· ,

**PERIODICO OFICIAL**

LAS LEYES, DECRETOS y DEMÁS DISPOSICIONES DE CARÁCTER OFICIAL SON OBLIGATORIAS POR EL SOLO HECHO DE SER PUBLICADAS EN ESTE PERiÓDICO

Autorizado como correspondencia de segunda clase por la Dirección de Correos con fecha 22 de noviembre de 1930

TOMOCDXCII

"CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA"

JUEVES 7 DE ABRIL DE 2016

***Sumarío***

**GOBIERNO MUNICIPAL**

**H. AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE ATLlXCO**

NÚMER05

SEGUNDA SECCiÓN

ACUERDO de Cabildo del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Atlixco, de fecha 17 de diciembre de 2015, por el que aprueba el PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE ATLlXCO, PUEBLA.

2 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 20 l 6

GOBIERNO MUNICIPAL

H. AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE ATLIXCO

" -,:.:' .' ACUERDO de Cabildo del Honorable Ayuntamiento del Municipio' de Atlixco, de fecha 17 de diciembre

. ,. i:fe-íé)15, por el que aprueba el P):{OGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

DEl MUNICIPIO DE ATLlXCO, PUEBLA.

Al margen un sello COnel Escudo Nacional y una leyenda que dice: Estados Unidos Mexicanos. Ayuntamiento

Constitucional. Atlixco, Pue. 2014-2018. Secretaría del Ayuntamiento.

JOSÉ LUIS GALEAZZI BERRA, Presidente Municipal Constitucional del H. Ayuntamiento del Municipio de

Atlixco, a sus habitantes hace saber:

Contenido

INTRODUCCIÓN

1. ANTECEDENTES

1.1. Objetivos y alcances del programa

1.2. Área de estudio

1.3. Fundamentación jurfdica

2. DIAGNÓSTICO - PRONÓSTICO INTEGRADO

2.1. Aspectos sociodemográficos

2.2. Movilidad urbana

2.3. Accesibilidad

2.4. Problemática existente

2.5. Pronostico proyectado

3. MARCO NORMATIVO

.4. ESTRATEGIA

4.1. Escenarios

4.2. Imagen objetivo

4.3. Políticas aplicables

4.4. Estrategia general

5. PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SOCIAL

5.1. Programación de las acciones

5.2. fuentes de financiamiento

6. INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL INTRODUCCIÓN

La condición y fenómenos actuales de la movilidad urbana en el Municipio de Atlixco del Estado de Puebla, es el resultado de múltiples factores y procesos históricos, que han favorecido la expansión urbana de forma desordenada y dispersa; situación que ha contribuido a incrementar los recorridos, tiempos de traslado y saturación

del espacio público.

Hasta la fecha, la forma y los métodos para la movilización de personas y. mercancías, buscan minimizar los tiempos 'de traslado, disminuir los costos de abordaje y reducir las distancias. En este sentido la inserción de una

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 3

diversidad de medios alternativos de transpone eficiente promoverá el desarrollo económico, facilitando la introducción de servicios básicos a la población que al final se refleja en el crecimiento de los sectores productivos en el entorno local. nacional e internacional. y mejorará el nivel de vida de los habitantes.

El Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Atlixco. busca sausfacer las necesidades de desplazamiento de las personas para fines productivos, de adquisición de bienes y de esparcimiento. programando una serie de proyectos que busquen el mejoramiento de la accesibilidad en lodos sus aspectos y para todo tipo de usuarios y sobre todo para las nuevas áreas de crecimiento urbano contenidas en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Atlixco.

1. ANTECEDENTES

El Programa de Desarrollo Urbano Municipal Sustentable de Atlixco, aprobado en el año 2013, *es* parte fundamental en el Desarrollo del Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable. En él, se establecen las bases legales y se delinea el proyecto de Ciudad con su Centro Urbano y Sub-centros Urbanos, de manera congruente con las condiciones fisicas y demográficas del Municipio, bajo el principio de un desarrollo sustentable en el que se destaca a) mejorar la accesibilidad y movilidad, b) el reordenarniento del comercio y abasto. <:') ~21 construcción y ampliación de la infraestructura a través de reforzar la comunicación' entre los iliie.:r~~<tS asentamientos que conforman el Municipio, d) la apertura de nuevas vías hacia las zonas de crecimiento ~ .¡;-) :.:a extensión de la red vial primaria de forma homogénea hacia los diferentes puntos del territorio. btw.::anrlo I'j,m

integración con los asentamientos de las zonas urbanas y rurales.

Bajo este esquema territorial, el Gobierno Municipal de Atlixco 2014-2018, tiene el firme propósito de fortalecer una economía sustentable, tomando como base las políticas y líneas de acción establecidas en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Atlixco, entre las que destacan la politica de *Impulso,* que establece la necesidad de impulsar acciones que coadyuven a exponer el Turismo de Atlixco a escala nacional e internacionalmente.

Asimismo, el Gobierno Municipal adopta la política de *conservación* del patrimonio hissóricc y na:tiUli'''Uo.:coon el fin de preservar todas aquellas características que representan para el Municipio un alto impulso cco~oru.i:co, turístico y cultural, entre las que destacan: J) el fomento a la conservación y difusión de la imagen urbana de tQlS poblados originales del municipio, 2) el fomento a la recuperación integral de los sitios patrimomales .. J} il:a procuración de la integración visual de la estructura urbana a través de nodos, hitos y sendas. 1!::ii como 4) el fomento de acciones de mejoramiento de la imagen urbana y de elementos que definen la identidad de los harrio."i. colonias y pueblos.

1.1. Objetivos y alcances del programa

El Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable es un instrumento normativo que permitirá convenir

a Atlixco en una Ciudad: 1) con una excelente accesibilidad. 2) con un sistema de transporte público limpio. diciente y ecológico que alterna con nuevos modos de movilidad y desplazamiento motorizado y. no motorizado.

y 3) con una oferta de servicios que permitan el disfrute de sus usuarios (residentes y turistas). S~ asumen que la interacción ele estos aspectos y otros programas de gobierno asociados conllevarán a elevar la calidad de vida de los atlixquenses.

1.1.1. Objetivo general

Integrar una movilidad equitativa al desarrollo urbano para soportar el crecimiento económico sostenible de Atlixco.

1.1.2. Objetivos específicos

- Generar las condiciones de accesibilidad y movilidad en los proyectos de ampliación, reubicación y la redistribución de equipamiento urbano.

! .

4 (Segunda Sección) Periódico Oficial dei Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

- Promover la eficiencia energética y mitigación dc emisiones atlllosféricas, generadas por los desplazamientos locales.

- ldcnrificar las fortalezas. oportunidades. amenazas y debif idudcs con 1:1'; que cuenta el sistema de

movilidad y viario.

- Establecer las políticas necesarias que privilegien al peatón sobre el automóvil.

- Establecer las estrategias que permitan un sistema vial fluido y sin complicaciones.

- Mejorar la seguridad vial para todos.

- Restructurar espacios públicos y calles locales.

- Impulsar el uso equilibrado de la infraestructura vial.

- Reducir la congestión vial.

~ Articular el trasporte de carga local y foránea de manera eficaz.

- Proponer la construcción de estacionamientos disuasorios en zonas estratégicas con el fin de promover los recorridos a pie, principalmente en las zonas turísticas.

- Regular el estacionamiento dentro y fuera de las vías públicas.

1.2. Área de estudio

1.2.1. Delimitación del área de estudio

El área de estudio definida para el Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Atlixco, se ha concebido como la delimitación de la zona conurbada y periurbana inmediata de l~ Ciudad de Atlixco, actualmente estructurada por los centros de población urbanos de Atlixco, Metepee, La Magdalena Axocopan, San Diego Acapulco y el próximo Subcentro Urbano de Santa Rita.

El área de estudio se localiza en la parte central del Municipio de Atlixco. Está circunscrita al Norte por el límite municipal con Tianguismanalco y Santa Isabel Cholula, a su vez colinda con la Autopista Siglo XXI (Atlixco­ Jantetelco); al Sur se incluye el pueblo de Tenextepec y comunidades aledañas, así como parte de la carretera Coyula-Tenextepec, en la intersección con la Autopista Siglo XXI, y el extremo Norte del Eje Carretero Puebla­ Izúcar de Matamoros- Tenextepec. Con respecto a la parte Oriente, la poligonal está delimitada por la carretera federal :Puebla-Huajuapan de León, parte de la via férrea cercana al Campus de la BUAP y el pueblo de Emiliano Zapata :~exatengo; y en su parte Poniente para cerrar el área de estudio. se delimita en su mayoría por la Autopista Siglo XXI (Atlixco-Jantetelco) y la Localidad urbana de Metepec. *(VER ANEXV: [\llAPADP-Ol: ÁREA DE ESTUDiO)*

1.2:2. Contexto regional y estatal

Dentro del contexto regional el Estado de Puebla y la Región Valle de Atlixco y Matamoros (una de las 7 que integran el Estado de Puebla) están localizados dentro de la denominada Región Centro País, conformada por los Estados de Hidalgo, México, Morelos, Tlaxcala, el Distrito Federal y Puebla 1

I La región Centro País se definió en el marcodel Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2000-2006. La Región Centro País constituye un sistema geográfico, poblacional, urbano y económico que concentra la tercera parte de la población mexicana y contribuye con e144% de la econoinia nacional.

Jueves 7 de abril de 20 16 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 5

Con el Distrito Federal C0l110 capital del país, la megalópolis formada por la Ciudad de México, las zonas metropolitanas y el Estado de México como la Entidad Federativa más poblada, esta región es sin duda el punto neurálgico de la vida económica. política y social del país. Por ello. la Región del Valle de Atlixco y Matamoros dispone de una ubicación csu'atégica como la puerta cid Oncmc ~ Surc-ic de .\1éxico. En un radio menor ti 300 kilómetros se accede a los mercados más grandes y dinámicos, al mayor sistema de universidades y centros de investigación, y a la red de vías de comunicación más extensa del país.

Esta región funciona como punto intermedio de enlace entre la Entidad Poblana y el Estado de Morclos, y entre la Ciudad de Puebla, la Mixreca y los Estados de Oaxaca y Guerrero.

A pesar de su cercanía geográfica con la Ciudad de Puebla, la Ciudad de Atlixco funciona como un polo propio de desarrollo subregional, y como eje para la comunicación con los Estados de Morelos, Guerrero y Oaxaca. Destacan la autopista Vía Atlixcáyotl, que une de manera eficiente y rápida con la Ciudad dc Puebla, así como la autopista Siglo XXI, que parte de Atlixco y que se conecta en Jantetelco, Morelos con la Carretera Federal Cuautla - lzúcar de Matamoros para vincular a los Estados de Puebla y Morelos.

1.3, Fundamentación jurídica

En nuestro País, la normatividad jurídica en materia de desarrollo urbano es congruente, implica a la Fede4",LÚÓn, los estados y municipios, por lo que dentro de este desarrollo capitular se sintetiza la fundamentación jurídica ~j Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Atlixco.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 11,26,27 Y 115 Fracción V incisos a, b, h; la Ley General de Asentamientos Humanos, en sus artículos 3, 9 Y 11; Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, articulo 23 Inciso IV; Ley General de Cambio Climático. artículos 33 Fracción Il y 34; la Ley Orgánica *de* Administración Pública Federal, artículos 6 Fracción 1 y 7; Y la Ley General de Desarreelo Social, articulo 18.

La Constitución política del Estado Libre y Soberano de Puebla, articulo 107; la Ley de Desarrclío llkban0

Sustentable del Estado de Puebla, artículos 32, 43, 44; Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de P~~eh'~,

artículo 9 fracción 1I y III; Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla. artículos 10, 14,24. 38. 3~.

40,47 Y48; Y la Ley del transporte del Estado de Puebla, artículos 12, 17,60,93 y 94.

y por último, Ley Orgánica Municipal, artículos, 78, 79 y 80. además del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Atlixco, el Reglamento urbano - ambiental para el Municipio de Atlixco, y el Reglamento de Seguridad Vial y Tránsito para el Municipio de Arlixco del Estado de Puebla.

2. DIAGNÓSTICO - PRONÓSTICO INTEGRADO

2.1. Aspectos sociodemográl1cos

2.1. 1. Aspectos demográficos

De acuerdo con *el* Censo General de Población y Vivienda 2010, en la conformación de la base de datos por manzanas urbanas, en el área *de* estudio se reportaron 9 J ,039 habitantes, de los cuales 42,553 eran hombres y

48,458 eran mujeres; esta población representó el 7 J .65% de la población del Municipio de Atlixco y apenas el

1.58% de la población total del Estado de Puebla.

En el Municipio de Atlixco hay 5,466 personas que reportan dificultad para el desempeño y/o realización de tareas en la vida cotidiana, que por medio de la variable denominada población con limitación en la actividad es posible medir este grupo específico de la población. De esta pobl~ción, 3,289 se encuentran en el área de estudio (esto es 60.17% de la población con alguna limitación en la actividad de Municipio).

I ,

6 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

Tabla Núm. Il-l; Población con limitación en la actividad

Ni*u*- *mero de poblscton*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Unidad geográfica | 2010 | % estatal | % municipal |
| Estado de Puebla | 224.090.00 | ! OO.OO'!/o | - |
| Municipio de Atlixco | 5,466.00 | 2.44% | 100.00e% |
| Área de estudio | 3,289.00 | 1.47% | 60.17% |

fUENTE: It\EGI. CENSOGENERAL DE POBLACiÓN Y VIVIEi\DA 2010

Esta población corresponde a 1.47% del total del Estado, haciendo referencia al área de estudio. y el 2.44% del

Municipio en relación al Estado de Puebla.

Considerando el Municipio de Atlixco, en el área de estudio se concentraron en 2010 el 55.42% de la población con limitación para caminar o moverse, subir O bajar (es decir, 1,727 de los 3,116). Este dato contrasta favorablemente con el hecho de que el área de estudio concentra una mayor proporción de la población del Municipio (71.65%).

Tabla Núm. 11-2; Población por tipo de limitación

N'umero

d e personas

Limitación Estado Municipio Área de estudio

Población con limitación para caminar o

moverse, subir O bajar 119,109 3,116 1,727

Población con limitación para ver, aun usando

lentes 63,575 1,569 673

Población con limitación para hablar,

comunicarse o conversar 21,486 454 69

Población con limitación para escuchar 27,584 639 154

Población con limitación para vestirse,

bañarse o comer 10,663 229 37

Población con limitación para poner atención

o aprender cosas senci Has 9,839 232 31

Población con limitación mental 19,087 4i3 43

FUENTE: eNEGI. CENSO GENERAL DE POBLACiÓN Y VIVIENDA 2010

2.1.2. Aspectos económicos

El Municipio de Atlixco concentra 2.32% de la Población Económicamente Activa (PEA) del Estado de Puebla. En su caso, el área que integra el Programa Sectorial de Movilidad concentra a 37,541 de las 50,616 personas que conforman la PEA del Municipio, esto es 74.17%

Por tanto. es mayor la población con disponibilidad de integrarse a las actividades económicas en esta área que en el resto del Municipio. Este indicado: es consistente también con la proporción de población entre los 15 y los 64 años de edad.

Tabla Núm. 1I-3; Población Económicamente Activa

Nu' mero de personas

Unidad geográfica 2010 % estatal % municipal

Estado de Puebla 2,178,686 100.00%

Municipio de Atlixco 50,616 2.32% 100.00% Área de estudio 37,541 1.72% 74.17%

FUENTE: INEGI. CENSO GENERAL DE POBLACIÓN y VIVIENDA *2010*

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 7

Sin embargo. al considerar la población ocupada, de acuerdo a información censal de 2010, hay una diferencia porcentual de 0.07 puntos porcentuales en relación con la PEA en el área de estudio.

