
Estudio de Conteo de Ciclovía Av. Washington y R Michel en GDL 2012

JULIO 2012

Realizado por:

Yeriel Salcedo Torres. GDL en Bici

Ovi Montiel. GDL en Bici

Erik Cisneros. ITDP

Eder Sánchez. ITDP



Introducción

Cuando Guadalajara no tenía los más de cuatro millones de habitantes de ahora, cuando sus calles no era estranguladas por el mas de 1.7 millones de automóviles que circulan en ella, cuando el gobierno apenas invertía en infraestructura vial, cuando se podía cruzar la calle sin prisa en ese tiempo, Guadalajara era conocida como "pueblo bicicletero".,

Antes de eso hasta las bicicletas de rodado grande llevaban placas, nadie hablaba de ciclovías porque no eran necesarias; las calles eran compartidas con el tránsito motorizado. Pero nos pasó lo que a cualquier ciudad de improvisada planeación: crecimos con un modelo insostenible, disperso y fragmentador.

- En 2009 se registra 1,740,110 vehículos.
- Un promedio de 420 vehículos se incorporan diariamente a las calles de la ZMG.
- El 27% de la población se transporta en automóvil.
- La velocidad de desplazamiento promedio se reducido en los últimos 6 años de 45 a solo 25 KM/H.
- Para el 2038 se pronostica que circularan por las mismas calles 5,689,000 vehículos.

Antecedentes de Ciclistas en Guadalajara

De acuerdo al estudio origen-destino realizado en 2007-2008 se reconoció que de los casi diez millones de desplazamientos que se realizan en un día en la Zona Metropolitana de Guadalajara el 2.2% se efectúan en bicicleta. Esto es 212,089 viajes.

Desde 2007 el movimiento ciclista a tomado fuerza desde la ciudadanía, el interés de fomentar su uso urbano se posicionó en la agenda pública a la par del nacimiento de diversos grupos ciclistas.

Impulsores del Proyecto de la Ciclovía

Grupos ciudadanos conformador por ciclistas, peatones como Guadalajara en bici y Ciudad para todos desde hace 5 años han estado trabajando para la inversión en alternativas de movilidad como la bicicleta. Esos mismos grupos y otros conforman el Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada del Municipio de Guadalajara así como la participación en espacios de trabajo con los Municipios de Zapopan, Tlajomulco. Como resultado de ese trabajo en el 2008 se realizo en la zona metropolitana de Guadalajara el plan maestro de movilidad no motorizada..

Diagnóstico de la Infraestructura Ciclista y Problemáticas

Guadalajara cuenta con siete ciclovías, las cuales no son respetadas por los automovilistas, y algunas están abandonadas por las autoridades.

- Federalismo, entre Washington y Ávila Camacho, hecha por Guadalajara a un costo de 30 mdp. Extensión: 10 km (5 km. por sentido).
- Avenida 8 de Julio, entre Periférico Sur y colonia Polanco, realizada por la Sedeur.



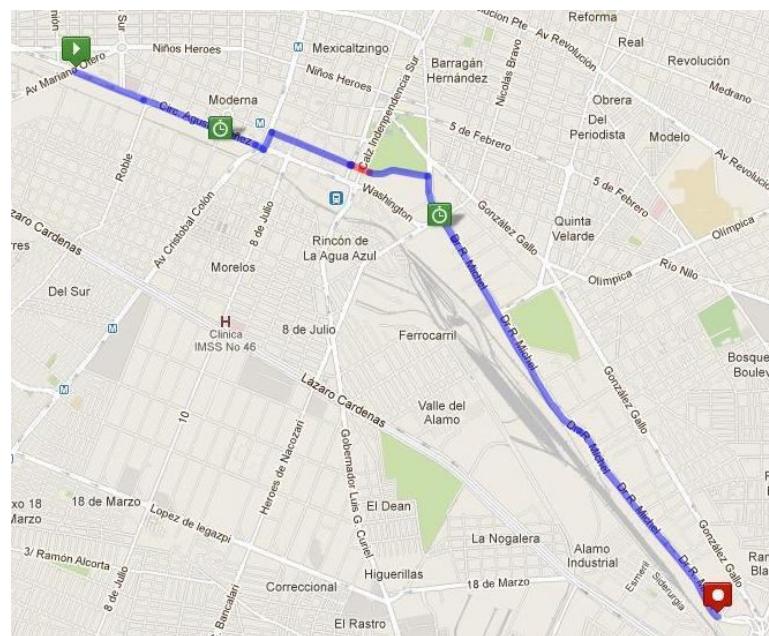
- Periférico Norte, entre Federalismo y Parres Arias, ejecutada por la SVT a un costo de 5 mdp. Extensión: 3.5 kilómetros.
- Camino Real de Colima, entre el ingreso a Santa Anita y San Agustín. La ejecutó Tlajomulco. Extensión: 3.2 kilómetros.
- Avenida Adolfo Horn, entre el ingreso a la avenida Concepción y el límite con Tlaquepaque. Hecha por Tlajomulco. Extensión 3.1 kilómetros.
- Avenida Washington, entre Mariano Otero y Federalismo, hecha por Guadalajara en 1 mdp. Extensión: 1.8 kilómetros. Se prevén 7 km a un costo de 6 mdp.

