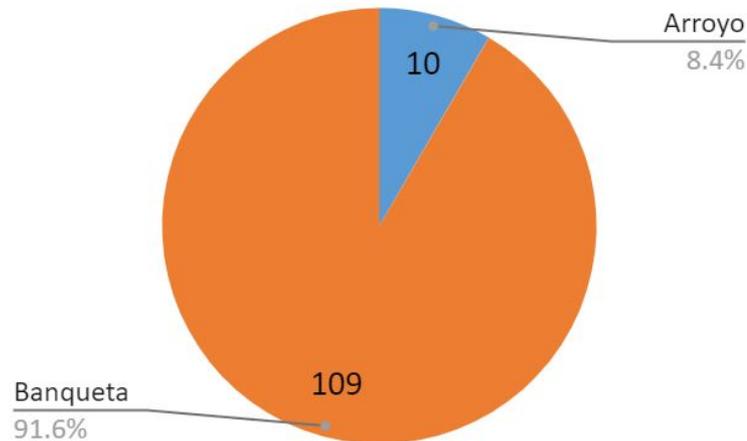
Sábado - Lado Norte - Comportamiento



Antes



Durante

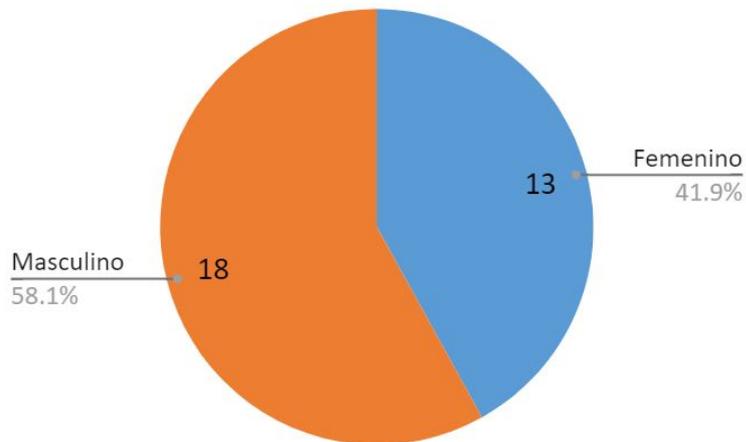


### 3. Aforos peatonales

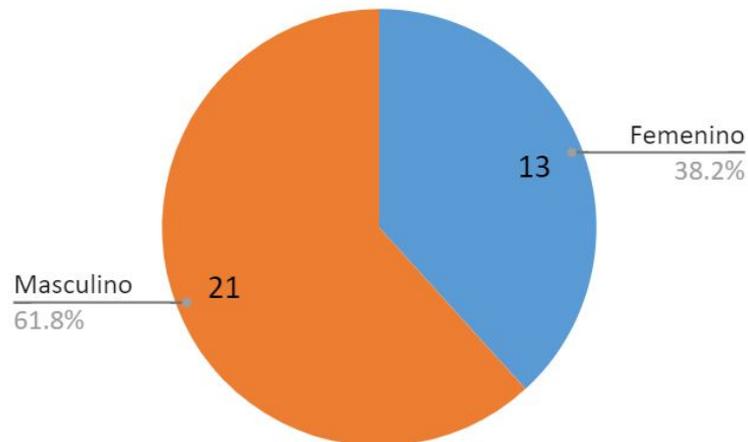
Sábado - Lado Sur - Sexo



Antes



Durante

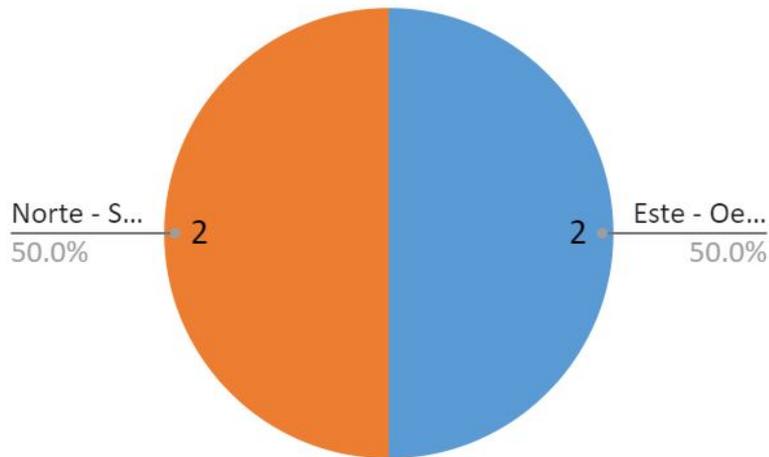


## 4. Aforos ciclistas

Miércoles / Comportamiento

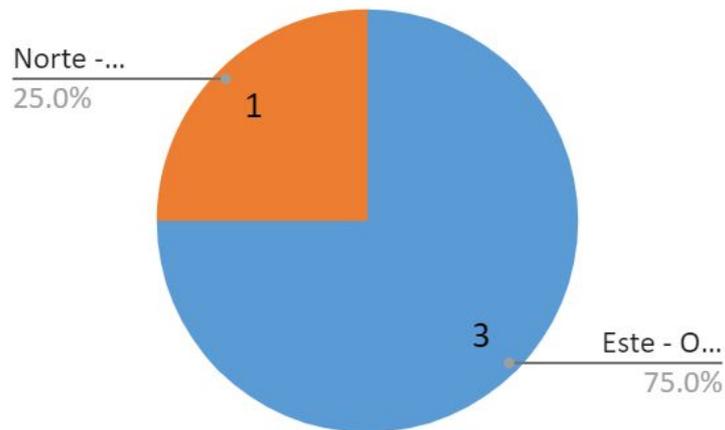


Antes