Ln ese scuudo. csic dato xc corrobora al analizar In proporción entre población ocupada y PE!\. que en L'I caso

del área estudiada es de 96.29%. mientras que es de 96.38% para el Municipio y de 96.38% para' el estado.

Por otra parte. en el territorio analizado se localizan 7,734 unidades económicas. de acuerdo con el Directorio

Nacional de Unidades Económicas 2015.

De este total, podemos identi ficar los siguientes hechos:

- El 0.00% de estas unidades corresponden al sector primario

- El 12.06% son unidades económicas con actividades del sector secundario (933 de 7,734)

- El 87.94% corresponden al sector terciario (6,801 de 7,734), (Ver Plano Núm. 11.20.). A nivel de subsector económico, destacan las siguientes actividades económicas:

- El subscctor 46 Comercio al por menor concentra 44.97% de las unidades económicas del territorio analizado.

- El subsector 81 Otros servicios excepto actividades gubernamentales contribuye con ¡3.01 % ,k las unidades económicas

- Las 31-33 Industrias manufactureras aportan 11.92% del total de las unidades,

- Los Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas aportan otro 11.47%.

en lo referente al comercio y abasto, al interior de la Ciudad Atlixco, carece de un sistema ordenado principalmente al que se le domina el "mercado tradicional o tianguis", en este apartado no *se* profundiza en este: componente: sin embargo se presentan los indicadores más relevantes, principalmente la información estadística de los mercados populares establecidos y los constituidos como gremios conocidos como "el mercado de animales y la planchuela de productor" entre los más destacados, que sin lugar a dudas, esta actividad económica incide fuertemente en los problemas de movilidad urbana de los Atlixquenses.

Mercado Benito Juárez. Localizado en la 5 Poniente entre Avenida Independencia y la 3 Sur, con una extensión

7,687 m2, donde alberga un total de 450 locatarios fijos; en estos locales comerciales prevalece el comercio de frutas y legumbres (J 0%), 'abarrotes, tortillería, carnicerías, mercerías, cererías, jarceria, comida (18%). semillas, zapatos, huaraches y ropa (9%),

Mercado Ignacio Zaragoza. Localizado en la Calle **11** Poniente entre la 3 y la S j ortc, con una extensión de

2,308.47 1112. donde alberga un total de 82 locatarios registrados. En este mercado predomina la existencia de carnicerías. la venta de ropa, calzado, semillas y chiles secos, tortillerias, además de un área de comida en general (32%), cecina (20%) y barbacoa (10%).

Mercado de animales. Se ubica sobre la carretera que va a Nexatengo, en un espacio improvisado para realizar la venta de animales, se comercializan principalmente ganado bovino, porcino, vacuno y aves; así la venta de calzado, sombreros y cinturones en menor escala; e.ste mercado tiene la peculiaridad instalarse los día sábados.

Plazuela del Productor. Ubicada en la Juma Auxiliar de la Trinidad Tepango, en Prolongación Ferrocarriles, entre San Juan Castillotla y La Trinidad Tepango; se instalan productores, revendedores, introductores. ambulantes

1,

8 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla J Lleves 7 de abril de 2016

y vendedores de comida de 63 comunidades y ocho municipios, lo que lo convierte en un mercado tradicional de importancia regional, cabe destacar que alberga un total de 5 mil 428 comerciantes ofreciendo sus productos con beneficio directo a 27 mil personas, que a diferencia del mercado de animales que se instala un solo día: éste realiza sus ventas los días lunes. miércoles y viernes.

Tianguis. Se instala lunes, martes, jueves. viernes y sábados sobre las calles 13 Oriente-Poniente, 9 y 11 Poniente,

11, 9, 7 Y 5 Sur de la Colonia Alvaro Obregón; se conecta con un trayecto a los mercados Benito Juárez e Ignacio Zaragoza; cuenta con más de 7 mil comerciantes que ofrecen una variedad de productos que van desde frutas, verduras y legumbres. cremería, peltre, mercería, ropa, flores, comida en general. ganado e intercambio de éste.

y por último, en el tema turístico, el Municipio de Atlixco ha sido un interesante destino turístico dentro de las ciudades del interior del Estado de Puebla. Por ejemplo, en los últimos LO años duplicó su número de visitantes, al pasar de 181,075 en 2004 a 387,003 en 2014 (un aumento de 2'13.73%).

La tasa promedio de crecimiento de visitantes en el Municipio es de 7.89% en los 10 años referidos. (Ver Gráfica

Núm. Il.l.)

450.000

400.000

Gráfica Núm. 11-1; Afluencia de visitantes al Municipio de Atlixco, 2002-2014

350.000

300,000

250,000

200.000

150,000

100.000

50,000

o

2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 200H 2010 20'11 2012 2013' 2014

FUENTE: SECRETARiA DE TURISMO DEL GOBIERNO DEL ESTADO. UNtüAD DE DESARROLLO ADMINISTRATIVO. PLANEACIÓN E INFORMÁTICA; SISTEMA DE INFORMACiÓN TURisTICA ESTATAL

Algunos de los 347 mil visitantes de Atlixco en 2013 pernoctaron en los hoteles disponibles en el Municipio. De los 230 mil cuartos de hotel disponibles en ese año, se ocuparon 99,611, esto es una proporción del 43.25%, que se refiere a la ocupación hotelera. Aunque la ocupación hotelera de 2013 es la tercera más alta de los 11 años representados en la siguiente gráfica, implica el mayor número de cuartos de hotel ocupados en el Municipio.

Aunque la ocupación hotelera de 2013 es la tercera más alta de los 11 años representados en la siguiente gráfica, implica.el mayor número de cuartos de hotel ocupados en el Municipio.

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 9

Gráfica Núm. I1-2; Inventario de cuartos de alojamiento temporal en el Municipio de Atlixco, 2002-2014

250.000

**\_.!.** ~

,.\_ M ~

;,e 50%

t,i>,~

....

t-i>e

**.t'** ~!:

"-., :; M

~

-e

'5~(.

200.000

... ...

...

lI'l

(")

~

T'"

T'"

e•.o., ~O%

-

o

:<>

N 3So/e

-c lI'l lI'l '"

150.000 lI'l o· o o

en en v\_ '<1'.

**30%**

Il) .,..

I.l.),

l..I.',l N ~

-e- e-

<O \t> <6 .... ee <O

Il) lI'l

• "en .'<;~ '" ,.: *-:* ....

*('..:..t.".i* . ¡Ol ~. .'" ID

,~~ x·~o. -e- ....

25%

~.... T'"-

v •. -

..... \_.

'00,000 V

50,000

20%

\5%

100/.

5'4

o

2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 20" 2012 2()13

Inven,a"o QSlímado - Cuartos ccupaoos --OCupaCIón hotelera

FUENTE: SECRETARLo\ DE TURISMO DEL GOBIERNO DEL ESTADO. UNIDAD DE DESARROLLO ADMINISTRAiDVO. PLANEACIÓN E INFORMÁTICA: SISTEMA DE INFORMAC!ÓN TURíSTICA ESTATAL

2.2. Movilidad urbana

La Ciudad de Arlixco presenta una diversidad de flujos y demandas de. movilidad a escala tanto local CoJ}J1llJO regional, entendida así por su cercanía y excelente conectividad con la capital del Estado de Puebla y el Estado <de Morelos, dentro de la región Centro País. Lo anterior se lleva a cabo gracias a sus 7 accesos principales sobre ta Carretera Federal Puebla - Huajuapan de León en las vialidades 1) Bulevar Ferrocarriles, 2) Bulevar Rafael Moreno

Valle, 3) Bulevar Oaxaca, 4) Camino a Nexatengo, 5) Carretera a Tenextepec, 6) Fraccionamiento 'Valte Real *'J* ?~ Bulevar Niños Héroes, además de un entronque de la Carretera a Metepec - Autopista Siglo XXI. *(VER Al¡TFA.O­ MAPA DP-02; DIAGNÓSTICO - PRONOSTICO DEL SISTEMA VIAL URBANO INTEGRADO DE ATLlXCO)*

2.2.1. Caracterización del tránsito de la Red Nacional de Carreteras

El análisis del tránsito vehicular que genera la Red Nacional de Carreteras Pavimentadas en su trayecto por el territorio municipal de' la Ciudad de Atlixco, considera un periodo quinquenal de 2009·2014; en el caso particular. la Estación Maestra No. 01, denominada Carretera Atlixco-Jantetelco, presentó la siguiente composición vchicular

en el año 2014: el 82% corresponde él auiomóvilcs particulares, el 5% corresponde camiones unitarios de 2 ejes . .::1

3% corresponde a autobuses, y el 10% restante se distribuye en motos. camiones unitarios dc 3 ejes y tractores con scrnirremolque. Estos indicadores porcentuales no sufrieron alteraciones significativas, en referido periodo.

Cabe destacar que el porcentaje máximo de automóviles paniculares fue 83% para los años 2009, 2010 y 2012; contrario' ál indicador más dinámico de la clasificación de Camiones unitarios de 2 ejes, que en su máxima participación fue de 6% en el año 2009 y el mínimo fue de 2% en el año 2014.

En la segunda Estación Maestra reportada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ese mismo quinquenio 2009-2014, cita en la Carretera Federal Puebla \_ Huajuapan de León Mex-190, en su kilómetro 29+880, el aforo vehicular del año 2014 reporta una composición vehicular que comprende: el 85% para automóviles particulares, el 7% corresponde a camiones unitarios de 2 ejes, y peculiarmente el 3% a motociclistas.

10 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla

l

Jueves 7 de abril de 2016 I

El incremento vehicular que circula por esta vía perteneciente la Red Trocal Federal, es ascendente, partiendo

que su Tránsito Diario Promedio anual (TDPA) fue de 13,038 en el año 2009 y de 17,141 para el año 2014, significando un incremento porcentual del 31.47% en el quinquenio re,ferido.

Los indicadores más dinámicos en este periodo de análisis fue propiamente el de los automóviles paniculares que alcanzó 86% en el año 2013 Y en el año 20 II fue de 76% con su más baja contribución a la composición vehicular. Otro que llama la atención es la participación porcentual de los autobuses, toda vez que los primeros años

2009,2010 Y 20 1) se estableció en el orden del 6%, sin embargo para el año 2014 decayó su contribución al J %.

Un canal físico que comunicación directo entre la Ciudad de Puebla con la Ciudad de Atlixco sin duda es la Carretera Puebla - Atlixco (Cuota) - Estación Maestra No. 3, también conocida como Vía Atlixcayotl; de acuerdo a los aforos realizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el kilómetro 25+300 de esta vialidad su TDPA ha incrementado en un 51.16% en los últimos 5 años, superior al incremento de tráfíco vehicular de la

Carretera Federal Puebla - Huajuapan de León Mex-190, que en este mismo periodo fue de 31.47%.

8000

7000

6000

Gráfica Núm.1l-3; Histograma TDPA, Carretera Puebla - Atlixco (Cuota), también conocida como Vía Atlixcayotl

5000

4000 ID SENTIDO A ATLlXCO

3000

2000

1111 SENTIDO A PUEBLA

1000

o

2014

2013

2012 2011

2010 2009

H...... •..

.... •

~ \_ ••••

fUENTE: SECRETARiA DE COMVNICACIONES y TRANSPORTE; SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA: DATOS VIALES 2009 - 2014;

La clasificación vehicular los automovilistas particulares en el año 2014 su participación alcanza el 90%, seguido de camones unitarios de dos ejes con el 6%, de acuerdo con los siguientes resultados.

En su trayecto p(\r el Municipio de Atlixco la Carretera Federal Puebla - Huajuapan de LC0n Mex-190. la Secretaría de Cornumcaciones y Trasporte, reporta un segundo sitio de aforo vehicular. que para efectos de su análisis se denominó Estación Maestra No. 4, que diferencia de la Estación Maestra No. 2. su contraste consiste en su TDPA de 17,141 Yde 13,892 de TDPA para la Estación Maestra No. 4.

2.2.2. Caracterización de la funcionalidad vial y vehicular

Al formular las estrategias de movilidad urbana, la selección del tipo de vialidad, intersección, los accesos y los servicios dependen fundamentalmente del volumen de tránsito o demanda que circulará durante un intervalo de tiempo dado, de su variación, de su tasa de crecimiento y de su composición.

Los estudios sobre los volúmenes de tránsito son realizados con el propósito de obtener información relacionada con el movimiento de vehículos y/o personas sobre puntos o secciones especificas dentro del sistema vial. Estos

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla

(Segunda Sección) II

datos de volúmenes de tránsito son expresados con respecto al tiempo, y de su conocimiento hace posible el desarrollo de pronósticos razonables de la calidad de servicio prestado a los distintos usuarios. *(VER AIv'EXO. /l4APA DP-03' CLASIFICACIÓN y DIAGNÓSTICO VEHICULARJ*

Tabla Núm. 11-4; Estación Maestra No. 01; Volumen de hora de máxima demanda y composición vehicular

Carretera Federal a Atlixco - Fraccionamiento Valle Real

*r----------------------.--------~----------\_¡,\_----------------------------* *¡*

VOLUMEN TOTAL

VOLUMEN

HORA DE MÁX[MA DEMANDA

1%

t\_:¡"-\_ -::+:.:.,- 'V¡

---.-

r---..·..

ESTACIÓN MAESTRA I 15354 1233

1ntersecció n

Boulevard

conformada

Atlixco

por:

OA.AUTOMOVILES I

*r--~ ..*N"o v. I

I

\

.¡;;.TR.ArSPORTEr~1v. UP

\

Fraccionamiento Valle Real

MOVIMIENTO DIRECCIONAL I 5801

379

fIlB . .A. OBUSES

Boulevard Atlixco hacia el Sur *i*

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2

1646

122

.. C3·CAMI . ES mé¡;RIOS DE 3 E.ISS

Salida del Fraccionamiento Valle

"'~Ws

\ - ijJjf.:,

Real hacia el Oriente

MOVIMIENTO DIRECCiONAL 3 6249 605

Boulevard Atlixco hacia el Norte

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4 1658 127

TRACTOR.~:3EJES CON SEMREMOL;n..':r·[IE ,.

v.T3S3. TRACTORD~-s.c.ollt~Et.;;L!.:.~;ErtE:3

EJES

<"'T3S2P4T. RACTORDE 3 EJES CONSEt>PEMOL(,¡I\_IE

nF? F.1FP.Y F!FM()I (¡UF nF4 F.IFS

Salid:'! del Fraccionamiento Valle

Real hacia el Poniente

El aforo vehicular se realizó el día viernes 13 de marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda tI<: DAS'2l. IT4:45 horas

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA. S.A. DE *c:v.*

Tabla Núm. 11-5; Estación Maestra NO. 02, Volumen hora de Máxima Demanda y composición "cbicuJa.

Carretera Federal a Atlixco - Bulevar Rafael Moreno Valle

VOLUMEN

VOLÚMEN

TOTAL

HORADE

MPu'XIMA DEMANDA

ESTACIÓN MAESTRA 02 21438 1706

Intersección conformada por: Boulevard Ailixco - Boulevard Rafael Moreno Valle

MOVIMIENTO DIRECCIONAL I 8353'. 785

Boulevard Atlixco hacía el Sur

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 5870: 347

Boulevard Rafael Moreno Valle

hacía el Oriente

flT3S2R4· TRACTOR DE 3 EJES CON SEMREMOLOUE OE 2 EJES

RFM(')I C':iIJFflF4 F.lF~

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

Boulevard Atlixco hacía el Norte

7215

574

El aforo vchictllar se realizó el dia lunes 2 de Marzo del2015 presentándose la hora de máxima demanda de 8:00 a 9:00 horas.

FUENTE: MOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, SA DE C.V.