Además se han realizado tres ciclovías ciudadanas las cuales la SVT ha oficializado

- Av. Santa Margarita, entre avenida de la aviación y avenida central. Extensión: 2.15 kilómetros.
- Av. Inglaterra, entre periférico y av. Patria. Extensión: 3.75 kilómetros.
- Camino al ITESO, entre av. López Mateos y periférico. Extensión: 1.1 kilómetros.

Objetivo

El objetivo de este estudio es tener una línea base que permita determinar el número y las características de l@s ciclistas que viajan sobre la ciclovía de av Washington y av R. Michel con objeto de conocer el impacto de la infraestructura vial ciclista inaugurada y con ello conocer la dinámica, el aumento y patrones de este tipo de viajes en la vía.



Método

Se realizó un conteo ciclista en la vialidad utilizando como base la metodología del conteo ciclista de Ciudad de México efectuado en 2008, 2009 y 2010: flujo promedio por cruce - día, horarios, tipo de viajeros, tipo de vehículos, entre otros.



Población Objetivo

Ciclistas que circulen en la av Washington y av R. Michel de 6:00 a 22:00 horas en el trazo de la ciclovía.



Método de Aproximación

El conteo se realizó con una muestra en tramos de la vialidad e intersecciones dentro del perímetro demarcado, mediante un procedimiento de acopio de información in situ.

Periodo de Referencia

El conteo se realizó durante una semana típica (período hábil y con actividad escolar), los días martes y jueves.

Tamaño de Muestra

Para fines de estimación de la muestra, sólo se consideraron dos creces, uno en av. Washington y av. Enrique Díaz de León y av R. Michel cruce con av. Héroes Ferrocarrileros. Para el presente ejercicio se realizó un conteo maestro, aplicado durante 16 horas consecutivas. De este se obtuvieron los horarios de máxima demanda. Para el resto del estudio sólo se contaron los horarios de máxima afluencia ciclista.

Método de Muestreo

Durante los días de la semana de observación, se ubicó personal para realizar el conteo y para la toma de datos en cruces vehiculares preseleccionados.

Variables observadas

La recolección de datos empleada en este estudio permitió disponer de los siguientes datos: número de ciclistas que cruzan en cada punto de observación por hora, condiciones ambientales (temperatura, y condiciones de lluvia); así como características de los ciclistas (género, grupo de edad observado, sentido y zona de circulación, tipo de bicicleta, carga utilizada y uso de casco). El instrumento de recuperación de datos utilizado fue el mismo que el del conteo de ciclistas de años anteriores, con la inclusión de dos nuevas variables: uso de la infraestructura ciclista y uso de bicicleta pública.