Se contaron 4 personas circulando en bicicleta en la zona de intervención. Todas las personas fueron de sexo masculino.

Durante



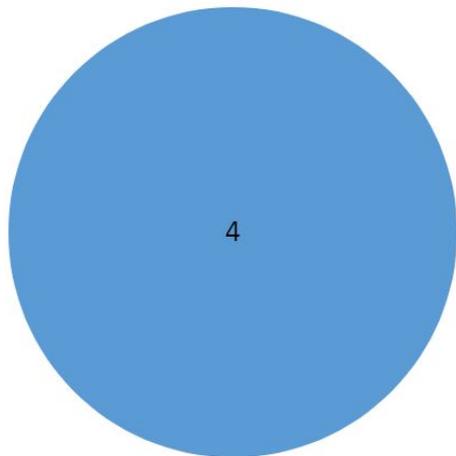
Se identificaron 4 ciclistas, sin embargo, una ciclista era del sexo femenino

## 4. Aforos ciclistas

Sábado / Comportamiento

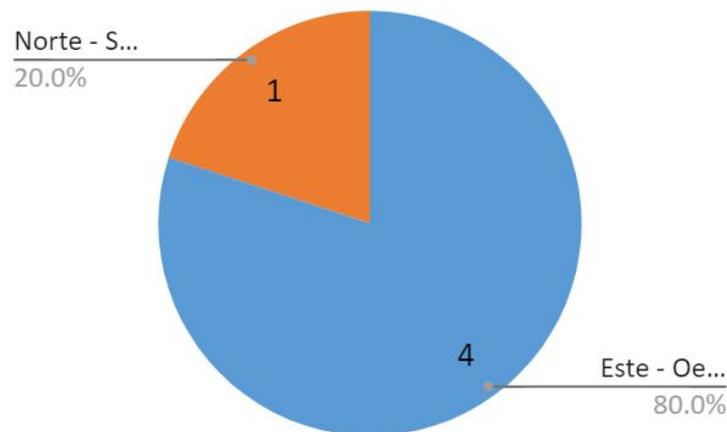


Antes



Se contaron 4 personas circulando en bicicleta en la intersección. Todas las personas fueron de sexo masculino.