12 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

Tabla Núm. I1-6j Estación Maestra NO. 03; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Libramiento | a Izúcar - Vía Atlixcáyotl  VOLUMEN |
| VOLUMEN | HORA DE |
| TOTAL | MÁXIMA |
|  | DEMANDA |
| ESTACIÓN MAESTRA 03 |  |  |
| Intersección conformada por: Via |  |  |
| Atlixcáyotl - Libramiento a Izúcar | 19959 | 1588 |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1 |  |  |
| Vía Atlíxcáyotl hacia el Poniente | 6218 | 462 |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 |  |  |
| Libramiento a Izúcar hacia el Sur | 5210 | 393 |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3 |  |  |
| Libramiento a Izúcar hacia el |  |  |
| Norte | 8531 | 733 |

El aforo vehicular se realizó el día jueves 5 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 9:00a 10:00horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APU: CONSTRUCTORA, S.A. *DE'C.V.*

Tabla Núm. 11-7E; stación Maestra No. 04; Volumen hora de Máxima Demanday composición vehlcular

Libramiento a Izúcar - Bulevar Ferrocarriles

.,<' . .

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | VOLUMEN | VOLUMEN HORADE |
| TOTAL | MÁXIMA |
| ',.: }:: |  | DEMANDA |
| ESTACIÓN MAESTRA 04 | 22707 | 2270 |
| Intersección conformad .. por:  Libramiento a Izúcar - Boulevard |  |  |
| del Ferrocarril |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL I | 9305 | 986 |
| Libramiento a Izúcar hacia el Sur |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 | 3562 | 280 |
| Boulevard del Ferrocarril hacia el |  |  |
| Oriente |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3 | 7769 | RJJ |
| Libramiento a Izúcar hacia el |  |  |
| Norte |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4 | 2071 | 171 |
| Boulevard del Ferrocarril hacia el |  |  |
| Poniente |  |  |

El aforo vehicular se realizó el día jueves 26 de Febrero del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 8:00 a 9:30

boras.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLI: CONSTRUCTORA. S.A. DE C.V.

\_-

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 13

Tabla Núm. IJ-8; Estación Maestra NO. 05; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Libramiento a Izúcar - Camino a Nexatenso

VOLUMEN TOTAL

VOLUMEN

!-IOR!\ DE

\1.\XI\.Jt\

DEMANDA

n')

~l~

ESTACIÓN MAESTRA 05

Intersecclén conformada por: Libramiento a Izúcar - Camino a Nex arenco

16615 1499

:i.'"~

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL I  Lateral del Libramiento a Izúcar | 1994 | 175 |  |
| hacia el Sur |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 | 1748 | 130 |
| Camino a Nexatenco hacía el  Oriente |  |  |
| MOVIMIENTO DlRECCI0NAL 3 | 1599 | 123 |
| Lateral del Libramiento a Izúcar  hacia el Norte |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4 | 1799 | 2UO |
| Camino a ex ateneo hacia el  Poniente |  |  | DS2¡;J - TRACTOR DE 3 EJESCONSE.!YUPlallOLQUoEe;  ¡:::.I¡::~'( ¡:¡FMI"l!(:lI,F1)FJ ¡::.IF~ |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 5 | 4710 | 375 |  |
| Libramiento a Izúcar hacia el Sur |  |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 6 | 4765 | 496 |  |
| Libramiento a Izúcar hacia el Norte |  |  |  |

El aforo vehicular se realiíó día martes 3 de Marzo del 20 I5 presentándose la hora de máxima demanda de J 3:l5 a 24:) 5 hotas.

fUENTE: AFOROS VEH[CULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A, DE C.V.

Tabla Núm.1I-9; Estación Maestra No. 06; Volumen hora de Máxima Demanda y composidón vebii:ítIlar

Libramiento a Izúcar - Bulevar Niños Héroes

VOLUMEN

VOLUMEN

TOTAL

ESTACIÓN MAESTRA 06 12980

HORA DE

MÁXIMA DEMANDA

987

--~

Intersección conformada por: Libramiento a Izúcar - Avenida Niños Héroes

MOVIMIENTO DIRECCIONAL I 5355 409

Libramiento a lzúcar hada el Sur

-''\\

\

\

¡¡( HAt':110NES Ut-IITA.RIOoSs 3 EJES *f*

!

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 527

Avenida Niños Héroes hacia el

Oriente

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3 5496

Libramiento a Izúcar hacia el

Norte

15

459

.,

13$2· TF.:1..CTOR O E 3,EJESCONSE""~R.EM')LOUOEE 3jJES

oTJSJ '~~3~E;1.'IINSE;'~.-~CM')~q~9'~3EJES

·oo~y

-. ~<. \_.~

ItT3S2R~~TRACTO~b~j'EJ:~';;ON SE¡:$~OLQlIE DE2

F.IF~ Y RFMOI QUFOF 4P:t~

MOVTMIENTO DIRECCIONAL 4

Avenida Niños Héroes hacia el

Poniente

1602 104

El aforo vehicular se realizó el día jueves 5 de Marzo del 20 15presentándos~ la hora de máxima demanda de 9:00 a ) 0:00 horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR: EMPRESA APLE CONSTRUCTORA. S.A. DE C.V.

14 (Segunda Sección) Periódico Oficial de) Estado de Puebla J lleves 7 de abrí 1de 20 J 6

Tabla Núm. U-ID; Estación Maestra No. 07; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular ¡

*T*

Libramiento a Izúcar - Bulevar Oaxaca

VOLUMEN TOTAL

VOLUMEN í HORA DE I I

MAXIMA

DEMANDA

ESTACiÓN MAESTRA 1

Intersección conformada por: Libramiento a Izúcar - Boulevard Oaxaca

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1

Lateral del Libramiento a Izúcar hacía el Sur

18947 1564

2706 308

r----- y PICKrp \

~B.AUTOBUrES ~ *iJ'*

.C2· CAMIO~}ES'Út4rrA'RfÓSDE2 EJES

*I*

~:l. *T* '.¡. ')

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2

Boulevard Oaxaca hacia el

Oriente

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

Lateral del Libramiento a Izúcar hacia el Norte

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4

Boulevard Oaxaca hacia el

Poniente

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 5

3011 246

3129 257

3189 254

3301 250

' ':' .

lIe3·CAMIONES~JITARIPSDE3 ÉJES . *.]80/0 . J*

\

.13S2.TRACTORD~~3EJES

.1383· TRACTORDE 3 EJESCONSEMIREMOlO'.IEDE3

EJES

13S2R4.TRA.CTO(RlE 3 EJESCONSEMREMCJL(lUDEE~

F.IFS y RFI\II(lI (.)lIFnF ~ F.IF'<:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Libramiento a Izúcar hacia el Sur |  | |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 6 | 361l | 249 |
| Libramiento a Izúcar hacia el  Norte |  |  |

El aforo vehicular se realizó el día martes 3 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 14:15 a IS:TS

horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.*v,*

Tabla Núm. 11-11; Estación Maestra No. 08; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Libramiento a Izúcar - Carretera A Tenextepec

VOLUMEN TOTAL

VOLUMEN HORADE MÁXIMA DEMANDA

ESTACTÓN MAESTRA 08

Intersección conformada por: Lihra mientu a [I.Ílea,. - Carretera a Tenextepec

MOVIMIENTO DIRECCIONAL I Libramiento a lzúcar hacia el Sur MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2

Carretera a Tenextepec hacia el

Oriente

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

Libramiento a Izúcar hacia el

Norte

16046 1382

7743 728

2072 IS3

6231 SOl

.......

B· AlITOBU::¡ES-.\_ -...... ,

.0·CAI\.110~~USNIT."'.RIOO~EiEJES "C3,C'''MION~UNITAA10SDE3 EJES ,

d3S2·TRACTO DE? E.!~~J9,~t~?~1R~~~~QUE,E 3 EJES

.13S3· TRACTOR '3 EJEs CONSEMR!MoLQ8E DE3 EJES

~.;;..;;.;;.¡:;..:"... .•~LQIJE DE2

El aforo vehicular se realizó el día sábado 7 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 10:30 a 11:30 horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUctORA, S.A. DE C.V.

J Lleves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 15

Tabla Núm.IJ-J2; Estación Maestra NO. 09; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Bulevar Rafael Moreno Valle - Xalplaraco

\'OLUlvIE~ TOTAL

CST ACiÓN MAESTRA 09 21782

Intersección conformada por: Boulevard Rafael Moreno Valle - Calle Xalparlaco

VOLUMEN HOR;\ DE MÁXIMA DEMANDA

1607

·.·. l··.~··

-.......

\

\

\

MOVf\lllENTO DIRECCIOKAL I 7073

497

I Boulevar d Rafael Moreno Valle

I

I hacia el Poniente

.

»

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 3525 228

Calle Xalpatlaco hacia el Sur

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

Boulevarn Rafael Moreno Valle

hacia el Oriente

10552 815 ··nS:::R4. TRACTQPDE 3 EJES(tlN ~=',-;;;:EM~LI):::::'::::I

F.IF~ 'y RFMOI OHFTlF 4 F.'¡::·:·

MOVIMIENTO DIRCCnONAL 4

Calle Rio Balsas hacia el Norte

632 67

El aforo vehicular se realizó el día miércoles 4 de marzo del 20 l Spresentándose la hora de máxima demanda de 15:00 a J 6:ClOi hora!'.

FUENTE: AfOROS VEH1CULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA. S.A. DE C V

Tabla Núm. 11-13; Estación Maestra No. 10; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | VOLUMEN TOTAL | VOLUMEN HORADE |
|  | M ÁX1M A |
|  | DEMANDA |
| ESTACIÓN MAESTRA 10 | 15596 | 1294 |
| Intersección conformada por: Rio  Sonora - 8 Norte - 10 Oriente |  |  |
| MO\ IMIENTO DIRECCIONAL I | 8206 | 766 |

8 Norte - 10 Oriente (Crucero Del Rastro)

\

Rio Sonora hacia el Poniente

¡

*.""'. . i*

.. DS~· TRACTO 3 E.JESC'ClN8EI··,11F.'ElvlO EE.JES

R DE

L0Q53U

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2

10 Oriente hacia el Oriente

4955 356

\ 70%/

aT3S3- TRACTO DE~,j¡~scor4SEMRE~!~.L~fE3EJES

.nS2R4 - TRACTORD ES CONSE R~LQUE DE2 EJE

y RFMOI OUF nF 4 F.IF~ •

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

8 Norte hacia el Norte

2435 172

El aforo vehicular se realizó el día martes 10 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 8: 15 a 9: 15 horas.

fUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C. *v,*

'-,

l

16 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

1

Tabla Núm. n-14; Estación Maestra NO. 11; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vchicular I

Calle Libertad - 2 Oriente

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | VOLUMEN | vou \IE'  HORA DI.: |
| TOTAL | MAXIMA |
|  | DEMANDA |
| ESTACIÓN MAESTRA 11 | 5329 | 514 |
| Intersección conformada por: Avenida Libertad - Calle 2 |  |  |
| Poniente |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL I | 4087 | 423 |
| Avenida Libertad hacia el Sur |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 | 1242 | 91 |
| Calle 2 Poniente hacia el Poniente |  |  |

El aforo vehicular se realizó el día miércoles 4 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 12:45 a 13:45

horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA. S.A. DE C.V.

Tabla Núm. 11-15; Estación Maestra NO. 12; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

3 Norte - Avenida Hidalgo

VOLUMEN TOTAL

VOLUMEN HORADE MÁXIMA DEMANDA

ESTACIÓN MAESTRA i2

Intersección conformada.por:

A venida Hidalgo - Calle 3 Norte 8818 822

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1

Ave~jda Hidalgo hacia el poniente 3271 -'75

MOVIMIENTO DIRECCI0NAL 2

Calle 3 Norte hacia el Sur 5547 447

OE3EJESCúN (J::2EJE3

T3S3. TRA.CTORDE 3 EJES (.ON SEPvlR~~LOlJE oe 3 EJES

" 89% /

T3S2R~ . TPAt-lDR DE 3 E,IES CO~SÉJvUREMOLQUE DE? EJES REMOLQUE DE 4c"ES.. --

El aforo vehicular se realizó el día miércoles 4 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 13:45 a 14:45 horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE *c:v*

Jueves 7 de abri I de 20 J 6 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 17

Tabla Núm. Il-16; Estación Maestra NO. 13; Volumen hor a de Máxima Demanda y composición vehicular

Bulevar Ferrocarriles - Avenida Independencia - 19 Oriente

VOLUMEN

HOR.'.\ DE

ESTACIÓN MAESTRA 13

Intersección conformada por: Boulevard del Ferroca rril - Avenida Independencia - 19

Oriente

MOVIMIENTO DIRECCIONAL I Boulevard del Ferrocarril hacia el

Sur

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2

Avenida Independencia hacia el

VOLLJMEl': TOTAL

11.443

1289

iVlAxIM/\

DEMANDA

932

101

d3S2-TRACTOR DE 3 EJES ,-ON SEMRf.I>'OLQUE *DE~*

Sur 1732 127

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

Boulevard del Ferrocarril hacia el

Norte 1720 **l39**

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4

Avenida Independencia hacia el

l orte 1746 157

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 5

EJES

DS3 - TRACTOR DE 3 EJES CON SEMREI',1XOOE O;:" EJES

'T35'2R4 •TPACTOR DE 3 EJES CON SE"tREt.-'ú!.l)lJEDE:'

F.I;:Ry ~FM()Iou= nF 6 F.l!'S

19 Oriente hacia el Poniente

4956· 408

El aforo vehicular se realizó el día martes 3 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de I1 :00 a 32:00

horas.

FUENTE:AFOROS VEHICULi\R; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA.S.A DE c.v.

Tabla Núm.1I-17; Estación Maestra NO. 14; Volumen hora de Máxima Demanda y composición ve-hieular

Carretera a Tenextepec - Bulevar Ferrocarriles

VOLUMEN HORADE

ESTACIÓN MAESTRA 14

Intersección conformada por: Carretera a Tenextepec­

VOLUMEN

TOTAL

MÁXIMA

DEMANDA

Boulevard del Ferrocarril 3710 310

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1

Carretera a Tenextepec hacia el

~M-O-V-I-M-IE-N-T-O---D-IR-E-C-C-IO-N-A-L---2~----------

Poniente 171R

Boulevard del Ferrocarril hacia el

Sur 811

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

155

59

.e2· (AJ'JIIl~NESI)NIT.ARIOSDE 2 EJES

\ /

Carretera a Tenextepec hacia el

Oriente 1181 96

"DS3. TRACTOR DE 3 EJES CON SEMlREMOLQUEDE3

EJES

uDS2R4· TRACTOR DE 3 EJES CON SEMlREMOLQUEDE2

F.lFS y RFM:11QUF nF 4 F,lFS

El aforo vehicular se realizó el día sábado 7 de 'Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 15:00 a 16:00

horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR: EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A DE *c:v,*

18 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

Tabla Núm. H-18; Estación Maestra No. 15; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Calle Manuel Cómez Morín - Calle Morelos (Cabrera)

VOLUMEN TOT,\I

VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA

o.Ae- AlITOMO\1LES

ESTACIÓN MAESTRA 15 5371

Intersección conformada por: Calle Manuel Górnez Morío . Calle Morelos

MOVIMIENTO DIRECCIONAL I 2735

470

253

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 168 10

Calle Morelos hacia el Sur

IfT3S2R4· TRACTOR DE 3 EJES CON SEMIREt..olQUE DE2

F.lF~ Y RFJoKlIQlIF nF ~ F.IF!'

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

2200 . 193

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Calle Manuel Gómez Morín hacia |  | |
| el Poniente  MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4 | 268 | 14 |
| Calle Morelos hacia el Sur |  |  |

El aforo vehicular se realizó el Día domingo 8 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 8:00 a 9:00 horas. .