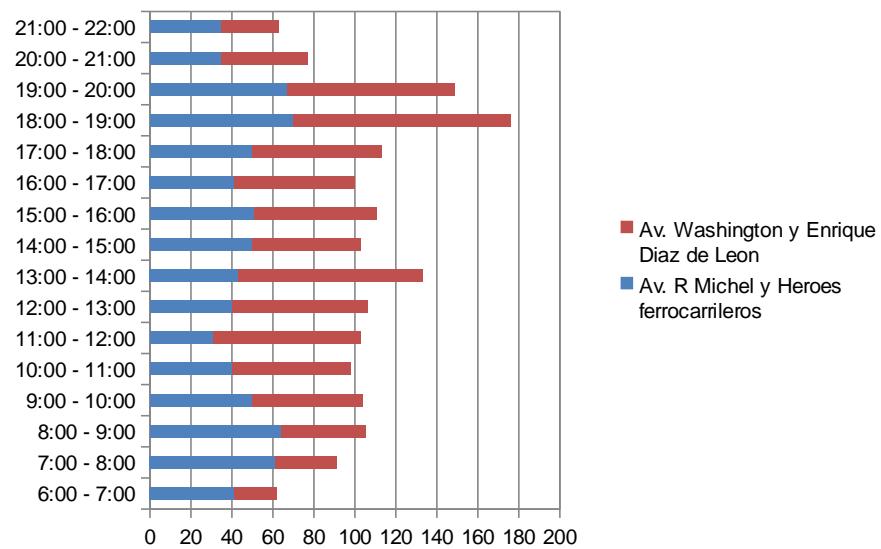
Volumen de viajeros en Bicicleta

En total se observaron dos puntos a lo largo de la vialidad, los dos de 16 horas, por lo que en total se efectuó la observación de 64 horas / cruce.

En dicho tiempo de observación se proyectó este año a un total de 3,455 ciclistas. Ello representa una media de 863 ciclistas diarios por punto de estudio o de 54 ciclistas promedio por hora de observación.

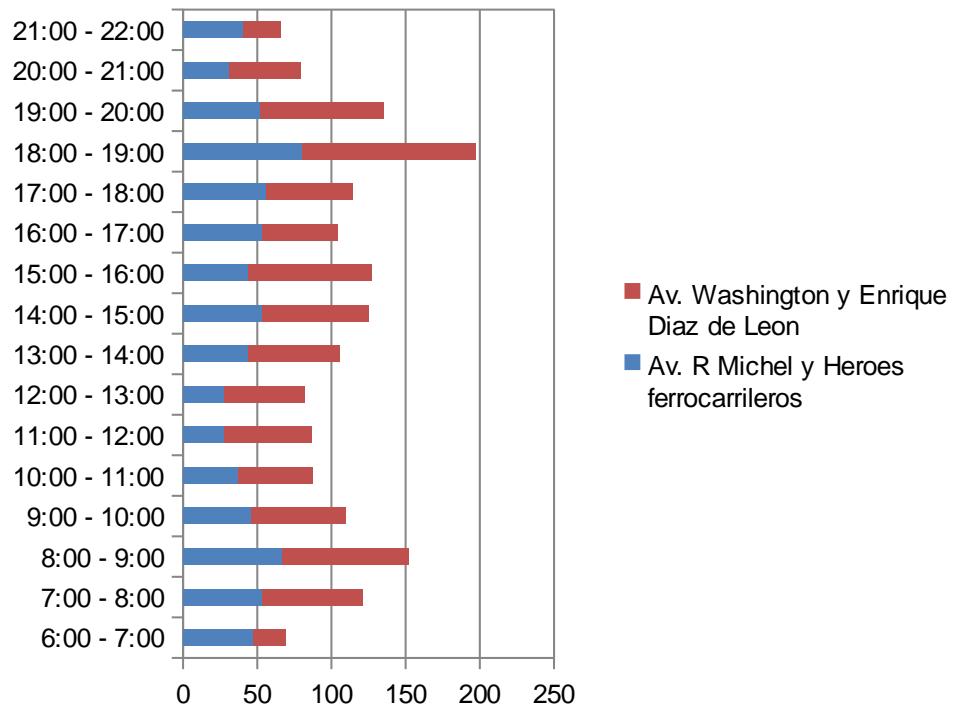
Día 1, ambos sitios de conteo.

Casos x hora	Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros	Av. Washington y Enrique Díaz de León
6:00 - 7:00	41	21
7:00 - 8:00	61	30
8:00 - 9:00	64	41
9:00 - 10:00	50	54
10:00 - 11:00	40	58
11:00 - 12:00	31	72
12:00 - 13:00	40	66
13:00 - 14:00	43	90
14:00 - 15:00	50	53
15:00 - 16:00	51	60
16:00 - 17:00	41	59
17:00 - 18:00	50	63
18:00 - 19:00	70	106
19:00 - 20:00	67	82
20:00 - 21:00	35	42
21:00 - 22:00	35	28
Total	769	925



Día 2, ambos sitios de conteo.