Durante



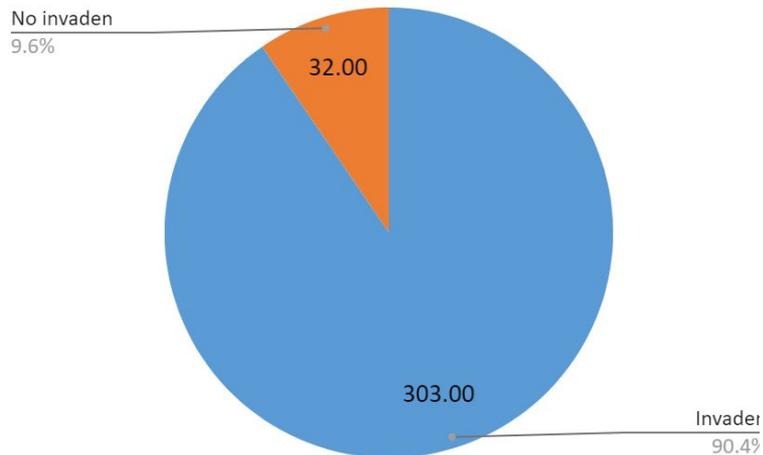
Aumentó el número de ciclistas a 5, todas las personas del sexo masculino.

## 5. Aforos vehiculares

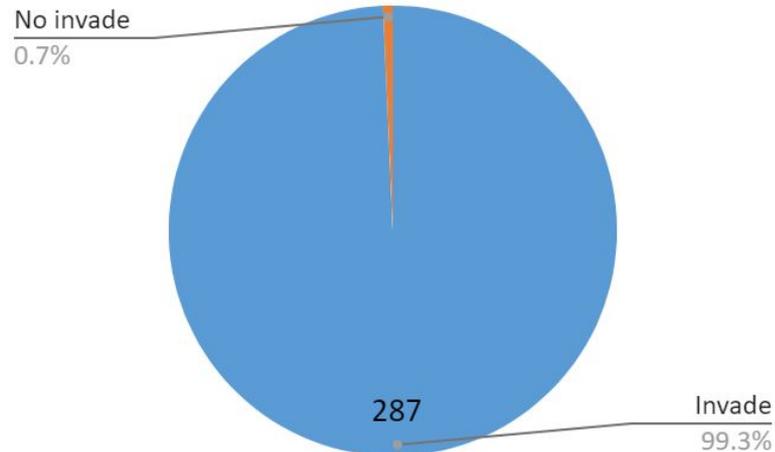
Miércoles / Ote-Pte / Comportamiento



Antes



Durante

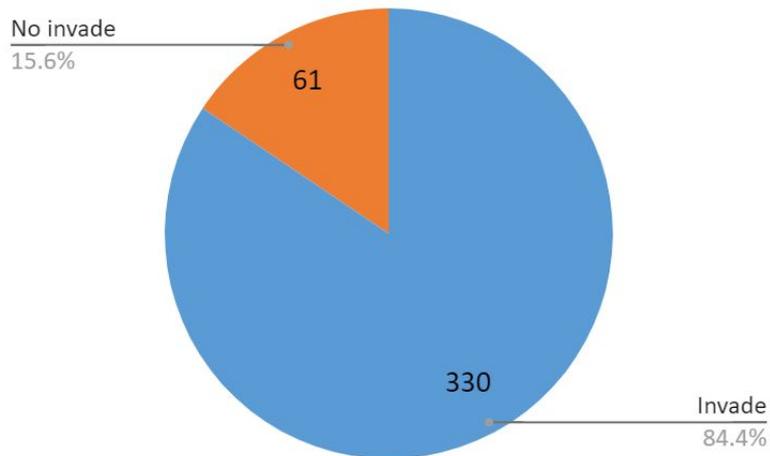


# 5. Aforos vehiculares

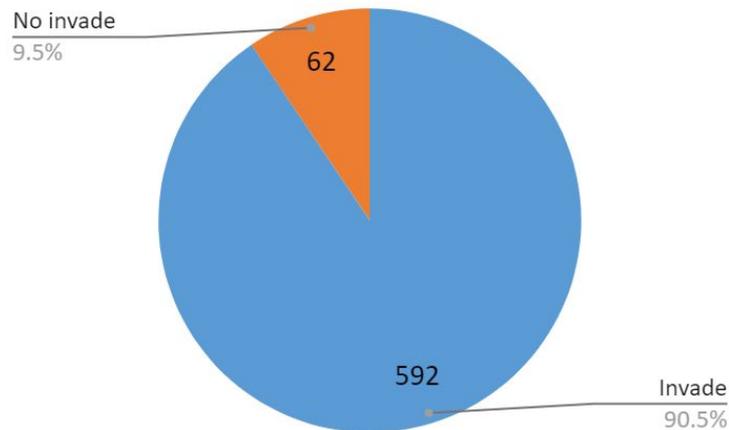
Miércoles / Pte-Ote / Comportamiento



### Antes



### Durante



**giz** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH  
Por encargo de:

Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear  
de la República Federal de Alemania



