

## CONTENIDO

<b>5</b>	<b>RED DE CICLORUTAS .....</b>	<b>5-1</b>
5.1	Escenario plazo inmediato .....	5-2
5.2	Escenario corto plazo .....	5-16
5.3	Escenario mediano plazo.....	5-17
5.4	Escenario largo plazo.....	5-18

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 5.1 Crecimiento de red de ciclorutas por periodos.....	5-2
Figura 5.2 Esquema conceptual de corredores alimentadores a troncal en etapa inmediata.....	5-3
Figura 5.3 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona norte .....	5-5
Figura 5.4 Plano de ubicación de corredor .....	5-6
Figura 5.5 Planta de corredor Dostoievsky - Cervantes.....	5-6
Figura 5.6 Sección de corredor Dostoievsky – Cervantes .....	5-7
Figura 5.7 Plaza de las fuentes danzarinas .....	5-8
Figura 5.8 Estrategia general de corredores y espacio público en zona centro. Vialidades con potencial de intervención .....	5-9
Figura 5.9 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona centro .....	5-10
Figura 5.10 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona centro .....	5-11
Figura 5.11 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona centro .....	5-12
Figura 5.12 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona centro .....	5-12
Figura 5.13 Planta de Av. Niños Héroes y Av. Ocampo. Inicio de corredor peatonal ... ..	5-13
Figura 5.14 Imagen propuesta para corredor Ángel Trias.....	5-13
Figura 5.15 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona sur .....	5-14
Figura 5.16 Plano de ubicación de corredor-parque lineal Calle 15.....	5-15
Figura 5.17 Planta del corredor – parque lineal Calle 15 .....	5-15
Figura 5.18 Sección de corredor – parque lineal Calle 15 .....	5-16
Figura 5.19 Corredor – Parque lineal Venceremos.....	5-18

## INDICE DE TABLAS

Tabla 5.1 Estrategia de implementación de corredores .....	5-2
Tabla 5.2 Características físicas y longitud de los corredores zona norte .....	5-4
Tabla 5.3 Características físicas y longitud de los corredores con ciclovía zona centro .....	5-10
Tabla 5.4 Características físicas y longitud de los corredores zona sur .....	5-14

## ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 5.0	Sistema no motorizado
Anexo 5.1	Ciclorutas y parques lineales
Anexo 5.2	Ciclorutas y parques lineales
Anexo 5.3	Esquemas de integración al transporte público
Anexo 5.4	Ciclo vías y parque lineales. Zona norte
Anexo 5.5	Ciclo vías y parque lineales. Zona centro
Anexo 5.6	Ciclo vías y parque lineales. Zona sur
Anexo 5.7	Corredor Dostoievsky-Cervantes
Anexo 5.8	Corredor Paseos Universidad –Homero
Anexo 5.9	Parque lineal La Posta
Anexo 5.10	Corredor Esperanza-Milenio
Anexo 5.11	Corredor Aguilas-Nogal-Fresno
Anexo 5.12	Corredor Deportiva-Palomar
Anexo 5.13	Corredor Libertad-Juárez
Anexo 5.14	Corredor calle Cuarta
Anexo 5.15	Corredor corredor Samaniego
Anexo 5.16	Corredor parque lineal 15a.
Anexo 5.17	Corredor corredor Fco. Portillo
Anexo 5.18	Corredores peatonales. Zona centro
Anexo 5.19	Esquemas de integración. Zona centro
Anexo 5.20	Esquemas de integración. Corredor urbano

- Anexo 5.21 Esquemas de integración. Centro escolar
- Anexo 5.22 Esquemas de integración. Centro universitario
- Anexo 5.23 Esquemas de integración. Centro hospitalario
- Anexo 5.24 Esquemas de integración. Centro de trabajo

## 5 RED DE CICLORUTAS

La red de ciclorutas es parte integral del PSMUS y se concibió como uno de los proyectos fundamentales dentro de la priorización que se le da al uso del Espacio Público dentro del Plan. El objetivo del proyecto es construir un sistema de ciclorutas permanentes en la ciudad que se articule con el sistema de transporte público y con las zonas verdes y las zonas peatonales existentes y propuestas y que sirva, principalmente, como medio de recreación, pero que igualmente sirva como medio alternativo de transporte.

La propuesta de ciclorutas que se presenta a continuación, debe ser la base a partir de la cual se desarrolle una red óptima, teniendo en cuenta todos los factores operativos, técnicos, de mercadeo y financiación necesarios para su construcción e implementación, considerando su interrelación con los demás medios de transporte existentes y propuestos dentro del plan.