FUENTE: AFOROS VEH ICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C. v.

Tabla Núm. 11-19; Estación Maestra No. 16; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Carretera a San Juan Tianguismanalco - Autopjstn Siglo XXI (El León)

VOLUMEN TOTAL

VOLUMEN HORADE MÁXIMA DEMANDA

ESTACIÓN MAESTRA 16

Intersección conformada por: Autopista Siglo XXl - Carretera a San Juan Tlanguismanalco

MOVIMI[NTO DIRECCIONAL 1

Carretera a San Juan

Tianguismanalco hacia el Norte

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2

Carretera a San Juan

Tianguismanalco hacia el Sur

1085 95

553 45

532 50

r-'"'-.,.

KLf "~

",6 . AUTOBUSES ! -,

.c·C¡'MI('NE *r-;* P..!')~ (.:;::, :.!ES *\*

S IJNIT!r

*l .*

)

IIIIC3·CAMION8S UNITARIOS DE 3 EjES

\

11T3S3· TRACTO : D~3E.JES COI'fSEMIREJ:4QI:.OUED

J: 83%

El aforo vehicular se realizó el Día domingo 8 de Marzo del2015 presentándose la hora de máxima demanda de 12:15 a 13:15

• horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA. S.A. DE c.v.

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 19

Tabla Núm. I1-20; Estación Maestra 'o. t 7; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Carretera a Metepec - Carretera A Axocopan

ESTACiÓN MAESTRA 17

Intersección conformada por: Carretera a Metepec - Avenida de los Volcanes

VOLUM[~

TOTAL

9337

VOUJ\1C'\ HORA DE MÁXIMA DEMANDA

818

\_" ', lC-'--' ,

\

\

\

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1

Carretera a Metepec hacia el

Oriente

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2

Avenida de los Volcanes hacia el

Norte

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

~

¡

1I Avenida de los Volcanes hacia el

¡ Sur

3534

3688

2115

363

285

170

",C} . UN:T''':-;~3-e:JES ./ .¡\

",nS2·TRACTOR D{3 EJES CON SEMlREMOLQUEDE3 EJE?

\.. 69%;

DS3, TR.t..cmR DE~JES CON SEI'r~EM:JLQue.DE;PES

•T3S2'34 ' TRACTO~!ÚE :; t:J~ CON SEf~REI~~j{ot :>r~<ES:!

RFMUI QI.)F OF4 F,IFR - ., ..- \

~

:'

( El aforo vehlcular se realizó el día lunes 2 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máXima ..íemar.da de 1'; ,(JOa 15:00 hJ..,oas,

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA. S. \, DE e v

Tabla Núm. 11-21; Estación Maestra N'o. 18; Volumen hora de Máxima Demanda y composiclón vehicubou' Carretera a Metepec - Autopista Siglo XXI

I

VOLUMEN

TOTAL

VOLUMEN

EST ACIÓN MAESTRA 18 9806

Intersección conformada por: Autopista Siglo XXI - Carretera a Metepec

MOVIMIENTO DIRECCIONAL I 2566

Autopista Siglo XXI hacia el

Poniente

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 3830

HORADE

MÁXIMA

DEMANDA

976

227

419

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Carretera a Merepec hacia el Sur  1V10VIMIENTO DIRECCIONAL | 3 | 2222 | 237 |
| Autopista Siglo XXI hacia el |  |  |  |
| Oriente |  |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL | 4 | 1188 | 93 |
| Carretera a Metepec hacia el  Norte |  |  |  |

¡

I

"C:-". t,MIONES '\_lNrT,:,P·,)SDE 3 EJES /

*í*

74% ,.­

, DS2· TR"',( TOF' (lE :3 EJ ES o: (IN SEMRE¡,¡JljLC,UEúE:3EJIi'=::

.

,/

3

I!IDS3· TRACTOR DE 3

E,J

" ES-.G~~q\_bPIJE·OE

",/ EJES

nDS2Rd . TRACTOR DE 3 EJES CONSEMRE"'()LOUEDE2 EJES

y RFMOI OlJF nF4 F,IF,-

El aforo vehicular se realizó el Día viernes 27 de Febrero del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 16:15 a 17:15

horas.

FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S A, DE C,V.

20 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

Tabla Núm. 1l-22; Estación Maestra NO. 19; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Carretera a Coyula - Carretera a San Pedro Benito Juárez (Gasolinera Axocopan)

VOLLME~ TOTAL

VOLUMEN HORA DE máxima

DEMANDA

EST ACI6N MAESTRA 19

Intersección conformada por: Carretera a Coyula - Carretera a San Pedro Benito Juárez - 5 Norte

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL  Carretera a Coyula hacia el Norte | I | 3059 275 | |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL | 2 | 351 | 24 |
| Calle Benito Juárez hacia el  Poniente |  |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL | 3 | 2425 | 232 |
| Calle 5 Norte hacia el Sur |  |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL | 4 | 2003 | 136 |
| Calle Puebla hacia el Sur |  |  |  |
| MOVIMIENTO DIRECCIONAL | S | 1666 | 140 |

9504 807

,.13S3 •TRAC

3 EJES

• 13S2R4. TRA€TOR DE N SEMREMOLQUE

I

nF 7F.IF:=: y RFMO PtlFnF4 F.IF:=:

Carretera a San Pedro Benito Juárez

hacia el Poniente

El aforo vehicular se realizó el Dia viernes 6 de Marzo del 2015presentándose la hora de máxima demanda de 8:45a 9:45horas.

FUENTE: AF<)ROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

Tabla Núm. 1I-23; Estación Maestra No. 20; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Avenida lnde endencia -·11 Oriente

VOLUMEN

VOLUMEN TOTAL

ESTACIÓN MAESTRA 20 12275

HORADE 0%

MÁXIMA

DEMANDA

987

Intersección conformada por: Avenida Independencia - 11

Oriente

MOVIM1ENTO DIRECCIONAL 1 5229

Avenida Independencia hacia el

392

YP'~ I

oJ:~s;>~I J

*/ ,- - - J* i

(lE;;' E,JéS CON SEMREMJ~3~ EÍ= 3 ~

/ - / I

Sur '

1353- TRACTORoÉ3 EJES CONSE - EMJ *-J*

*.*

DE3

!

MR

EJES '-' ./

U¡íUE '1

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 1680 125

Avenida Independencia hacía el

Norte

T3S2R4. TRACTORQ~~EMJLQUE 1

DE 2 EJES y REMQ~UE DE 4 EJES

MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3

5366 470

11 Oriente hacia el Poniente

El aforo vehicular se realizó el Día jueves 12 de Marzo del 20 I5 presentándose la hora de máxima demanda de 16:30 a ) 7:30.horas.

FUENTE: AFOROS YEHtCULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE c.v.

*VER ANEXO: MAPA DP-03; CLASIFICACION* y *DIAGNÓSTICO VEHICULAR)*

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficia! del Estado de Puebla (Segunda Sección) 21

Uno de los resultados más útiles del análisis del flujo vehicular es el desarrollo de modelos microscópicos y macroscópicos que relacionan Sus diferentes variables como el volumen, la velocidad, la densidad, el intervalo y el espaciamiento. Estos modelos ha sido la base del desarrollo del concepto de capacidad y niveles de servicio: resultados que a continuación se presentan:

EST\_i,;,CIÓNMAESTRA

Tabla Núm. 11-24; Resumen de Niveles de Servicio

VEHICULAR E W N s

Carretera Federal a Ailixco -

15.534 B

13.6 D

27.3 A

8.0

A 8.8

Fraccionamiento Valle Real

2 Carretera Federal a Atlixco -

Bulevar Rafael Moreno Valle

see/veh

21,438 O 31.4 sec/veh

sec/veh

sec/veh sec/vch A 9.8 f 621.0 sec/veh sec/veh

3 Libramiento a Izúcar - Vía

Atlixcayotl

4 Libramiento a lzúcar - Bulevar Ferrocarriles

5 Libramiento a lzúcar -

19,959 D 27.3 A 9.1 B Ji.3.

I

sec/veh sec/veh sec/veh !

22,707 E 46.1 F 96.1 B 10.0 A 9.9 I

sec/veh sec/veh sec/veh sec/vch ¡

16,615 A 8.94 A 9.42 A 8.55 A 8.73 t

Camino a Nexateng\_o sec/veh sec/veh sec/veh sec/veb [;

6 Libramiento a lzúcar- 12,980 B 11.1 C 15.1 A 8.3 A 8.! :I·.~

Bulevar Niños Héroes sec/veh sec/veh sec/veh secrvea

I

7 Libramiento a Izúcar - 18.947 A 9.8 A 9.6 A 73 ¡! A J3

'Bulevar Oaxaca sec/veh sec/veh sec/veh *secc.:c®*

8 Libramiento a Izúcar - 16.046 E 46.8 B 10\_0', ¡ :1

r-m -r~C\_a\_rr\_e\_te\_r\_ean\_\_ae\_\_Tx\_t\_c~~e\_c r\_--------~--\_rs~e~c\_/v\_c~h-r ~ \_r--~~se~c~~-/e~h~~--~I-- ~

9 . Bulevar Rafael Moreno Valle 21,782 D 45.0 D 41.5 e 26j~ e l ~.8~. '1

- Xalpatlaco sec/veh sec/veh sec/veh : sec/veh

10 8Norte-IOOriente(Crucero 15,596 C 29\_8 D 54.9 D 3<6.0

del Rastro) sec/veh sec/veh sec/veh

11 Calle Libertad .- 2 Oriente 5,329 A 4.34

sec/veh

A ~..03

sec/veh

12 3 Norte - Avenida Hidalgo

8,818 F 81.8 A

sec/veh

13 Bulevar Ferrocarriles - Av.

Independencia - 19 Oriente

11,443 C

26.9 e

sec/veh

31.3 seciveh

C 28.8

seclVeh

*17\_iJ* !l

seclve3u ~

14 Carretera a Tenextepec -

Bulevar Ferrocarriles

3,7JO A 7.6

sec/veh

A I 'u l'

soo:~·e.li! 11

15 Calle Manuel Górnez Morin -

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Calle Morelos (Cabrera) sec/veh | | | | | | sec/veh |  | sec/veb | secrv ch , | | |
| 16 | Carretera a San Juan  Tianguisrnanalco -. Autopista | 1,085 |  |  |  |  | A | 0.3  pc/km/ln |  | A | o..-.¡ ~I  pc/krn/ln f |
| 17 | Siglo *XXl* (El León)  Carretera a Metepec - | 9,337 | B | 14.8 |  |  | B | 40.3 |  | e | 15.3 |
|  | Carretera a Axocopan |  |  | sec/veh |  |  |  | sec/veh |  |  | sec/veh |
| 18 | Carretera a Mcrcpec - Autopista Siglo XX.I | 9.R06 |  |  |  |  | B | 13.1  sec/veh | i  1 | e | 2-1.: ,  scc-v eh I |
| 19 | Carretera a Coyula : | 9.504 | B | 11.2 | B | J 7.0 | 8 | 15.9 |  | B | 13.1 |
|  | Carretera a San Pedro Benito |  |  | sec/veh |  | sec/veh |  | sec/veh |  |  | scc/vch |
|  | Juárez (Gasolinera : |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Axocopan) : |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 20 | Avenida Independencia - 11 | 12,275 |  |  | f | 179.57 | B | 15.0 |  | C | 21.1 |
|  | Oriente |  |  |  |  | sec/veh |  | sec/veh |  |  | sec/veh |

5,371 B

10.2

B 10.9

A 7.2

7.2

j;1

FUENTE: Empresa APLE Constructora, S.A. de C.V.; 29. Rafael Cal y Mayor Spindola; lngemena de Transito; Fundamentos y Aplicaciones: 8" Edición 2007; Datos de campo procesados con el MÉTODO HIGHWAy CAPACITY SOFTWARE 2000

A Condiciones de flujo libre, con bajos volúmenes y altas velocidades

B Condiciones de flujo estable en las que las velocidades empiezan a ser algo restringidas por las condiciones del rráfico

e Corresponde aun a un flujo estable, pero las velocidades y las maniobras resultan más controladas por los mayores volúmenes

D Se acerca al flujo inestable, con velocidades de operación tolerables

E Representa una operación a menores velocidades; El flujo es inestable y pueden ocurrir paradas de duración momentánea.

F Se refiere a un flujo que opera forzado, a bajas velocidades. donde los volúmenes son menores que los correspondientes a la capacidad

22 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

2.2.3. Caracterización del sistema de transporte público de pasajeros

El transporte urbano y suburbano de personas posee características que lo hacen el más complejo de analizar,

debido principalmente a:

- Está ligado a recorridos estables en cuanto a lugar y tiempo.

- Queda sujeto a necesidades de diseño operativo fluctuantes con la demanda.

- Padece de restricciones tecnológica orilladas por su propia función.

- Tiempo menos (ya veces ninguna) libertad en la fijación de las tarifas.

Ello se explica porque, salvo casos de excepción, este tipo de transporte opera en rutas fijas (aunque pueden admitir variantes) y con horario de trabajo -cobertura también fija. Tocante a su forma de operar, lo hace con intervalos poco regulares ajustados según las variaciones horarias de la demanda, y asimismo cambiantes a lo largo de la semana o del año.

De acuerdo a los estudios realizados en campo en los meses de abril y mayo de 2015, se obtuvieron las siguientes características del transporte público de pasajeros de la Ciudad de Atlixco. *(VER ANEXO: MAPA DP-04; CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTEPÚBLICO DE PASAJEROS)*

Tabla ~úm.II-25;.. Características del transporte público pasajeros de la Ciudad de Arlixco

No. M~n!cjpio de Numero-de Origen Destino

Total de

TIElVIPODE

. Servicio ,Ruta" . -

.- Unidades RECORRIDO TAR.1FA($)

.,

;,.:: ••• ;0

: .. - , ,

.. .'..,,: . -

. :,.

"

,.

