

CAPÍTULO III

SITUACIÓN SIN PROYECTOS

3.1. Optimización

En el caso de proyectos viales, la optimización viene dada generalmente por medidas de gestión de tránsito y ordenamiento vehicular, que en conjunto representan montos de inversión mínimos que se proponen inicialmente para resolver la problemática.

Las optimización de una situación es por antonomasia rentable, ya que implica beneficios evidentes por ahorros en CGV de los vehículos usuarios de la Av. R. Figueroa.

La optimización para la situación actual consistió en 10 medidas gestión de tránsito, básicamente se refieren a cuestiones de señalización y acuerdos administrativos con una dependencia. Prácticamente cada medida corresponde a un punto detectado en la problemática vial, se observa en la Figura 3.1 y a continuación se listan.

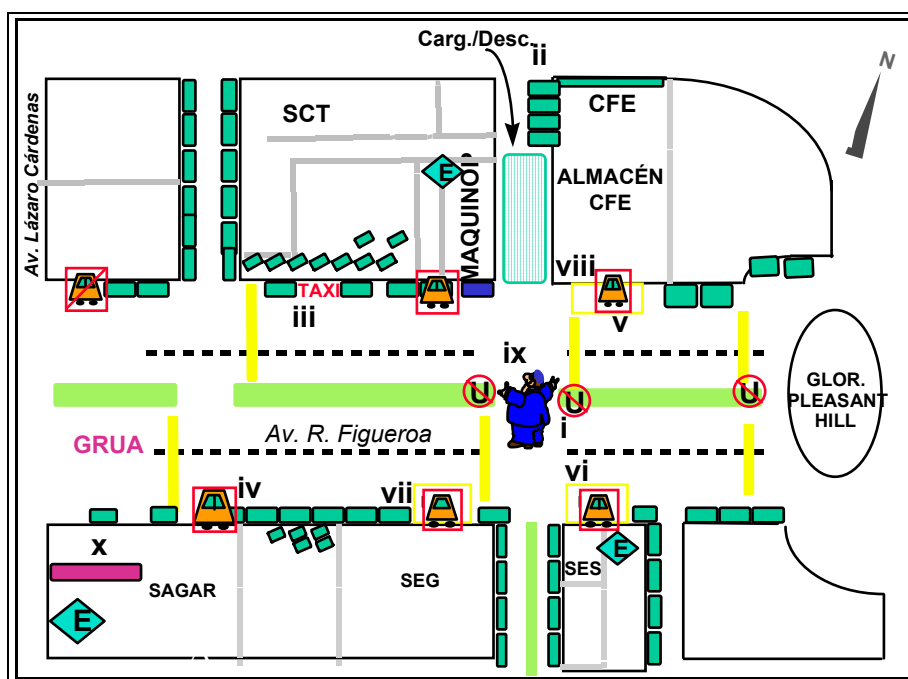


Figura 3.1 Situación optimizada

- i) Instalar dos discos que prohiban las vueltas en U para los vehículos que circulan en la Av. Ruffo Figueroa a la altura del cruce de la Av. Circunvalación.
- ii) Prohibir el estacionarse a los camiones repartidores de mercancía a la altura del pasaje gastronómico sobre la Av. Figueroa. Establecer el sitio de carga y descarga en el extremo norte del Pasaje Gastronómico (en el callejón).
- iii) Reubicar el sitio de taxis, se propone éste se desplace 30 metros hacia el poniente y se indique en el pavimento un espacio de 8 metros para evitar que los vehículos particulares se estacionen ahí.
- iv) Indicar en el pavimento un área de 10 metros reservada a las paradas de transporte público, así como en esos puntos establecer discos que prohiban el estacionamiento. Para garantizar que la infracción de esta medida no incremente los costos de viaje de los usuarios de la vialidad, se propone que en las horas de máxima demanda vehicular una grúa realice recorridos para llevarse los vehículos mal estacionados.
- v) Desplazar 20 metros hacia el oriente la parada de autobuses que se ubica enfrente de la CFE.
- vi) Establecer el ingreso a su lugar de trabajo a los empleados de los SES sobre la Av. Ruffo Figueroa, así como reubicar la parada de transporte público justo enfrente de la puerta de la dependencia.
- vii) Establecer una nueva parada de autobuses sobre la Av. Ruffo Figueroa enfrente de la SEG.
- viii) Convenir con la CFE el permitir el acceso y salida del almacén a vehículos pesados preferentemente fuera de los horarios de mayor demanda vehicular de la Avenida
- ix) Asistencia de un vigilante que acuda en los horarios de máxima demanda vehicular al cruce de la Av. Figueroa con la Av. Circunvalación para facilitar el tráfico y para infraccionar a los vehículos que no respeten el señalamiento.
- x) Por último se sugiere que se haga un convenio con la SAGAR para que se permita el estacionamiento dentro de su dependencia a un número equivalente a los coches que se retirarían de la Av. Figueroa por el hecho de ampliar las áreas de las paradas. Se sugiere que se cobre a dichos vehículos una pensión por este concepto.

3.2. Situación sin proyectos

En este estudio se considera que al realizar las medidas de optimización, el flujo vehicular del lado sur de la Av. del proyecto disminuiría su CGV en las horas de alta demanda, pues las velocidades promedio de recorrido aumentarían con el solo hecho de evitar las detenciones arbitrarias del transporte público.

Sin embargo, el permiso para estacionarse en algunas áreas de la Av. R. Figueroa propicia un comportamiento del flujo vehicular en horas de alta demanda, pues los vehículos que buscan estacionamiento y que circulan en el carril del medio, aún y si no lo detienen los microbuses, va a circular a una velocidad menor de la que experimentaría si supieran que en toda esa calle está prohibido el estacionamiento, lo anterior se puede observar en el Cuadro 3.1.

Cuadro 3.1 Incremento en velocidad por la optimización

Tipo de Vehículo	Vel. promedio de recorrido en la sit. optimizada (km/ hr.)		Incrementos respecto a la sit. actual (km/ hr.).	
	pte.-ote.	ote.-pte.	pte.-ote.	ote.-pte.
Vehículo particular	37	16	3	3
Taxi	33	16	3	3
Combi	24	9	2	2
Microbús-Autobús	24	8	6	1

Fuente : Velocidades obtenidas en campo a través del método de las placas.

La velocidad optimizada se calculó a través de medir en campo las velocidades de los vehículos durante un periodo similar a lo que sería la situación optimizada en las horas de alta demanda vehicular. Esto es, se tomaron en un momento del día en que la circulación fluía más libremente que en las horas de máxima demanda vehicular pero coincidiendo con un tiempo de alta demanda de lugares de estacionamiento.

Es importante mencionar, que los beneficios de la optimización serían derivados del acatamiento de las medidas de gestión vial por los choferes del transporte público. Es decir, se podría prescindir de 9 medidas para explicar la optimización, salvo la de regularizar los espacios y los lugares de las paradas de transporte colectivo.

La situación optimizada se tomó como base para la evaluación del paradero de transporte y esta última a su vez, fue la situación de la cual se partió para evaluar el estacionamiento.