El sistema de ciclorutas se ha convertido en una alternativa seria de transporte para muchos usuarios de la bicicleta en diferentes ciudades del mundo, ya que cuentan con un espacio cómodo, seguro y rápido para sus desplazamientos. No son pocos los casos en los cuales la excelente aceptación por la ciudadanía ha generado un cambio de conciencia ciudadana para ver en la bicicleta un vehículo de transporte cotidiano y en las ciclorutas, un espacio de movilización.

Las ciclorutas surgen como una nueva alternativa de desarrollo urbano a partir de la recuperación y organización del espacio público peatonal, especialmente en aquellas zonas de la ciudad donde se requiere movilizar hacia los corredores troncales, permitiendo la complementariedad y desarrollo hacia un verdadero sistema de transporte intermodal para la ciudad.

Las acciones de implementación de estos corredores, se establecieron a partir del criterio de que en su fase inicial sirvieran como alimentadoras de la troncal del sistema de transporte público (STP) y en sus fases siguientes estas fueran creciendo y ramificándose hasta conformar una estructura “verde”. Se proponen cuatro periodos de crecimiento: inmediato, corto, mediano y largo plazo.

Tabla 5.1 Estrategia de implementación de corredores

ETAPAS	LONGITUD (KM.)	PERIODO DE TIEMPO
Plazo inmediato	31.00	2007-2008
Corto plazo	43.00	2008-2011
Mediano plazo	78.00	2011-2016
Largo plazo	127.00	2017-2026
<b>TOTAL</b>	<b>279.00</b>	

Fuente: Elaboración propia

Figura 5.1 Crecimiento de red de ciclorutas por periodos

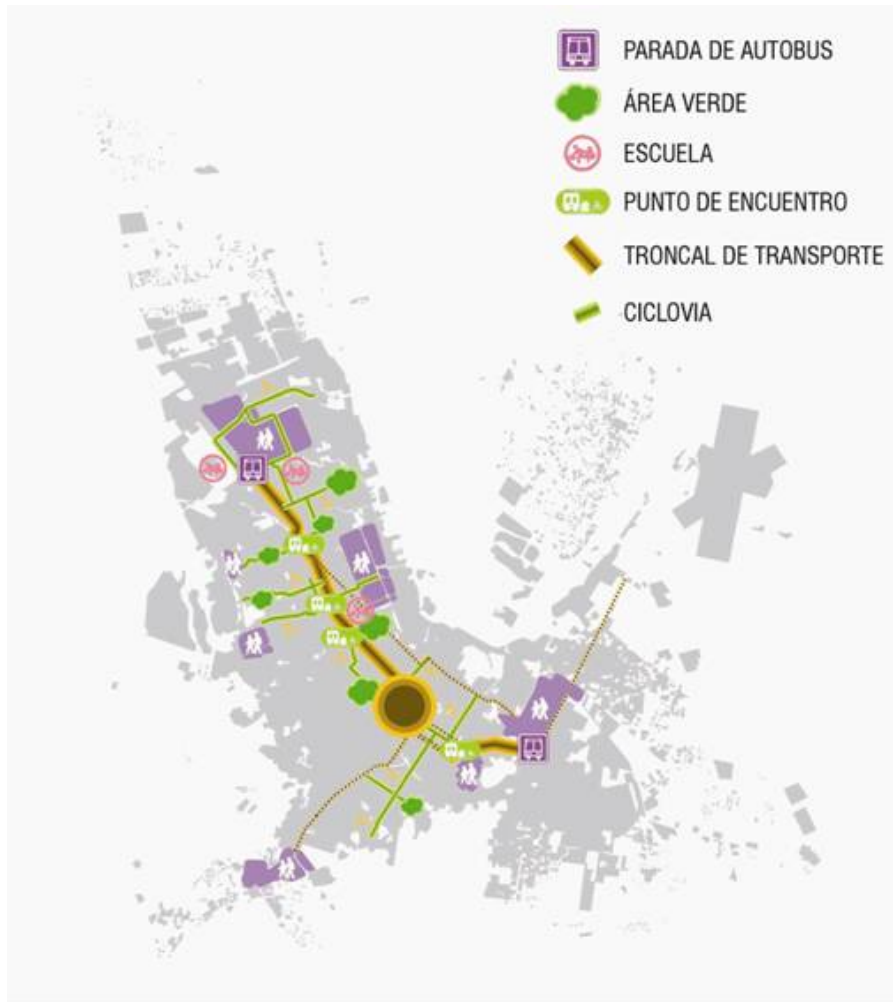


Fuente: Elaboración propia

## 5.1 ESCENARIO PLAZO INMEDIATO

Este periodo comprende la aplicación inmediata de ciclorutas alimentadoras de la primera etapa de la troncal de transporte público. Son divididas en tres macrozonas: Zona Norte, Zona Centro y Zona Sur, dependiendo de su ubicación dentro de la mancha urbana para su rápida clasificación. La propuesta inicial de la red de ciclorutas tiene una distancia total de 31 Km. a lo largo de vialidades vehiculares existentes y arroyos con la posibilidad de convertirse en parques lineales.