(min)

I ATLIXCO RUTAS12 HUAQUECHULA ATLlXCO 34 SO S 8.00

2 ATLIXCO RUTA9M LOS MOLINOS ATLIXCO' 27 60 8.00 - 5.00

3 ATLIXCO RUTA 9 LAS NIEVES LA MORALEDA 24 60 S 5.00

4 ATLIXCO RUTA 14 METEPEC ATLIXCO

\_.~)

90 s 6.00

5 FRACCIONAMIENTO 60 S 5.00

- ATLIXCO RUTA 3

ENCANTO DEL CERRIL

GASOLINERAS 22

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 6 | ATLIXCO | RUTA 10 | MARAVILLAS | EL LEÓN  ATLIXCO | 18 | 60 S 5.00 | |
| 7 | ATLTXCO | RUTA 4 | FRACC SANTA CRUZ | TECNOLÓGICO | 17 | 70 | s 5.00 |
| 8 | ATUXCO | RUTAS25 | TOCHIMILCO | ATLIXCO | 17 | 40 | 11.00 - 5.00 |
| 9 | ATLIXCO | RUTA SS | SANTA LUCIA | ATLTXCO | 16 | 100 | 8.50 - 5.50 |
|  |  |  | COSAMALOAPAN |  |  |  |  |
| 10 | NEALTICAN | RN | NEALTTCAN | ATLTXCO | 15 | 60 | s 18.00 |
| 11 ATLTXCO- COLONIA COL MÁRTIRES 50 9.00 - 5.00 | | | | | | | |
| ATLlXCO RUTA 17 | | |  |  | 14 | | |
|  | | | LOMAS DE AXOCOPAN | DE CHfNAMECA |  | | |
| 12 MAGDALENA 60 1200 - 5.00 | | | | | | | |
| ATLIXCO | | RUTA 510 |  | ATLlXCO | 14 | | |
|  | |  | YANCUITLALPAN |  |  | | |
| 13  ATUXCO | | RUTASl3 | TEZONTEOPAN DE  BONILLA | ATLIXCO | 80 $ 12.00  14 | | |
| 14  ATLIXCO | | RUTASI5 | SAN JUAN | ATLIXCO | 90 $ 17.00  14 | | |
|  | |  | TIANGUISMANALCO |  |  | | |
| 15  ATLlXCO | | RUTAS27 | ATLlXCO | SAN LUCAS | 90 14.00 - 6.00  13 | | |
|  | |  |  | TULCINGO |  | | |
| 16 SAN ALFONSO POR 50 $ 5.00 | | | | | | | |
| ATLlXCO | | RUTA 1 |  | ATUXCO | 12 | | |
|  | |  | RASTRO |  |  | | |

" ~-:~

I Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 23

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| de | Numero |  | de | Origen | Destino | Total de | TIEMPO DE |  |
|  | Ruta |  |  |  |  | Unidades | RECORRIDO | TARIFA (S) |
|  | 'RUTA |  |  | LO~~AS O[ TEJALLJC¡\ | CE\rRO | 12 | (min)  \-10 | \ :- oo |

No. Municipio

Servicio

I '1- ,.\ TLI\CO 2

11; LOMAS DE 50 S 5,00

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ATLIXCO RUTA 5 | | | TEMAXCALAPA | ATLIXCO 1I | | | |
| 19 | ATLIXCO | RUTA SI 1 | SAN LUIS CHALMA | ATLlXCO | II | 140 | 17,00·5.00 |
| 20 | A TZITZIHUACAN | RUTA S32 | SN MARCOS ACTEOP AN | ATLlXCO | I1 | 110 | 20.00·5.00 |

21 SAN ALFONSO POR 60 S 5.00

l

ATLlXCO RUTA lA GASOLINERAS 10

LOMAS

22 INFONA VIT SEGUNDA 50 S 5.00

J ATLIXCO RUTA 6

SECCIÓN

ATLlXCO 10

23 COLONIA VALLE 35 $ 5.00

ATLIXCO RUTA7A CHAPULAPA 10

SUR

24 SAN JUAN ATLIXCO RUTA II

CASTILLOTLA

ATLlXCO

10 60 *S* 5.00 ~

25 ATLIXCO RUTA 7 CHAPUlAPA ATLIXCO 9 32 ls 5.()() ~

26 ATLIXCO RUTA 16 COLONIA TLAMAPA ATLlXCO 9 '60 55.00 I

27 ATLIXCO RUTA SI SAN MARTTN TLAMAPA ATLIXCO 9 6(1 S s.so

28 ATLIXCO RUTA S8 TEACALCO ATUXCO 9 120 s 11.00

29 ATLIXCO RUTA S23 SAN MIGUEL AY ALA ATLIXCO 9 80 -

S, 5.:.00 ,

30 SAN ALFONSO POR ¡5:' s 5.\)0

ATLlXCO RUTAR

LOMAS

ATLlXCO 8 1

JI ATLIXCO RUTAS2 MALACA TEPEC ATLIXCO 7 60 S 7.00

32 ATLIXCO RUTA SI4 SOLEDAD MORELOS ATLlXCO 7 6() . SI ;8,}00

33 ATLTXCO RUTA S28 SAN JUAN TEJUPA ATLIXCO 7 70 *J S 5.0.0*

34 STA. ISABEL SANTA ISABEL 70 1$ 12,:Q1j}!

1

RUTAI? ATLlXCO 6 :'

CHOLULA CHOLULA 1

3S TEZONTEOPAN DE 70 SIV)ííJ 1¡

ATLlXCO RUTA B·2 ATLlXCO 5 1,

BONILLA j

36 ATLIXCO RUTA S3 EX HACIENDA SAN Félix ATLlXCO 5 80 S 6.00 I1

37 ATLIXCO RUTAS9 SAN DIEGO EL ORGANI\L ATLlXCO 5 90 S 13.00 1

38

ATLIXCO

RUTA S26

SAN MIGUEL AGUACOMULICAN

ATLI?<CO

5

80 1$5.00

39 OCOYUCAN RUTACH CHALCHlHUACAN ATLlXCO 4 50 s 14.00

40 ATLIXCO RUTA7B CHAPULAPA ATLIXCO 4 24 s 5.00

41 ATLlXCO RUTA 15 TENEXTEPEC I\TLIXCO 4 45 s 8.00

..1::: IATLlXCO RUTA SI6 SAl'\TA ANA COATEPEC /\TI. 1.\<:0 J 50 i SlU¡O

·B SAN BALTAZAR 80 11.00·5,00

J\TLlXCO RUTA SI7 ATLlXCO ..¡

ATLlMEYAYA

44 ' SAN PEDRO 60 s 8.00

ATLIXCO RUTA SI8 ATLIXCO 4

: ATUXCO

45 ATUXCO RUTAS24 LA LffiERTAD - ATLlXCO 4 50 $ 8,00

46 SN FRANCISCO 120 20.00 - 5.00

ATZITZIHUACAN RUTA S30 ATLlXCO 4

XOCHITEOPAN

47 ATZITZlHUACAN RUTA S31 SN PEDRO IXHUATEPEC ATLlXCO 4 120 25.00 - 5.00

48 SAN FRANCISCO ATLlXCO RUTA S35

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ATUXCO | 4 | 80 S 5.00 | |
| ATLlXCO | 3 | 36 | s 5.00 |

BUENAVISTA

49 ATLIXCO RUTA 13 VALLE SUR

24 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

No. Municipio de Numero de Origen Destino Total de TIEMPO DE

Servicio Rura Unidades RECORRIDO TARIFA ($)

(min)

50 *S.J\~* PEDROBI"\Hn ! XO 10.00" :\.00

I\TLlXCO RLTI\SllJ

JUÁREZ

:·\TLI.\CO ~

51 SAN JUAN 80 S 9.00

ATLIXCO RUTA S20 ATLIXCO 3

OCOTEPEC

52 ATLIXCO RUTA S21 AGRíCOLA OCOTEPEC ATLlXCO 3 70 s 7.00

53 ATZITZJHUACA 120 ~ 5.00

ATLIXCO RUTA S29 ATLlXCO 3

N

54 SAl\ AGUSTÍN 60 7.00 - 5.00

ATLIXCO RUTA 12 ATLIXCO 2

HUIXASTLA

55 ATLIXCO RUTA S4 SAN Félix HIDALGO ATLlXCO 2 50 s 8.00

56 ATLIXCO RUTA S6 ATUXCO JALAPEXCO 2 75 s 17.00

57 SN ANDRÉS 75 s 25.00

COHUECAN RUTA S33 ATLIXCO 2

AHUATELCO

58 TOCHTMILCO RUTA S34 TOCHIMIZOLCO ATLIXCO 2 60 12.00 - 5.00

Cuenta ATUXCO 544

Fuente: Secretaria de Transportes del Gobierno del Estado de Puebla; Febrero 2015

Empresa APLE Constructora, S.A. de C.V.•Recorridos de Campo en los Meses de Abril y Mayo De 2015;

*(VER ANEXO: MAPA Dp·04: CARACTERIZACION DEL TRANSPORfE PlÍBLlCO DE PASAJEROS)*

2.3. Accesibilidad

La Ciudad de Atlixco es un centro urbano con activa demanda de comunicación a escala local y regional, que es servida en la actualidad gracias a la conectividad con la Ciudad de Puebla y su zona Metropolitana y el Suroeste del Estado de Puebla, a través de la Carretera Federal Puebla-Huajuapan de León MEX 190, y con el Estado de Morelos por medio de la Autopista Siglo XXI.

Es un hecho que los siete entronques en la carretera Federal Puebla-Huajuapan de León y uno en la Autopista Siglo XXI aseguran hoy la conexión de esta Ciudad con el entorno regional, dando estructura a su vez, a nivel local, al sistema vial que integra la ciudad. La interacción de estas vialidades clasificadas en vías arteriales tipo 1I. -Ias colectoras y las vías internas permiten hoy la movilidad al interior de la urbe atlixquense.

Pese a que la dinámica poblacional del Municipio no ha sido tan ascendente como en la Zona Conurbada de Puebla (por ejemplo); dado que la región ha sido en las últimas décadas una zona de expulsión de población hacia la capital del Estado, del país o hacia Estados Unidos. las demandas de la población han crecido, y el mismo Municipio se ha convertido en un centro de atracción de población flotante, entre visitantes por motivos de trabajo, de actividades comerciales o empresariales, y por turismo.

En ese sentido. la infraestructura disponible tanto <':11 In comunicación regional como al interior del Municipio ha registrado puntos de saturación también denominados puntos conflictivos que requieren ser atendidos para asegurar la continuidad de las actividades de la población ~ la mejora de la calidad de vida de los habitantes y de los visitantes de la ciudad, previendo las demandas presentes y futuras de servicios e infraestructura.

En la escala local, la capacidad vial disponible tiende a estar rebasada como consecuencia de la concentración de unidades de transporte público y automóviles de uso privado que circulan en calles estrechas, como en el centro de la ciudad, que además son utilizadas como estacionamiento en vía pública o invadidas por el comercio y los servicios informales en algunos días de la semana (y que de manera agregada se convierten en la mayoría de los días de un año).

Estas condiciones repercuten en la movilidad de la población, en el uso del espacio público y en el aprovechamiento de las actividades económicas de la ciudad.

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 25

La movilidad peatonal, si bien ya mediada por años de inserción de actividades comerciales informales y tradiciones históricas, esta también afectada por los componentes antes mencionados.

Adicionalmente. Ini'I¡ICStrllCtUrtl \ .:qllip;lIni e nto baxico rar,\ medios de rnov did¡¡d corno crclo-v ias. módulu-, ~k in formación, bicicletas y casetas 'de estacionamiento para las mismas, y OlrOS que se emplean en la actualidad en otras urbes no son parte aún de los mecanismos eOI1\ encionalcs de la ciudad.

Ciertamente, se ha trabajado en proveer infraestructura para la movilidad de la población con capacidades diferentes a nivel del Centro Histórico. cuyo alcance aún puede mejorarse

2.4. Problemática existente

La aplicación y operatividad del Programa Sectorial de Movilidad se circunscribe en el 23.20% del territorio municipal donde se asienta el 71.65% de la población total municipal y se pronostica que para el año 2029 ascenderá a un población de 106,239 habitantes cn el área de estudio, estimación demográfica geométrica que se

proyecta con una tasa de crecimiento total de los últimos 15 años (1995-2010), como lo muestra la siguiente mM2:

T a bl a N'um. 1II-26 , n'iaznóstico - pronostico po blaci.ona

---;1

TASA DE • . I!

POBLACIÓN TOTAL CRECIMJENT

P~BLAClÓ !POBLACló POBL\ClO¡ POBL~CID:,

ÁMBiTO . N ACTUAL N ACTUAL: NACTfj.M.!1

20]0 O PROMEDIO N ACTUAL .

AL2018 .

AL 2014 AL 20~9 il

1995-2010 AL 2015 I

ESTADO DE PUEBLA 5,779,829 1.50 6,225,963 6,510,008 j.\_na7,5,f.j4 *: if"666,95.6*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| MUNICIPIO DE | I I | | | | | |
| ATLIXCO | 127.062 | 0.82 | 132,331 | 135,597 | 142,313 | ].48,277 |
| ÁREA DE ESTUDIO | 91,039 | 0.82 | 94,814 | 97,l54 | 102,009 | 1106,2J9 |

.

FUENTE: Empresa Aple Constructora, S.A. de C.V.

Para construir un diagnóstico - pronóstico integrado se retoman los indicadores de Turismo reportaérss para el

Municipio Atlixco, donde se destaca que en los últimos 10 años se duplicó su número de 'I7Ü$);tanceas,l pasar de

181,075 en 2004 a 387,003 en 2014 (un aumento de 213.73%), contrario a sus bajas tasAS lB~ crecimiento poblacional observadas en el mismo periodo; indicadores que al compararlos con el Estado de Peeala ~ concreta un incrementado en el número de sus visitantes en condición de turista de manera importante; 1(l¡ill:a 'l:ii!l•. qllC en el ámbito estatal al crecer un 241 .40% en el mismo periodo; Atlixco resalta en el aumentado en su ·~ri.ón;a ese número total, al pasar de 1.62% en 2004 a 2.15% en 2014 del total de los visitantes reponaéos en d *E~<ll;* reconociendo con firmeza que la tasa promedio de crecimiento de visitantes en el Municipio de Atlin:x·C():es ~ Q.~"'Y?rÚI en los 1O años refencos,

Por otra parte, a la dinámica económica runsuca se suman las actividades de comercio y abasto, H1JI¡ ~~ peculiaridad *de* que S~ trata de un mercado tradicional O uanguis de 7 mil comerciantes que ofrecen \Il~nv"ric·(b.1.J,· productos que van desde frutas. verduras ~ legumbres, además de sus o mil 42~ corncrciaut ...s. ofrecen SU$ productos en la denominada "planchuela del productor" con beneficio directo a 27 mil persouc, "1) el ambiio regional:

Es entendible que de esta forma el comercio cumple con su función social de satisfacer las distintas necesidades de intercambio y consumo, y se convierte además en un escenario patrimonial que hoy tiene que competir con un mundo global izado. De ahí que requiera que sus espacios actuales pasen por la necesidad de reorganizarse, de superarse, de crecer y adoptar un nuevo carácter, adaptándose a las nuevas exigencias sociales, y respondiendo a una cultura orientada a elevar la calidad de vida de la población y a sus condiciones para acceder a bienes y servicios adecuados.

En este sentido, si bien es cierto que esta dinámica se ha reportado históricamente y se registra aún en la actualidad con cierta regularidad en el territorio del Centro Histórico del Municipio, también es cierto que este

26 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

proceso conlleva situaciones de conflicto en el plano territorial, afectando no sólo el desarrollo de las actividades económicas, sino directamente las condiciones de vida de la población del Municipio, particularmente de la zona urbana y repercutiendo en la cotidianeidad de sus habitantes y de sus visitantes.

b,ta!> afectaciones forman nodos de conflicto ocasionados por la saturación de la~ \ iuiidadcs. la obsu ucción del flujo vehicular y el entorpecimiento del cruce peatonal, lo que repercute negativamente sobre la dinámica económica, la imagen urbana y la calidad de vida de los habitantes del área y las personas en tránsito (sean residentes o visitantes del Municipio), lo cual de manera agregada va configurando la problemática urbana especifica de la ciudad.

Esta condición, dentro del área de estudio, se registra principalmente en el Centro Histórico, que aún sigue cargando con la mayor parte de las actividades del comercio establecido al menudeo y las actividades comerciales informales con actividad permanente.

El peso de la población comerciante, de sus clientes y de todos los que requieren circular en el Centro Histórico ha ido incrementándose con los años, exacerbando la problemática urbana vinculada a movilidad y la accesibilidad de la población a los centros de consumo y de recreación, ocio y cultura.

El Centro Histórico, y en general el polígono urbano del área de estudio, además registra una sene de condicionantes -como ocurre en la mayoría de los centros históricos cuyas urbes crecieron de manera sostenida y forman hoy núcleos regionales de intercambio- que agudizan aún más la problemática.