Casos hora	x	Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros	Av. Washington y Enrique Diaz de León
6:00 - 7:00	47	22	
7:00 - 8:00	53	68	
8:00 - 9:00	67	85	
9:00 - 10:00	46	64	
10:00 - 11:00	37	50	
11:00 - 12:00	28	59	
12:00 - 13:00	28	54	
13:00 - 14:00	44	62	
14:00 - 15:00	53	72	
15:00 - 16:00	44	83	
16:00 - 17:00	53	51	
17:00 - 18:00	56	58	
18:00 - 19:00	80	117	
19:00 - 20:00	52	83	
20:00 - 21:00	31	48	
21:00 - 22:00	41	25	
Total	760	1001	



- Av. Washington y Enrique Diaz de Leon
- Av. R Michel y Heroes ferrocarrileros

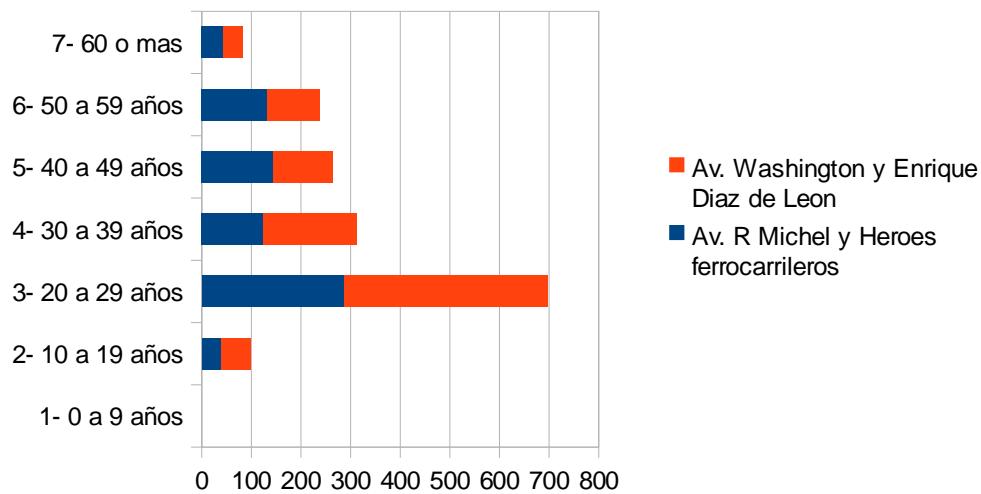


Ciclistas según Grupo de edad

La mayoría de los ciclistas dentro del polígono son varones, con edades aproximadas comprendidas entre 20 a 39 años.

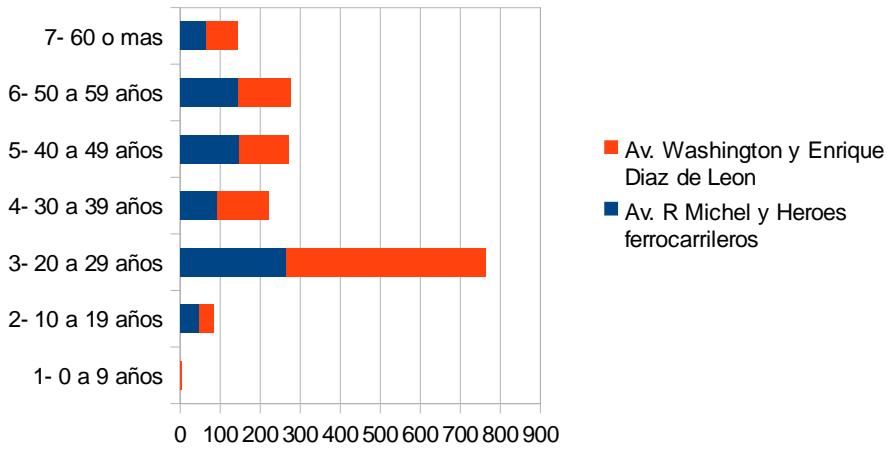
Edad	Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros	Av. Washington y Enrique Díaz de León
1- 0 a 9 años	0	0
2- 10 a 19 años	40	60
3- 20 a 29 años	286	411
4- 30 a 39 años	124	189
5- 40 a 49 años	144	120
6- 50 a 59 años	132	106
7- 60 o mas	43	39
Total	769	925