Figura 5.2 Esquema conceptual de corredores alimentadores a troncal en etapa inmediata



Fuente: Elaboración propia

Es importante mencionar que todos los corredores propuestos en esta primera etapa fueron recorridos en bicicleta para su mejor entendimiento, así pues se comprobaron factores indispensables para que estas funcionen, como que cuenten con una pendiente adecuada, que las aceras tengan posibilidades de intervención, y comprobar el estado de la superficie y pavimento.



## ZONA NORTE

Tabla 5.2 Características físicas y longitud de los corredores zona norte

ZONA NORTE	Longitud (km)	Nombres de calles	Topografía			Vegetación			Pavimentación		
			Plana	Suave	Pronunciada	Abundante	Regular	Poca	Buena	Regular	Mala
TRAMO 01	3.90	Dostoievsky-León Tolstoi-Miguel de Cervantes									
TRAMO 02	2.70	Paseos de la Universidad-Homero									
TRAMO 03	2.30	Homero-La Posta									
TRAMO 04	4.40	Juan Escutia-Córdova-Villa-Barragán-Montaña									
TRAMO 05	2.30	Águilas-Nogal-Fresno									
<b>TOTAL</b>	<b>15.60</b>										

Fuente: Elaboración propia

La estrategia general para el trazo del corredor no motorizado responde a unir zonas de vivienda con alta densidad (orígenes) y concentradores de actividades ya sea trabajo, estudio, o comercio (destinos) con la línea troncal de transporte público. Este primer circuito de corredores en la zona norte alimenta a la Terminal Norte de la línea troncal.

Figura 5.3 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona norte



Fuente: Elaboración propia

### Corredor Dostoievsky-Cervantes

**Descripción y justificación de corredor.** Este corredor tiene como característica principal atravesar una zona de alta concentración de trabajo (complejo industrial Chihuahua), estar próximo a una zona de alta densidad de vivienda (Chihuahua 2000), y desembocar en un centro universitario (Nuevo Campus de la UACH). La ubicación de la ciclovía está propuesta dentro de un camellón arbolado que haría un agradable recorrido y a su vez quedaría protegido del tránsito vehicular de la zona.

Figura 5.4 Plano de ubicación de corredor



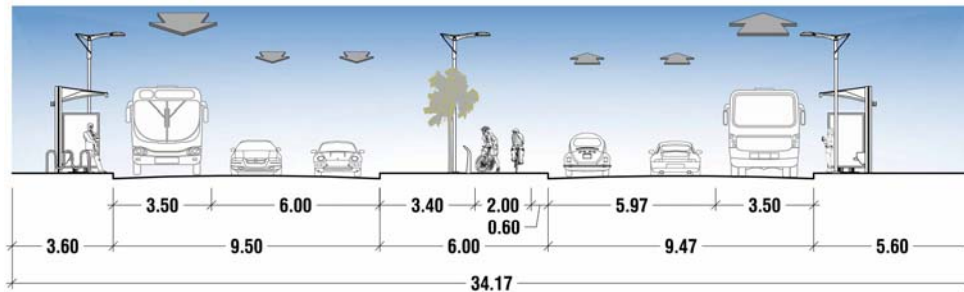
Fuente: Elaboración propia

Figura 5.5 Planta de corredor Dostoevsky - Cervantes



Fuente: Elaboración propia

Figura 5.6 Sección de corredor Dostoievsky – Cervantes



Fuente: Elaboración propia

Ver anexo 5.7

Comentario [g1]: Ojo, referenciar adecuadamente

### Corredor Paseos Universidad-Homero.

**Descripción y justificación de corredor.** Este corredor es la continuación del Dostoievsky-Cervantes cruza enseguida de la colonia residencial Paseos de Chihuahua y el nuevo campus universitario de la UACH, así como el centro comercial Soriana y la planta industrial Ford. Se une con la Terminal norte de la troncal del STP.