Esta dinámica económica se fortalece gracias a sus 7 accesos principales sobre la Carretera Federal Puebla - Huajuapan de León en 'Ias vías como el Bulevar Ferrocarriles, Bulevar Rafael Moreno Valle. Bulevar Oaxaca, Camino a Nexatengo, Carretera a Tenextepec, Fraccionamiento Valle Real y Bulevar Niños Héroes, además de un entronque de la Carretera a Metepec - Autopista SIGLO XXI, conflictivos; sin embargo en el Centro Urbano y la Zona de Monumentos, la capacidad vial actual está rebasada por mucho, a consecuencia de la alta concentración y saturación de unidades de transporte público en Calles como Independencia y el Carmen en la Colonia Álvaro Obregón, o las Calles 3 Norte y 6 Poniente en Centro Histórico, o bien en el Crucero de León, unidades de transporte de pasajeros que se mezclan con automóviles de uso privado que diariamente circulan por calles estrechas en la mayor parte del área de estudio, las cuales ya están sobreocupadas por estacionamiento en vía pública o invadidas por el comercio informal, principalmente en los perímetros y calles adyacentes del mercados municipales

como el Mercado Benito Juárez y el Mercado Ignacio Zaragoza.

Cabe resaltar que dinámica de población, la expansión urbana y el crecimiento económico que se han registrado en la Ciudad de Atlixco han llevado aparejados una serie de condiciones problemáticas en las que se contraponen a veces aspectos relacionados con la propiedad del suelo, la configuración histórica y la traza dc la Ciudad, el aprovechamiento del espacio urbano y los requerimientos de movilidad asociados con la producción y el consumo, incluyendo los relativos a ocio, esparcimiento y recreación.

E~ en este escenario urbano y dinámica económica de la Ciudad de Atlixco. donde el H.. Ayuntamicnro del

Municipi~) de Atlixco, habrá de generar las condiciones óptimas para una movilidad equitativa. a trax és de políricas

y estrategias que privilegien al peatón sobre el automóvil, soportando sobre un Sistema Vial Urbano Integral que resuelva 195problemas de movilidad más lacerantes que aquejan a la ciudadania Atlixquense, que a continuación se

enuncia de forma sintética:

- Las calles en algunos casos carecen de continuidad.

- El centro urbano tiene calles estrechas. El promedio de las calles es de 7 metros en el Centro Histórico y llega en ocasiones a 9 en las nuevas colonias.

- Pese a que las calles' son estrechas, es habitual que se utilice parte de la vialidad como estacionamiento de particulares, reduciendo el arroyo vehicular a un solo carril en la. mayoría de lo~ casos.

Jueves 7 de abril'de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 27

- La mayor parte de las rutas de transporte público, tanto local como regional, cruzan el polígono del Centro Histórico, ocasionando la saturación de vialidades en los puntos en que coinciden. pese a que hay rutas con recorridos similares.

- El uso de una parle de la vialidad como estacionamiento y el otro como zona de tránsito con paradas continuas del transporte público, obstruye el flujo vehicular y entorpece la movilidad urbana.

- La presencia a pie de calle del comercio informal, en condiciones inadecuadas para proveer servicios de calidad (al carecer de la infraestructura adecuada, el espacio necesario para la atención de los clientes. el canal de comunicación idóneo para recabar y atender la demanda de los compradores, y los servicios complementarios como sanitarios, espacios

No debe perderse de vista que las ciudades son un producto histórico y que su traza fue concebida con base en los requerimientos y expectativas particulares de la época en la que fueron desarrolladas. En ese sentido, es razonable el adoptar acciones de mejora y de modernización de los equipamientos y de la infraestructura, cuando esto es social y económicamente viable. Sin embargo, también es posible que, atendiendo una dinámica de fortalecimiento social y económico, se requiera la preservación de la imagen urbana y la inversión púbDi\:.ay priv2dial. se realice en nuevos territorios adecuados a las exigencias y demandas para el tipo de actividad que se requieren t'!il! la actualidad, y considerando los requerimientos futuros para asegurar la estabilidad de la ciudad y ~:.lmejora a aa calidad de vida de la población de manera sostenible.

De ahí que los conflictos referidos con anterioridad requieran una atención panicular para esegurer ;k continuidad de las actividades económicas en condiciones adecuadas, beneficiando tanto él 10$,actores econóaaicos como a la población. Históricamente, existe evidencia de cambios en el ordenamiento de actividades económicas en miles de ciudades, dado que el crecimiento de las mismas exige dirigir su organización y la utilizacién del territorio.

No se pretende, en ese sentido, anular la actividad económica o la movilidad de la poblaciée, sino reorientarla para fortalecer la movilidad urbana, optimizar el uso de los recursos disponibles. elevar la calidad de los servicios

y el comercio y proporcionar condiciones adecuadas para elevar la calidad de vida de la poblaciée re.sioon.tJe*JI* e:l

acceso a servicios adecuados y de calidad para la población en tránsito. incluy ende la GUI! visita b .:::~adaGOlm

fines turísticos.

Por tanto, los conflictos asociados con la movilidad urbana que se identifican en la actualidad son:

- Saturación de la vialidad, particularmente en el Centro Histórico.

- Concentración de actividades comerciales informales, sin condiciones adecuadas para proporcionar servicios de alta calidad para la población .

. Afectación de la imagen urbana y patrimonial del Centro Histórico. como resultado de la saturación de las vía por automotores y por la presencia de comercio no ordenado.

- Tiempos de traslado de la población hacia los centros de producción y de consumo, que pueden ser variables como consecuencia de la inestabilidad en la interacción de las actividades informales y de formales.

- Insuficiencia de servicios públicos complementarios, como estacionamientos públicos, sanitarios, zonas de descanso, conforme a la demanda actual de los mismos, y que reducen el atractivo de la ciudad para que los visitantes se interesen en regresar nuevam~nte.

- Insuficiencia de la reglamentación aplicable para normar la imagen urbana. el establecimiento y ordenamiento de las actividades económicas y las restricciones urbanísticas.

28 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016 I

l'

- Insuficiencia en el uso de métodos o medios de movilidad complementarios, tales como ciclo-vías.

- Desaprovechamiento del potencial turístico del Municipio. atendiendo su patrimonio histórico. lo cual repercute negativamente sobre la derrama económica derivada ele estas acrividndcs. afectando tauro a los proveedores (k servicios turísticos como al comercio formal e informal, al reducir el número probable de visitantes al Municipio.

*(VER ANEXO: MAPA DP-05; SÍNTESIS DE LA PROBLEMÁTICA)*

2.5. Pronostico proyectado

2.5.1. Sistema vial Urbano Integral de la Ciudad de Atlixco

El propósito fundamental es integrar una movilidad equitativa al desarrollo urbano para soportar LID crecimiento económico sostenible de Atlixco, en el marco de los estánda¡es de calidad de Pueblos Mágicos del País.

Según Bauer et al. (2003) citado en el *"Estudio de Motorización México mediante la dinámica de posesión vehiculer: determinantes macro y microeconámicos ..* realizado por el Instituto Mexicano del Transporte realizado en el año 2012; el impacto sobre la demanda de energía en México, debido a un incremento en el número de vehículos per cápita, dependiente a su vez del ingreso personal. Los autores ensayan tres escenarios para proyectar

la posible demanda de gasolina del 2000 al 2030, en función de las siguientes tasas de crecimiento del 'ingreso:

3.7%, 5.2% y 6,2%, además de un escenario de referencia, en donde el parque vehicular mantiene la tendencia histórica previa.

En la elaboración del presente apartado de diagnóstico - pronóstico del Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Atlixco, se retoman algunos indicadores del Programa de Gestión de la Calidad del Aire del Estado de Puebla 2012-2020, de la Secretaria de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial, en el cual se menciona que: *"El Estado de Puebla cuente con importantes zonas urbanas, entre las que destacan la Zona Metropolitana del Valle de Puebla, Teziutlen. Atlixco, Tehuacán. San Martín Texmelucan e !zúcar de Matamoros, que cuentan con un considersble parque vehiculer, actividad industrial. habitscions Iy de servicios. Adicionalmente, la zona metropolitana del Vallede Puebla se encuentra dentro del radio de influencia en donde las*

*emisiones del Volcán Popocetépetl inciden sobre la cslided del aire ".*

Un dato significativo que cita el Programa de Gestión de la Calidad del Aire del Estado de Puebla 2012-2020, es la existencia de un parque vebicular de·14, 759 automóviles registrados en el Municipio de Atlixco al año 2009.

Con los estudios realizados de caracterización de tránsito vebicular en los cruceros viales, los indicadores de la demanda de gasolina en México citado en el Estudio de Motorización México, mediante la dinámica de posesión vehicular: determinantes macro y micro~conómicos" realizado por el Instituto Mexicano del Transporte realizado en el año 2012 y el parque vehicular registrado en el Municipio de Atlixco según el Programa de Gestión de la Calidad del Aire del Estado de Puebla 2012-2020. se formula en siguiente pronóstico.

Para la proyección de parque vehicutar del Municipio de Atlixco, se consideran un escenario conservador con una tasa de crecimiento del orden del 3.70/u. de acuerdo con la siguiente tabla:

Atlixco 14,759 25,709

FUENTE: Empresa APLE Constructora, S.A. de C.V.

De acuerdo a los resultados del pronóstico del parque vehicular en el Municipio de Atlixco actualmente en el año

2015 existen un total de 18,428 vehículos, que significa la existencia de 145' vehículos por cada 1,000 habitantes.

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 29

Sin embargo para el año 2029 con una población estimada de 148,277 habitantes y un parque vehicular de 30,934 se

pronostica que existirán 209 vehículos por cada 1.000 habitantes.

Por último. de acuerdo a la 1111'orl11aCI('ll1 anulizndu ~ proyectada se debe reconocer que el sistema \ ial urbano <1.:­

la Ciudad de Atlixco, presenta el siguiente pronóstico de circulación vehicular, de acuerdo a los siguientes periodos:

Tabla Núrn 111-28,' Pronóstico de circulación vehicular

.\' ..

NO. " .~.

~4-

CIRCULACIÓN CIRCULACIÓN CIRCULACIÓN CIRCULACIÓN

MAEST~ . ) XEHICULAR .VEHICULAR VEHJCULAR.. VEijlCU...LAR

',;."..

1

~ >, '. ~- "

20]5 '

.: o" "

, '

Carretera Federal a Atlixco -

*, ~ '2()18:""Z:;~ 1.* I '"."'':''',:,2',02."4,'O,.'w;r'/", *'it:,~*~;2029.'

Fraccionamiento Valle Real 15,354 17,156 21,421

25.7741

Carretera Federal a Atlixco - !

2

Bulevar Rafael Moreno Valle 21,438 23,955 29,909

Libramiento a lzúcar - Vía

3

Atlixcayotl 19,959 22,302 27,846

Libramiento a lzúcar -

35.9871

3-"",...Je' n\_JI!'

4 Bulevar Ferrocarriles 22,707 25,373 31,680 JlUn

Libramiento a lzúcar -

5

Camino a Nexatenao 16,615 18,566 23,180 27)891

Libramiento a lzúcar -

6 Bulevar Niños Héroes 12,980 14,504 18,109 11.789

Libramiento a lzúcar -

7 Bulevar Oaxaca 18,947 21,171 26,434 3!,806

Libramiento a Izúcar -

8 Carretera a Tenextepec 16,046 17,930 22,387 26,936

Bulevar Rafael Moreno Valle

9 - Xalpatlaco 21,782 24,339 30389 36,565

8 Norte - 10 Oriente (Crucero I

10 del Rastro) 15,596 17,427 21,759 ***26.380***

11 Calle Libertad - 2 Oriente 5,329 5,955 7,435 S,946:

12 3 Norte - Avenida Hidalgo 8,818 9,853 12,302 *.¡4.S01:*

13 Bulevar Ferrocarriles - Av. f

Independencia - 19 Oriente 11,443 12,786 15,965 19,209

Carretera a Tenextepcc -

14 Bulevar Ferrocarriles 3,710 4,146 5,176 6.218

Calle Manuel Gómez Morin -

15 Calle Morelos (Cabrera) 5.371 6,002 7,493 9.0161

-1

Carretera a San Juan

16 Tianguismanalco· Autopista I

Siglo XXI (El León) 1,085 1,212 1,514 1.~\_2o1-\_

Carretera a Mctepec -

• I

~: t

I

17

Carretera a Axocopan 9,337 10,433 13,026 15,674

Carretera a Metepec -

18 Autopista Siglo XXI 9,806 10,957 13,681 16,461

Carretera a Coyula - Carretera

19 a San Pedro Benito Juárez

(Gasolinera Axocopan) 9,504 10,620 13,259 15,954

Avenida Independencia - 1I

20 Oriente 12,275 13,716 17,125 20.606

FUENTE: Empresa APLE Constructora. S.A. de C.V,

30 (Segunda Sección) Periódico Oficial de! 'Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

Por ello, se propone que todas las acciones de desarrollo urbano y proyectos viales se sumen al *"Sistema Vial Urbano integrado Ciudad de Atlixco",* que sirva de base parar generar las condiciones de accesibilidad y movilidad equitativa para residentes y visitantes, favoreciendo la consolidación de una ciudad - destino para personas con fines de negocios. comercio y esparcimiento.

Por lo tanto, el Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable. retoma las premisas fundamentales del Plan Municipal de Desarrollo de Atlixco 2014-20 I 8, en tanto que. las políticas y estrategias planteadas en el presente documento fortalecerán el Sistema Integral de Abasto; en este sentido el Sistema Vial- integrado de la Ciudad de Atlixco será la base para articular crecimiento urbano y re-distribución de servicios de abasto en lugares estratégicos dentro del Municipio, con el fin de mejorar tiempos de desplazamiento de l.os usuarios.

Lo anterior, estará soportado con proyectos específicos entorno al desarrollo del Subcentro Urbano de Santa Rita para potencial izar las actividades económicas de comercio y abasto, además de la construcción de cuando menos dos mercados de proximidad en las zonas de mayor densidad poblacional con carencia de este servicio.

Otro de los proyectos específicos que contiene el Plan de Desarrollo Municipal de Atlixco 2014-2018, es la reubicación del Rastro Municipal, para disminuir la congestión vehicular en la vía denominada

En el tema de vialidad los proyectos como la Construcción del entronque Col. El León (distribuidor Vial el

León), desarrollo y construcción del Boulevard los Volcanes y la construcción de la vialidad integral para el

CESSA, fortalecerán el Sistema Vial Urbano integrado Ciudad de Atlixco.

Por otra parte la generación de políticas de gestión del estacionamiento público están encaminadas mejorar flujo vehicular y peatonal con calidad; por ello también a través del Programa Sectorial se fortalecerán los proyectos del H. Ayuntamiento de Atlixco en lo que respecta a la promoción y creación de estacionamientos disuasorios, mismos que mantendrán localizaciones estratégicas a fin de reducir tiempos de traslado peatonal al mismo tiempo de descongestionar el cuadro central del Municipio.

Asimismo, el Programa Sectorial de Movilidad Urbana a través de las políticas y estrategias de movilidad urbana equitativa fortalecerá la estrategia transversal p~omotora del cuidado del medio ambiente y la reducción de gases contaminantes establecidas en el Programa Especial de Cambio Climático 2014-2018 del Gobierno Federal, a través de la creación de bici-estacionamientos, moto estacionamientos y peatonizaciones parciales o totales de la Zona de Monumentos, concatenado con el establecimiento de rutas turísticas, además de medios de transporte alternativos como lo es la construcción de un teleférico considerando las elevaciones topográficas más representativas dentro del área de estudio.

El proyecto de "Sistema Vial Urbano Integrado de la Ciudad de Atlixco" al año 2029 se conformará por el conjunto de vías primarias de gran volumen, y el sistema vial secundario.estará representado por conjunto de vias

colectoras y valles locales. ciclovías y senderos peatonales.

*(VER ANEXO: MAPA DP-06: PRONÓSTICO A TRACTOR DE VIAJE SUB-CENTRO URANO SANTA RITA)*

2.5.2. El transporte público de pasajeros

En la planificación de un sistema de transporte público urbano es preciso tener en cuenta la eficiencia del mismo, permitiendo a sus usuarios tomar el mínimo de rutas posibles o la menor distancia posible.