Edad de l@s ciclistas en los dos cruces, día 1



Edad	Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros	Av. Washington y Enrique Díaz de León
1- 0 a 9 años	0	3
2- 10 a 19 años	46	37
3- 20 a 29 años	264	500
4- 30 a 39 años	94	128
5- 40 a 49 años	148	123
6- 50 a 59 años	144	131
7- 60 o mas	64	79
Total	760	1001

Edad de l@s ciclistas en los dos cruces, Día 2

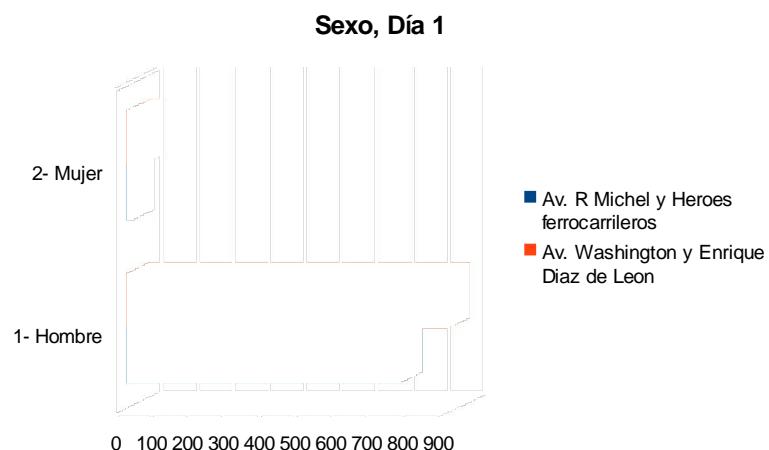


Ciclistas según sexo

El mayor el porcentaje de ciclistas son hombres que en promedio fueron 97.6 % y mujeres fueron 2.4%.

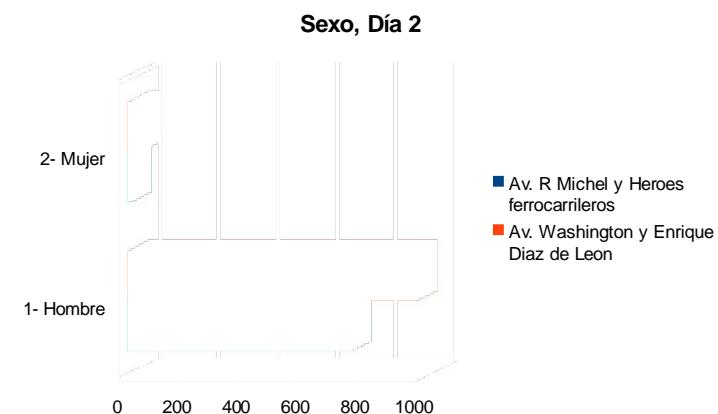
Día 1, ambos sitios de conteo.

Sexo	Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros	Av. Washington y Enrique Díaz de León
1- Hombre	758	889
2- Mujer	11	36
Total	769	925



Día 2, ambos sitios de conteo.

Sexo	Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros	Av. Washington y Enrique Díaz de León
1- Hombre	753	972
2- Mujer	7	29
Total	760	1001



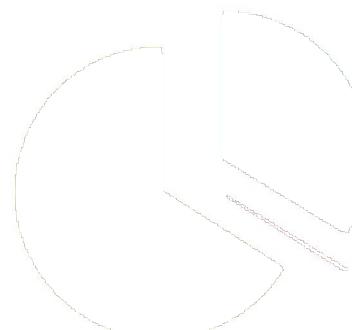
Circulación de Ciclistas

En el caso de av. Washington y Enrique Díaz de León [1@S](#) ciclistas usaban mas la ciclovía que en el otro crucero de la av R. Michel y Héroes ferrocarrileros ya que la ciclovía no corresponde a la línea de deseo del ciclista. La ciclovía de R Michel que es un carril compartido que va de poniente a oriente pero no existe un espacio para la circulación de oriente a poniente eso hace que [1@S](#) ciclistas usan la banqueta para circular.