Ver anexo 5.8

### Corredor Homero – La Posta

**Descripción y justificación de corredor.** Este corredor conecta la Terminal norte de la troncal de STP por la Av. Homero, con una alta concentración de empleos y un área de equipamiento deportivo que se ubica en la calle Belisario Domínguez. En este punto el corredor toma el arroyo La Posta para crear un parque lineal con ciclovía y continuar las áreas deportivas, para luego desembocar en la Av. De las Industrias pasando por la Universidad Tecnológica de Chihuahua II.

Ver anexo 5.9

### Corredor Escutia (Parque Esperanza) - Montañón (Parque Nuevo Milenio)

**Descripción y justificación de corredor.** Lo distintivo de este corredor es que conectará por medio del corredor a 5 parques o áreas verdes de la zona, pasando a la vez por la estación del STP Juan Escutia.

Ver anexo 5.10

## Corredor Las Águilas – Fresno

**Descripción y justificación de corredor.** Se propone este corredor por el gran camellón arbolado que existe en la calle Águilas y su cruce con un gran parque y su culminación en la estación del STP Fresno.

Ver anexo 5.11

## ZONA CENTRO

Las acciones que se están tomando actualmente en el centro de la ciudad como la semi-peatonalización en la calle cuarta, el corredor con ciclovía de la Av. Ocampo-Paseo Bolívar-Av. Independencia, y la serie de espacios públicos como el de la macroplaza y el de la plaza de las fuentes danzarinas viene a evidenciar la importancia de generar una estrategia integral no motorizada para que todos estos espacios puedan ser disfrutados sin recurrir al uso de automóvil. El siguiente gráfico destaca los corredores con potencial para intervención futura.

Figura 5.7 Plaza de las fuentes danzarinas



Fuente: Elaboración propia. Fotografía tomada en Noviembre del 2006



Figura 5.8 Estrategia general de corredores y espacio público en zona centro.  
Vialidades con potencial de intervención



Fuente: Elaboración propia

Ver anexo 5.18

Dentro del sector llamado centro se incluye también el corredor propuesto sobre la calle División del Norte, que se encuentra en la colonia San Felipe y tiene como característica principal el de conectar tres espacios públicos de suma importancia como lo son la Ciudad Deportiva, el parque El Palomar y el parque lineal La Cantera, así como funcionar como entrada al centro de la ciudad por esta red de ciclorutas.

Tabla 5.3 Características físicas y longitud de los corredores con ciclovía zona centro

ZONA CENTRO	Longitud (km)	Nombres de calles	Topografía			Vegetación			Pavimentación		
			Plana	Suave	Pronunciada	Abundante	Regular	Poca	Buena	Regular	Mala
TRAMO 01	3.40	Cuarta									
TRAMO 02	1.40	Libertad									
TRAMO 03	0.95	Juárez									
TRAMO 04	2.50	División del Norte									
<b>TOTAL</b>	<b>8.25</b>										

Fuente: Elaboración propia

Figura 5.9 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona centro



Fuente: Elaboración propia

### Corredor Libertad – Juárez

El corredor Libertad – Juárez conecta en un extremo por la calle Libertad el equipamiento deportivo del colegio Bachilleres pasando luego por la Catedral de la ciudad y luego para atravesar el exitoso tramo comercial y peatonal entre las calles Independencia y Vicente Guerrero. Después continúa por entre los edificios de valor

patrimonial el ex-Palacio Federal ahora Museo Casa Chihuahua y el Palacio de Gobierno. También el corredor transcurre por una serie de espacios públicos para luego virar donde se encuentra el templo de San Francisco y tomar la calle Juárez, culmina en la Av. De la Junta en el Conservatorio de Música.

Figura 5.10 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona centro



Fuente: Elaboración propia

Ver anexo 5.12



Figura 5.11 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona centro



Fuente: Elaboración propia

Figura 5.12 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona centro



Fuente: Elaboración propia

### Corredor calle 4ta

**Descripción y justificación del corredor.** El corredor de la calle 4ta conecta en su extremo norte al parque El Palomar con la zona semi-peatonal de los mercados, el Museo Regional Quinta Gameros y en su extremo sur termina en el Blvd. Fuentes Mares en la estación de la troncal del STP Cuarta.

### Corredor División del Norte (Ciudad Deportiva) (Parque el Palomar la Cantera)

**Descripción y justificación del corredor.** Este corredor se articula con el corredor de la calle Cuarta por medio del espacio público de El Palomar, y en su otro extremo cuenta con el parque de la Ciudad Deportiva.