Las conclusiones que se derivan de ello, aunque sea de una manera simplificada, sugieren que las estrategias por aplicar comprenden Corredores de Transporte Público de Alta Capacidad, de Mediana Capacidad y Baja Capacidad, cada una de ellas de acuerdo con el carácter de algunas zonas y colonias de la Ciudad de Atlixeo. De ese modo, los corredores de transporte público podrían ser estable y aun rígida en sus trazados, al menos del mediano plazo, en

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 31

tanto que en la otra habrían de tener cabida posibles ramificaciones y modificaciones de los trazados, de conformidad con los cambios de la demanda.

lndcpcndicrucmcnrc de si son rigrdas o flexibles. las ruta, LJUL' configuran 1,) propuc-ra estarán "ol11,::!itl<!¡;¡, importantes variaciones en la demanda, Esas mismas redes. por su carácter de sistemas redundantes aumentan la complejidad de dichas variaciones, exigiendo un gran esfuerzo a las áreas de diseño operativo de los concesionarios

del transporte público de pasajeros. Así pues, nos encontramos con la necesidad de buscar soluciones operativas diferentes sobre dos sistemas interconectados -redes de transporte-, de distinta índole geométrica- En Otras palabras, las frecuencias de operación de las rutas de tales redes se deben proyectar tomando en cuenta que:

- En la red fija, todo cambio de la demanda deberá poderse absorber mediante ajustes en la~ frecuencias, y su función primordial estribará en facilitar los movimientos y los intercambios de la zona densa.

- En cambio, la red cambiante deberá permitir ajustes tanto de frecuencia como de derroteros, y en buena medida puede considerarse que se comporta como una red complementaria de la primera. A menudo operará como un sistema colector de alimentación y, de manera complementaria, como un sistema de distribución. De esa r~

sus parámetros operativos deben proyectarse de modo congruente a esa doble función.

- La interconexión entre ambas redes -así como algunas parte de la red fija- amerita ):¡ existencia de '-~'1"'Ü<r.ios de refuerzo" que consigan identificar la frecuencia localmente. Este concepto de reforzamicmo ~oca~izadv, ~:C:l!'rélrliaü misión de atender las puntas violentas que suelen presentarse en los lugares de intercambio. ~ú es remoto entonces que esos reforzamientos obliguen la instalación de terminales suplementarias o adicionales, localizadas en puntos intermedios de recorrido principal.

Ventajas y beneficios del transporte público

- El transporte público es mucho más eficiente que el transporte individual en términos ele contaminación y

consumo de energía

- No obstante, esto depende del tipo de utilización promedio: en el caso de los desplazamiereos domicilio - trabajo, el transporte es estructuradamente pobre ya que todos los desplazamientos *se* hacen !ID sentido ;por qa mañana y en el otro al final de la jornada laboral, entonces se habla de migración pendular, y crea dos perii<Acil"lS ¡!de sobreaetividad al principio y al final del día. La curva de la actividad de los transpones púMico:s ;<¡i~1l:e' ~ evolución de la demanda y presenta dos picos que corresponde a las horas punta en cada extremidad: ¡;lS ~~i25 al'..e:

máxima demanda y una depresión en el centro que corresponde a una actividad mínima -las horas \ralle- dUr.!!lIliu:~:.iI$

cuales los ~ehículos son menos frecuentados. En algunos países a este fenómeno se llama camello en [a jerga de Ios transporte de pasajeros.

- Los transportes públicos facilitan la circulación vehicular. Por ejemplo, un autobús puede transportar a más de

60 personas util izando la misma superficie, que dos autos ocupados I .O~ personas cada uno. Además. s~1ho en lugares dedicados a ello, los transportes públicos no requieren espacio de estacionamiento.

- En cambio, los transportes públicos precisan de inversiones importantes variables según el medio utilizado.

- No dan-el mismo servicio que un medio de transporte individual; someten al usuario a horarios y se limita a la portación de-equipaje.

- Pueden ser más rápidos que los transportes individuales, a condición de que las redes sean suficientes densas y los servicios frecuentas, lo que no es el caso a menudo, por ejemplo, para desplazamientos a suburbio O en el medio rural.

- En el medio urbano, la bicicleta es un modo de transporte cuya eficacia supera en algunas condiciones a la de los transportes públicos, en términos de rapidez de' flexibilidad de utilización, contaminación y de consumo de

32 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

energía. Sin embargo, no garantiza el mismo nivel de comodidad, en particular en los casos de rutas sinuosas en

inclemencias del tiempo.

2.5.3. Análisis FODA

Se presenta análisis de fortalezas y debilidades de la Ciudad de Atlixco, que servirá de base para identificación e implementación de las politicas y estrategias para una movilidad urbana equitativa.

Tabla Núm 1J-29; Análisis FODA

FACTORES EXTERNOS

FACTORES INTERNOS

LISTA DE FORTALEZAS (F)

Programa Municipal d~ OcS3ITOllo Urbano

Sustcmable de Al hxcc 31lrob..dn en ellll'ln 2013

Nonnalivldud en ln ,i':'1ribllción de UiO'. Dcstmos y

Reservas del Suelo

Bases legales para imllrun1cn1lu el Programa Sectorial de Movilidad Urbana SUS1CIlIllblc del Municipio de Arhxco

Oisponibilid2d rcrruortar PU¡ el reorden:.mienlo del

comercio y abasto

TopograGa $U3\.·1!' y holnoacnea en la mayor parte

del érca urbana con pcnchc:1tt'S promc(hode 3.~~.

Elc\'~ciones QtO!.!r:iflca'!o dentro del 1Ín.":I urbolna como son: Cerro San MiJud. ((1)10 R~y ~ el Tceelocbc.

P::U$-:lj~~hol11(,~cn~o). Idcnlllieado> en d anOlIls.IS

topográfico. grolo~ico. hldrolólPca y c:d:floloplco

El área urbana di.: Athxco se corccmra en cl23.20"1j. del territorio I1UII1IClJ, .. 1 )' ulberga 11.(l5% *de* la población

LISTA DE DEBILIDADES *(O)*

Expansién urb:lna de fornu desordenada y dispersa. con traza urbana fragmcnlodD

Incremcnto de veeles urbanos, arcas sub-urbanas' y

periurbanas

Stuur3ción del comercio establecido

SatUf1ICIÓnvial gc:ncrllda por el transporte publico en el cenara urbano

Incremente en Lostiempos de traslado de pasajeros Rie:s¡os pata el pc:-:uony eicla!t3:por el tránsito 'Iehicular Faha de insu\lrmnlos nont".1tIVOS par3 Un3 Movilidad

Urbona SUSlC1u.ble

S.atume:1ÓG de usos de:l suelo asi como de bases de

IrtnSjJOnc público lo que prcvcca r.lI. de

e5-loeionamie.nl0 y ,¡lomcractOnc:'s de tránsuc.

Dl~nlinución pouhuina del erccimicmo poblecicnal, observada en sus tijas de crecimiernc

LISTA DE OPORTUN1DADES (O)

(FO) LISTA DE

ESTRA TEGIAS

PARA (DO) LISTA ESTRATEGIAS PARA MINIMIZAR

AIIó"o es shlc privilcgiudo por sU MAXIMIZAR

eveeterue con",,"¡vidad.eoll vi.líd.<Ie, OPORTUNIDADES

que articulan la Re:;lon CCllLrO del

FORTALEZAS

Y LAS DEBILlDADES y MAXIMIZAR LAS OPORTUNIDADES

Il:Jis;

POlencial 1uristico ~ra la población de la Zona Metropolilana de la Puebla

. Tb'tc.ata y la Rqión Ccnlro P:tIS

Proyectos <le enlace carretero de l. R.c:~ión Centro Pals, como el Libramiento Poniente

Directorio Estadístico Nacional ec Unid,des Económicas (DENUE) ccmplctarncnte actualizada al Qfto

:101.:5

ú:¡ccrbar 1" ciJhd;.,d de kls modos ahcnUtU\ u,. de

transporte (cammar. bl(;lclet .. '!el tmnsponc:

¡njblico¡

Elaboración\k *ce*"KJIO) de tnCfudo y r.cltbllíd~d fif\.3ndcf'3 en transpone de pa~jeros allcmo:llvos

Proveer de un transpouc eficiente I l. poblt\cton

(Ielcferico)

Priol'izar accione- y proyectos en el ('(nlm Histórico dc 1.1 Clud3d e A,II)~.co.pJrt' mcjorur lu c!llidod de lu circulación vehlcutnr *'1* pcolonill. a truvés de la definición de calles y nndudo,.;:;

peatonales. mejoro de l:.lsbanquetas.scl\alllmicnto'

horizomal y vcrtienl, tanto pan •..,chieulo$ CC'IIllO

pura peatones *y* mejora del ,:islcma de scn~rO(OS en

d centro histórico

Pnorizer lit rcdUC('lón el cstaoonanucmc ilc¡nl e:n el

Cenero Hisiórico de Athxco *y* en vialidade'l

colttto~ y ancri.,lcs

AptOPl:lctón socI31 drl Programa:. Sectorial de

Movilidad, I lravés de ditUsX>n. eoncicruizaeién y

rorm.icMJn de una cultura de movilidad urbana

sostenible

MejOrar la acc.,ibilid.d para quienes no condu<tn

Corregir las di$lorsio~ del mercado inform:d

Mejof3nllf:nlo de: 105niveles de servicio en aquellas iruersccciones que aetualmerue estin causando problemas 01 tdnsito vehicular. ., II',lVeS de

modificaciones geométrieas. señelamieruc borizonlGl y *v*('nicaJ. proxrtamatión del control de imcrscccicncs e insta lución de semáforos

Mejoramicme del tránsilo vehicular en vialidades arteriales rice IJ y vialidades ecjecroras. a través de la adeeuacién y ampliación de la sección trcnsvcrsel. prolongae:)Ón de vialidades y construcción de: p:1S05 3 desnivel scr\:llólmienlo hori%ontaf y venical y smc1onu.sciOn de semiforos.

LISTA DE AMENAZAS (A) (FA) ESTRA TEGIAS

PARA (DA) ESTRATEGIAS

PARA

Incremcrnaedo 10$ índices

de MAXIMIZAR FORTALEZAS

Y MINIMIZAR DEBILlDADE~

Y LAS

n~"orizaeión del transpone prtvado y MINIMIZAR LAS AMENAZAS

ruhhco

AMENAZAS

OC1Ipación del ~s-pa'lo publiCO p:lnl circuhlf yC$lucionnr~~

Cku\anda de :'>udo utbllnll.:Jd\' gcncrod;:J por 1" mntc(jón dio' pro)'(:CIOS inmobiliarios paro \'h',cnda

~$Klenci!!l y de interes $ocial.

Invasión del espado público pOr (>I-nc de comercio ambulante en el C~nlro

Urbono los dios de liongUIS

Existcm:ia de pobl>eión Ilotanoc ge"""do por el com<n:io ambulanle yellurismo

F~mJll"l':- d ;:.:l;~:'o:i.l· rata ~:'~Iml¡\..:r ",'! \k ..;!m'Uo

CCOIlÓllllCtl

()iri~úr la :l1tn!!!:I..:I a (lIRI tiplI eh.' II'UU$I'MI\' '-lile no "~:I n~Cl:":ln::;i;,,'!.:.!. d JIIIUI1\\I\t1. ~\'U1\1llh:II.:k'la:-. lransportc rut-:n:.·

Generar una ~d el.: CIc!O\'lil) en el cenan> hlSIÓrlCO que se aniculcn con vialidlllde:!ócole:elorll5 *y* viahdade:s arh:rialQ

GatanllUr 1.. mo...ilidad de- personas con d'SC3p3ci<bd inclu)'C'n a .queU.. que ICOS.n deficiencias fiSK.S. mentales. intel~u.1cs O

~ft$OriaLcs a Jar~('I plazo que •• 1 tnlcraCluiu con

di~'Cf'$3$ barrcra'$, puedan ampcchr su panicipnción p~na y crecl i\'i.1 I.:n L3 SOCiedad, en i¡u:aldad de condiciones G"onlas dem.is

Integración d.:- espocios públicos paro *el* clclistll en el disei\o y 1.. .:.i""~l.It·iónde proyectos viale" públicos y privados. de lorn~ oblig.·uoria

. Fuente: Emprcs:1 APLE ConSlrucloru, S. de C.V.

R¡;ducir 1~1~c;\:l~rn:llicl:ldCb<f,1U~ e! I~"\) d~J :JUhJIll(!\ ti

ImpOIlC 11kl ~clcdod

ImJ'lIi!InClllUr nuc\a~ polilic3s etc ¡;\_cslió,n de !llOvili\IJd

Gar;,lntjJ.~lrel dC~I'rollo de mlrul:'llrUCllJra b\í)lca ClIl:l

Subc:cntro Urbuno de S!lntu Ritu

Otgantnción ¿el tránsito vchicular p;lr~ opti~i;c.¡lr el csp;¡cio pübllco y pronlinr la seguridad de peatÓn.

me,hanle señalamienlo vIJladec.md" icadllltpo ~

vialidad. en función de sus características de: opttaCión

baJO la normallvodad qUt establece el Manual de

Dispo;illllOS para el Conlrol del Tníll$ilo de ia S.C.T.

Generar una red de paradas esublecidas para el transporte público y forinco

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 33

r 3. MARCO NORiVIATIVO

l

México ha firmado distintos tratados internacionales. cumbres y pactos que buscan el fomento de I¡l

participación. la construcción dcrnocnuicu y lu inclusión ciudadana como parte de ~U~ comprorniso-.

I Tabla Núm. lJI-30; Ámbiro Internacional

.

., NORMA TIVIDAD C~RACTER.ÍSTICA

e

Pacto internacional de Derechos El Articulo 25 de este Pacto lnternacional se establece que todos los ciudadanos

Civiles y Políticos gozarán. sin restricciones indebidas, del derecho de participar en la dirección de los asuntos públicos

Convenio 169 de la En citado convenio en su Artículo 2, obliga a los Estados miembros. los gobiernos Organización Internacional del deberán asumir .Ia responsabilidad de desarrollar, con la partic ipación de los Trabajo sobre Pueblos pueblos interesados, una acción coordinada y sistemática con miras a proteger los Indígenas y Tribales en Países derechos de esos pueblos y a garantizar el respeto de su integridad

Primera cumbre de las Garantizar un desarrollo sostenible y la conservación de nuestro medio ambiente

Américas (Miami 1994) para las generaciones futuras de conformidad con la Agenda 21 y el Convenio¡ Marco sobre Cambio Climático

Segunda Cumbres de las Establecer alternativas de financiamiento para los Gobiernos locales y otras] Américas (Santiago de Chile instancias- subnacionales, incluidas las asociaciones de Gobiernos locales. t;;ks;

I

1998) como transferencias de recursos estatales o federales, acceso a capitales privados .1

Tercera Cumbres de las Donde se reconoce que la participación ciudadana y la representación pOlílica·¡ Américas (Quebec, Canadá adecuada son las bases de la democracia, y que los gobiernos locales S011 los que.

2001) tienen mayor presencia en la vida cotidiana de la ciudadanía .1

Convención sobre los derechos Generar condiciones que permitan a toda persona, a desarrollarse de modo integral. de las personas con así como ejercer sus derechos y libertades plenamente y sin discriminación, a discapacidad través de la declaración interpretativa a favor de las personas con discapacidad

Hasta esta publicación del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, ningún Plan gubernamental habi:s considerado a la movilidad sustentable dentro de sus objetivos; por ello, los tres órdenes de gobierno deben articular

acciones realizadas por los gobiernos locales y las políticas locales de desarrollo urbano.