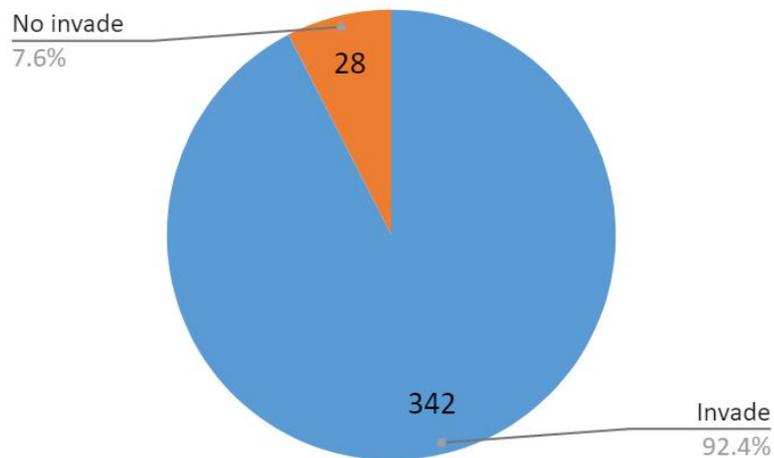
**CAMINA**  
Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.

## 5. Aforos vehiculares

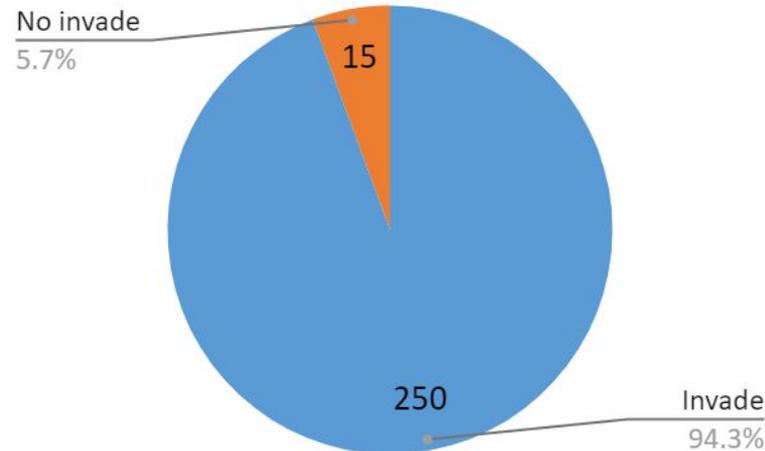
Sábado / Ote-Pte / Comportamiento



Antes



Durante

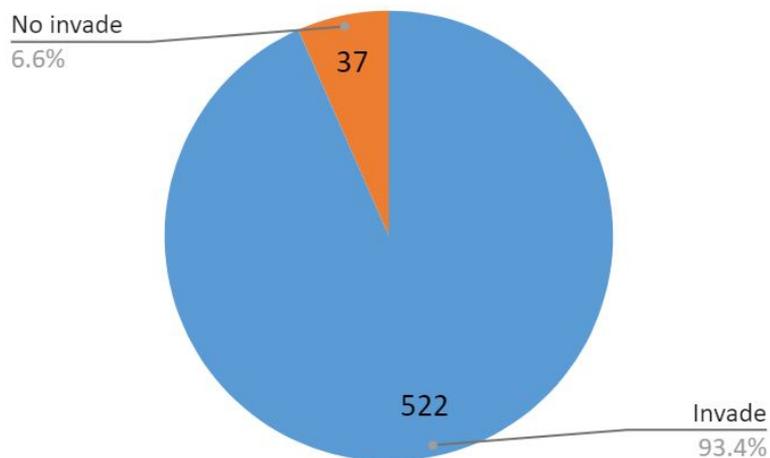


## 5. Aforos vehiculares

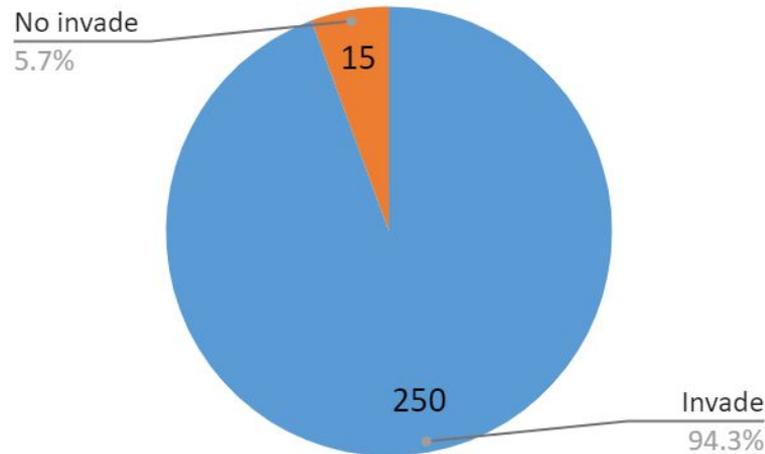
Sábado / Pte-Ote / Comportamiento



Antes



Durante



## 5. Aforos vehiculares



- usos y costumbres locales
- territorialidad demostrada en comportamiento de invasión del espacio peatonal

## 6. Entrevistas a transeúntes

Antes



"No me siento muy seguro en lo personal en este cruce, ya que los automovilistas no respetan el rojo y tienden a pasar como si nada."

"Tienes que hacer a veces escuadra para poder cruzar las calles"

"En estas calles si tengo que correr ¡porque si está muy inseguro la verdad!"

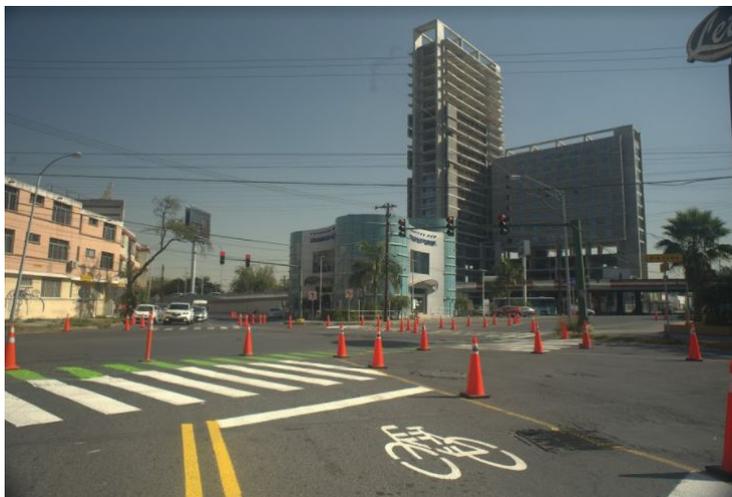
"¡No tiene señalamientos! de hecho así como que las líneas para cruzar. Eso también es otra. Es lo que andaba yo buscando, las líneas para cruzar y no las tiene."

"Ahh! ¡Que pongan las líneas de los que andan caminando!. Las pongan amarillas, que Las pongan. Eso es muy importante. Porque uno manejando respeta más donde hay líneas que no habiendo nada. Es mejor."

"por todos lados salen los carros, como que no respetan los señalamientos ni los semáforos"

## 6. Entrevistas a transeúntes

Durante



"Si respetan más los automóviles"

"ahorita ya se siente más seguridad, eso es un respeto que viene uno y se para ahí, y luego ya, sigue para acá; ¡imagínese a mis 86 años!"

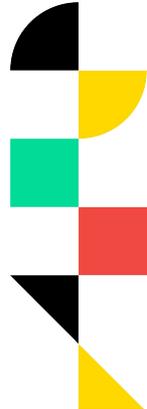
"Qué bueno que estén haciendo esto para proteger a las personas que usan la bicicleta y a las personas que andamos aquí"

"Me gustaría que se quede permanente por seguridad de todos"

"Sí, estaría muy bien que cada cruce o que cada avenida tuviera así la señalización"

"Pues muy buena estrategia para evitar accidentes, como transitan bastantes camiones carros y **la velocidad** y no haya más accidentes"