Figura 5.13 Planta de Av. Niños Héroes y Av. Ocampo. Inicio de corredor peatonal



Fuente: Elaboración propia

Ver anexo 5.18

Figura 5.14 Imagen propuesta para corredor Ángel Trias



Fuente: Elaboración propia

## ZONA SUR

Tabla 5.4 Características físicas y longitud de los corredores zona sur

ZONA SUR	Longitud (km)	Nombres de calles	Topografía			Vegetación			Pavimentación		
			Plana	Suave	Pronunciada	Abundante	Regular	Poca	Buena	Regular	Mala
TRAMO 01	2.50	Samaniego-C58									
TRAMO 02	2.90	15a									
TRAMO 03	1.70	Francisco Portillo									
<b>TOTAL</b>	<b>7.10</b>										

Fuente: Elaboración propia

Figura 5.15 Plano de uso de suelos y ciclorutas en la zona sur



Fuente: Elaboración propia

## Corredor Calle 15

**Descripción y justificación del corredor.** Este corredor-parque lineal se desarrolla en la colonia Villa Juárez y tiene como función además de dotar de área verde la zona, conectar con el equipamiento de la unidad Deportiva Sur y el Blvd. Fuentes Mares donde se ubica la troncal de STP.

Figura 5.16 Plano de ubicación de corredor-parque lineal Calle 15



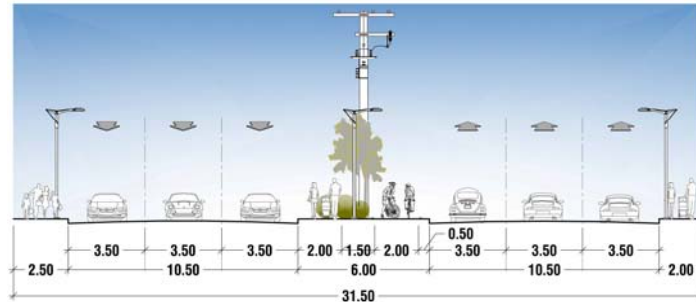
Fuente: Elaboración propia

Figura 5.17 Planta del corredor – parque lineal Calle 15



Fuente: Elaboración propia

Figura 5.18 Sección de corredor – parque lineal Calle 15



Fuente: Elaboración propia

Ver anexo 5.16

### Corredor Samaniego

**Descripción y justificación del corredor.** El corredor de la calle Samaniego conecta a una serie de equipamientos escolares con el corredor de la calle Cuarta para así comunicarse con la troncal del STP en la Av. Fuentes Mares.

### Corredor Portillo

**Descripción y justificación del corredor.** El extremo de este corredor será el parque lineal de la calle 15 y lo conectará con el equipamiento existente y con la troncal del STP ubicado sobre la Av. Fuentes Mares

## 5.2 ESCENARIO CORTO PLAZO

A continuación se enumeran los proyectos de los corredores del Corto plazo:

- Tramo N. Gogol- Víctor Hugo
- Tramo Venceremos
- Tramo el Mimbres
- Tramo Córdova
- Tramo Jose Martí
- Tramo Izalco- Acacias



- Zona Centro
- Tramo Pimentel-Ortiz de Campos
- Tramo P. Orozco
- Tramo Palomar- Ocampo
- Tramo Gómez Morin
- Tramo 20 de Noviembre
- Zona Sur
- Tramo 58
- Tramo 27
- Tramo Nueva España
- Tramo Palestina
- Tramo Camino real

### **5.3 ESCENARIO MEDIANO PLAZO**

A continuación se mencionan los proyectos de los corredores del Mediano plazo:

- Parque CH-P
- Blvd. Juan Pablo II
- Hidroeléctrica Chicoacen
- Av. Venceremos
- 23 de noviembre
- Vicente Güereca
- Pascual Orozco Norte

- Arroyo el Mimbres
- Corredor C. Ciprés – Av. Americas
- Blvd. Ortiz Mena
- Av. La Cantera
- Av. Hidalgo
- Blvd. Díaz Ordaz

Figura 5.19 Corredor – Parque lineal Venceremos



Fuente: Elaboración propia

## 5.4 ESCENARIO LARGO PLAZO

A continuación se enumeran los proyectos de los corredores del largo plazo:

- Los arcos
- Víctor Hugo
- Av. De las Industrias
- C. Carbonel
- Av. Pacheco
- Corredor C. 24ª- C. Maria Luisa

- Corredor 16ª.- C. 3ª.
- C. 80ª.
- Av. Tamborel
- Av. Imperio
- Av. Guillermo Lujan
- Vialidad Sacramento
- Corredor C. Washington-C. Mirador- Av. Juventud- Av. Politécnico.
- Corredor C. 46ª.- Av. Melchor Guaspe
- Blvd. Fuentes Mares-Bld. Juan Pablo II