Día 1, ambos sitios de conteo.

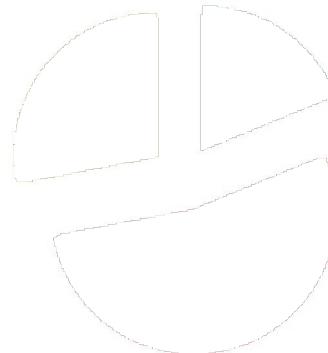
Circulación	Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros	Av. Washington y Enrique Díaz de León
1- Banqueta	279	107
2- Ciclovía	2	554
3- Arroyo Vehicular	479	340
4- Camellón	0	0
Total	760	1001

Dia 1: Tipo de circulación
Av. R Michel y Heroes ferrocarrileros



- 1- Banqueta
- 2- Ciclovía
- 3- Arroyo Vehicular
- 4- Camellón

Dia 1: Tipo de circulación
Av. Washington y Enrique Diaz de Leon



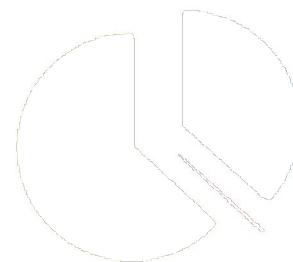
- 1- Banqueta
- 2- Ciclovía
- 3- Arroyo Vehicular
- 4- Camellón



Día 2, ambos sitios de conteo.

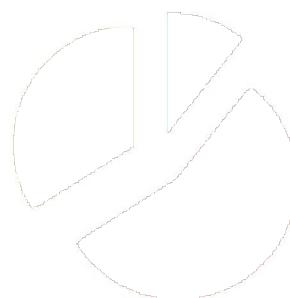
**Dia 2: Tipo de circulación
Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros**

Circulación	Av. R Michel y Héroes ferrocarrileros	Av. Washington y Enrique Díaz de León
1- Banqueta	279	107
2- Ciclovía	2	554
3- Arroyo Vehicular	479	340
4- Camellón	0	0
Total	760	1001



- 1- Banqueta
- 2- Ciclovía
- 3- Arroyo Vehicular
- 4- Camellón

**Dia 2: Tipo de circulación
Av. Washington y Enrique Diaz de Leon**



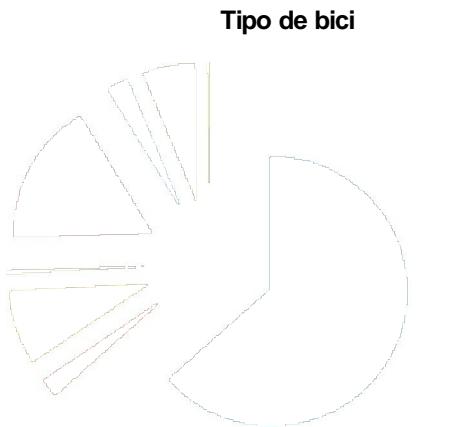
- 1- Banqueta
- 2- Ciclovía
- 3- Arroyo Vehicular
- 4- Camellón



Tipo de Bicicleta

La bicicleta de montaña es la más usada.

Tipo de Bicicleta	%
1- Montaña	63.39%
2- Hibrida	2.11%
3- Ruta	8.68%
4- Plegable	0.26%
5- Turismo	16.87%
6- Triciclo	2.43%
7- Cross	6.11%
8- B. Publica	0.14%



- 1- Montaña
- 2- Hibrida
- 3- Ruta
- 4- Plegable
- 5- Turismo
- 6- Triciclo
- 7- Cross
- 8- B. Publica

Tipo de Carga

Carga	%
1- Mochila	81.07%
2- Caja Trasera	11.05%
3- Canasta delantera	4.90%
4- Mochila en parrilla	2.98%



- 1- Mochila
- 2- Caja Trasera
- 3- Canasta delantera
- 4- Mochila en parrilla



Uso de Casco

Uso del casco	%
Ciclistas con casco	4.43%
Ciclistas sin casco	95.57%

Uso del casco