## 6. Entrevistas a transeúntes



Antes

difícil cruzar  
semáforos no funcionan bien  
falta de señalamientos  
**Poca claridad**  
hay muchos accidentes  
se pasan el rojo  
intersección complicada  
choques por alcance  
tengo que correr

Durante

bajaron la velocidad  
se siente mas seguridad  
**los carros respetan**  
**que se quede permanente**  
replicar en otros lugares

# Conclusiones

- a. En cuanto a la circulación peatonal, se observó que en los miércoles antes y durante la intervención, una disminución de personas circulando de manera peatonal, sin embargo, aumentó en un 12% la circulación peatonal de mujeres. En cuanto al sábado, existió un incremento notable en la circulación peatonal e igualmente, un aumento un 6.8%, en la circulación del lado Norte.
- b. El espacio destinado a la movilidad peatonal pasó de un 24.6% a un 35.4%.
- c. Referente a ciclistas, el miércoles se detectó circulación de 4 ciclistas del sexo masculino, sin embargo, durante la intervención se observó una ciclista del sexo femenino. Durante el sábado, aumentó la circulación de ciclistas de 4 a 5 usuarios, todos del sexo masculino.
- d. El espacio ciclista pasó de un 0% a un 8%.
- e. La circulación de ciclistas se detectó que mayormente es por la Av. 2 de abril.
- f. En cuanto a los medios motorizados, tanto el miércoles como el sábado, aumentó el porcentaje de vehículos que invade el cruce peatonal. Esto implica que para el rediseño de esa intersección, se debe contemplar mover los semáforos a una posición más cercana a la línea de alto de los cruces a dirigir.
- g. El espacio destinado a vehículos pasó de un 74% a un 54%.



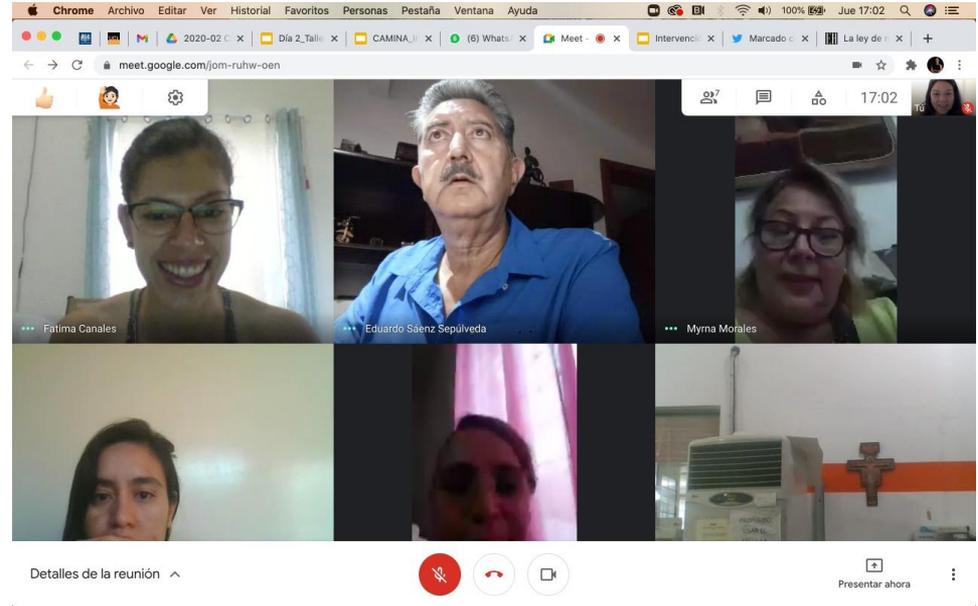
# Lo que la gente pidió al ver la intervención:

1. Bajar la velocidad
2. Reductores de velocidad
3. Señalamientos
4. Cambiar semáforos vehiculares
5. Agregar semáforos peatonales
6. Agente de tránsito
7. Accesibilidad
8. Ampliación de banquetas
9. Infraestructura ciclista
10. Paradas de camiones bien señaladas
11. Arreglar pavimentos
12. Que se haga permanente



## Siguientes pasos:

- Encuesta
- Estrategia de permanencia de espacio peatonal adquirido



**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Por encargo de:

 Ministerio Federal  
de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza  
y Seguridad Nuclear

de la República Federal de Alemania



# CAMINA

Centro de Estudios de Movilidad Peatonal A.C.