Tabla Núm. In-3I; Ámbito Nacional

NO~A T,lVIDAD~~~ . *-"'i ...* "OARACTERÍSTICA ~~+ '"" ':~: . .,.s::~;t,:, ';~': ?}.

~~..:

"- ." '

Programa Nacional de Desarrollo Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad,

Urbano 2014-2018 disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| I i i | Programa Especial de Cambio  Climático 2014-2018 | Promover la movilidad segura de las mujeres y niñas estimulando mejoras al entorno y el transporte. Fomentar la construcción, conservación y remodelación del |
|  |  | espacio '¡¡úblico con condiciones adecuadas y seguras para mujeres. niñas y niños |
|  | Programa Sectorial de | Apoyar la implementación de proyectos de transpone publico que respondan a |
|  | Comunicaciones y Transpone | una plan:ación integral de la movilidad urbana sustentable |
|  | 2014-2018 |  |
|  | Programa Nacional de | Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna. integral, ágil, |
|  | Infraestructura 2014 - 2018 | segura, sustentable e incluyente, además de desarrollar y promover obras de |

infraestructura que contribuyan al crecimiento del turismo en el país

Reforma urbana; 100 ideas para la Mejorar las condiciones de movilidad en las ciudades mediante la ciudades de México implementación de sistemas integrados de transporte público, el fomento a opciones no motorizadas, y la generación de políticas y programas para el uso

más racional del automóvil particular

El Programa Sectorial de Movilidad Sustentable del Municipio de Atlixco, es congruente con las políticas del

Gobierno del Estado de Puebla, en su "Eje I Más Empleo y Mayor Inversión" a través de impulso al crecimiento

34 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

económico en beneficio para todos los poblanos, profesionalismo para construir el futuro de Puebla, promoción de atractivos turísticos poblanos y la innovación para movilizar y acercar a Puebla, en esta última polüica. se establece como proyecto estratégico realizar estudios integrales de movilidad en las principales zonas urbanas y la Ciudad de Arlixco no es 1" excepción, con el objeto de mejorar los servicios de movilidad ofrecidos u la ciudadanía.

Tabla Núm. 111-32¡ Ámbito Estatal

NORMAtIVIDAD -

,;,... ,

CARACTERÍSTICA *-Ó:*

Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017 Realizar estudios integrales de movilidad en las principales zonas urbanas

del Estado

Programa Regional de Desarrollo Correspondencia de los Programas Sectoriales Estatales con el tema de

2011-2017, región Valle de Atlixco- movilidad urbana y ordenamiento territorial, que forman el marco de

Matamoros actuación para atender las necesidades regionales

Programa Sectorial de Medio Ambiente Facilitar la gestión del desarrollo urbano y lograr una mejoría en la calidad

Iy Desarrollo Urbano 2011-2017 del hábitat y el entorno ambiental de los asentamientos humanos

Programa Sectorial - Secretaria de Promover el crecimiento de localidades con alto potencial de desarrollo y Desarrollo Social 2011-20 l 7 características de centralidad, que impulse la integración y facilite la atención de la población' en sus zonas de influencia. mediante la creación de

empleo, el desarrollo de infraestructura, equipamientos y vivienda

Programa Sectorial de Infraestructura Crear, mejorar y mantener las vías de interconexión al interior de la entidad,

2011-2017 a los destinos turísticos y comerciales del Estado, como coadyuvante a la mejora en competitividad

Programa Institucional de la Lograr una movilidad eficiente que disminuya los niveles de

Secretaria de Transportes del Estado congestionamiento vehicular y minimice los tiempos de recorrido de Puebla 2011-2017

Programa Institucional de la Definir y generar un inventario .de los recursos y productos que integran la

Secretaria de Turismo 2011 - 2017 oferta turística de todos municipios

El Plan Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable, forma parte del tercer eje rector del Gobierno Municipal de Atlixco 2014-2018, denominado como Desarrollo Urbano Sustentable, Obras y Servicios de calidad con respeto al medio ambiente,

Tabla Núm. 111-33;Ámbito Municipal

NORMfVrI-\1m~~~~?l';:,~.:.t.~' , .'CARAC1'músTIG"\" *..»* c'

, ",," "', . ',..'l·~'~'~;<*,!t:=*'*'J'.'*

.".~,..

~til;i!-" ,,'j. •.. :: .!l' *t~(%i~~:¡':~~'~':~*

Plan Municipal de Desarrollo de En el tema de movilidad urbana se destaca que la infraestructura vial del

Atlixco 2014-2018 Municipio ha quedado rezagada ante las necesidades de movilidad que el crecimiento de la ciudad ha demandado en los últimos años. Por ello se busca, en primera instancia, proyectos para re-dignificar los monumentos históricos y mejorar los espacios públicos de comercio y abasto

Plan de Dinarnización turística de Crear un espacio urbano descongestionado y amable para el turista y facilitar la

Atlixco, Mayo 2014 movilidad interna entre las diferentes zonas turísticas do: Atlixco.

4. ESTRA *TEClA*

4.1. Escenarios

4.1.1. Escenario poblacional

Es posible estimar la evolución de los volúmenes totales de población mediante la tasa de crecimiento a la población base de acuerdo con la dinámica demográfica observada en el pasado y a los supuestos de evolución futura de esta tasa de crecimiento; por ello, partir de la información que arrojaron tres censos (1970, 1990 Y 2000) Y a los resultados publicados de los dos Conteos de Población y Yivicnda (1995 Y 2005), ha sido posible estimar las

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 35

tasas de crecimiento en los períodos 1970-1990, 1990-1995, 1995-2000, 2000-20 l O. y proyectar el crecimiento poblacional basado en un crecimiento geométrico para el Municipio de Atlixco y el área de estudio, tomando como base la tasa crecimiento de los últimos 15 años en el ámbito municipal.

Tabla Núrn JV -34', Escena<rios tend encia.l: , crecimiento Oeomélrico

TASA DE

ÁMBITO

POBLACIÓN CRECIMIENTO

POBLACIÓN POBLACIÓN POBLACIÓN POBLACIÓN

ACTUAL AL ACTUAL AL ACTUAL AL ACTUAL AL

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| TOTAL 2010 PROMEDIO  : , - l : . - 2015 | | | | 2018 | 2024 | 2029 |
| 1995-2010 -- -- | | | | | | |
| ESTADO DE PUEBLA | 5,779,829 | 1.50 | 6,225.963 | 6,510.008 | 7,117.564 | 7,666,956 |
| MUNICIPiO DE  ATL1XCO | 127,062 | 0.82 | 132,331 | 135,597 | 142,373 | 148,277 |
| ÁREA DE ESWDlO | 91,039 | 0.82 | 94.814 | 97,154 | 102.009 | 106,239 |

FUENTE: EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

4.2. Imagen objetivo

A mediano plazo el Municipio de Atlixco habrá alcanzado un desarrollo urbano compacto; eficiente y sustentable en recursos económicos, con una sociedad consiente y menos dependiente del uso del vehículo privado con distintos medios alternativos de movilidad dentro del área urbana y conurbada de la Ciudad de Atlixco. compitiendo con los estándares de calidad de Pueblos Mágicos del País, como un Pueblo que a través del tiempo y ante la modernidad, ha conservado, valorado y defendido, su herencia histórica. cultural y natural.

En el largo plazo se apreciará una adecuada infraestructura pura los traslados tanto a pie, bicicleta y trasportes alternativos como teleféricos. bajo una progresiva cobertura de mantenimiento. monitoreo y evaluación de su impacto urbano-social como medio de impulso a la preservación histórica con potcncialización al sector turístico con servicios integrales e incluyentes de primer mundo, en donde bajo estas condiciones de desarrollo se genere una movilidad equitativa que alberge temporal o permanentemente diversos estilos de vida tanto de los pobladores locales como de los turistas nacionales como extranjeros. Estas condiciones de movilidad urbana tan favorablemente generadas, estarán permitiendo un constante crecimiento urbano sustentable que atraerá grandes benéficos que se estructuraran bajo los principios de:

1) Usos mixtos del suelo;

2) Diseño compacto de la edificación;

3) Una gama de oportunidades y opciones de vivienda;

4) Banios y Juntas Auxiliares amables y cómodos para el peatón;

5) Comunidades atractivas y singulares, con un fuerte sentido de pertenencia al lugar:

6) Preservación y cuidado de los espacios naturales, las zonas agrícolas ylas úreas medioambientales críticas;

7) Desarrollo dirigido hacia las comunidades ya existentes;

8) Variedad de opciones de transporte terrestre moderno, digno y cómodo;

9) Decisiones de desarrollo que son predictibles, justas y rentables;

10) Colaboración de todas las partes interesadas en las decisiones que afectan al desarrollo urbano y económico. Con el cumplimiento de los anteriores principios, será un hecho que las inversiones y gestiones una movilidad

urbana en el Municipio de Atlixco serán de gran aporte para consolidar el desarrollo urbano sustentable que es tan

necesario para generar una economía sólida y duradera que se refleje en un progreso y transformación tangible para

36 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

los habitantes de Atlixco. En los próximos quince años, la ejecución de las políticas y proyectos estratégicos sectoriales de movilidad urbana sustentable incidirán corno nunca las condiciones en que se usa, vive y disfruta el espacio público, ya que tanto la seguridad vial, hitos y calles locales serán uno de los primeros espacios geográficos de la Zona de Monumentos en que se desarrollaran las inversiones económicas pertinentes. a razón de que son los sitios con más tránsito peatona! y vchiculur; paralelamente a esto, se ira logrando una descongestión vchicular que incidirá en la reducción de contaminantes atmosféricos, menor tiempo de usos del vehículo automotor y ahorro de

tiempo para destinarlo a otras actividades laborales, educativas o de esparcimiento: esta afirmación estará potencializada con el desarrollo de una ciudad moderna con identidad, en donde esté regulado el uso de estacionamiento público o privado para evitar matos servicios a tos usuarios,

4.3. Políticas aplicables

La política de accesibilidad equitativa a la movilidad urbana, se enfoca a facilitar el acceso a servicios básicos, bienes, servicios y actividades económicas a las personas sin exclusión social, a través de modernización y ampliación del Sistema Vial Urbano, optimización de la densidad urbana, para favorecer los usos mixtos y fomentar una economía sustentable.

Política de movilidad peatonal y ciclista, busca garantizar el acceso y tránsito equitativo en espacios públicos con plena seguridad.

Política gestión del transporte público, se delinea la diversificación de los 'medios de transporte alternativos para el residente y el turista.

Política de gestión del estacionamiento público, encaminada a controlar la congestión vehicular, y rescatar espacios en calles locales y vías alimentadoras para garantizar la constitución de calles peatonales y ciclovías en el' Centro Histórico, zonas de atracción turística y principales accesos a la Ciudad.

Política de gestión del uso de automóvil.- respalda la implementación de zonas de pacificación de tránsito vehicular, como medida efectiva para aumentar la seguridad vial y hacer más atractivo el uso de la bicicleta,

La política de desarrollo urbano y espacio público, respalda la ampliación, reubicación, la redistribución y el cuidado 'del espacio público a través proyectos que intervengan en tres tipos de componentes: tos físicos, que conforman el espacio público; los funcionales, que permiten el uso, manejo y mantenimiento; y los estructurares que se relacionan con la movilidad urbana, la localización de la población y el desarrollo de actividades económicas.

4.4. Estrategia general

Atlixco tiene la oportunidad de iniciar un proceso de redefiníción del Espacio Público, a través de la premisa de Movilidad Urbana Sustentable con carácter dinámico y crecientemente, en respuesta a una sociedad de individuos que demanda accesibilidad desde y hacia cualquier punto de la Ciudad en igualdad de condiciones,

El Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable de Atlixco, se traduce en un conjunto de estrategias que respaldan los objetivos generales y paniculares requeridos, que garantizan tina accesibilidad universal para residentes y turistas de la Ciudad *de* Atlixco.

4.4.1. Estrategias de accesibilidad equitativa a la movilidad urbana

- Apropiación social del Programa Sectorial de Movilidad, a través de difusión, participación social, concientización y formación de una cultura de movilidad urbana sostenible

- Gestión y vinculación con tos distintos niveles de planeación, organismos empresariales y la sociedad civil, para materializar los proyectos

- Mejoramiento de los niveles de servicio en aquellas intersecciones que actualmente están causando problemas al tránsito vehicular, a través de modificaciones geométricas, señalamiento horizontal y vertical, programación del control de intersecciones e instalación de semáforos

·1¡

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 37

- Mejoramiento del tránsito vehicular en vialidades arteriales tipo Il y vialidades colectoras, a través de la adecuación y ampliación de la sección transversal, prolongación de vías y construcción de pasos a desnivel, señalamiento horizontal y vertical y sincronización de semáforos.

- Elaboración de estudios de mercado y factibilidad ünanclera en transpone de pasajeros ulicrnauvos.

- Dignificar los diferentes accesos a la Ciudad de Atlixco

4.4.2. Estrategia de Movilidad peatonal)' ciclista

- Priorizar acciones y proyectos en el Centro Histórico de la Ciudad e Atlixco, para mejorar la calidad de la circulación vehicular y peatonal, a través de la definición de calles y andadores peatonales, mejora de las banquetas. señalamiento horizontal y vertical. tanto para vehículos como para peatones y mejora del sistema de semáforos en el centro histórico.

- Generar una red de Ciclovias en el centro histórico que se articulen con vías colectoras y vías arteriales

- Estacionamiento de bicicletas

- Construcción de puentes peatona les

- Garantizar la movilidad de personas con discapacidad; incluyen a aquellas que tengan deficiencias. (!:h~:i. mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan ím'p~([r :SU participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás

- Integración de espacios públicos para el ciclista en el diseño y la ejecución de proyectos viales púbíiccs 'Y

privados, de forma obligatoria

4.4.3. Estrategias de gestión del transporte público

- Reducción de tiempos y descenso de pasajeros, para garantizar, una velocidad continua del transposae de pasajeros y sus itinerarios

- Generar una red de paradas establecidas para el transporte público y foráneo

- Implementación de bahías de acceso y descenso para garantizar la seguridad del pasajero y garantizar pktm'l capacidad vial

- Reordenarniento de las bases del transporte público

- Reordenamiento de rulas de transporte y señalamiento

4.4.4. Estrategia de gestión del estacionamiento público

- Priori zar la reducción lid estacionamiento ilegal en el Centro Histórico de Atlixco Y en vias colccioras , ~lncr;;dL~

- Fomento y construcción tic edificios de estacionamientos por parte de la iniciativa privada, así como por parle de la Autoridad Municipal. como medida de mitigación para contrarrestar el desequilibrio entre oferta y 'demanda que se causará la restricción de estacionamiento en vía pública

- Control del estacionamiento sobre la via pública en vialidades colectoras y arteriales tipo 11

- Implementación de un sistema de transporte aéreo de acuerdo a las condiciones topográficas.

4.4.5. Estrategia de gestión del uso de automóvil

- Modificación al Reglamento de Vialidad y Tránsito Municipal

- Señalética en zonas a tractoras personas

38 (Segunda Sección) Periódico Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

- Organización del tránsito vehicular para optimizar el espacio público y garantizar la seguridad de peatón, mediante señalamiento vial adecuado a cada tipo de vialidad, en función de sus características de operación bajo la norrnatividad que establece el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la S.C.T.

- Ln coordinación con SeT, la Secretaria de Transpone y la' Secretaria de '1lirismo lid Gobierno del btado, Secretaria de Seguridad Pública y Tránsito Municipal del Ayuntamiento, se propone la creación o revisión de la política para la creación de señalización urbana y turistica en la ciudad de Atlixco, además de en las principales carreteras y autopistas.

4.4.6. Estrategia de desarrollo urbano y espacio público

- Garantizar el desarrollo de infraestructura básica en los nuevos Subcentros Urbanos

- Dignificación de la imagen urbana en sub-centros urbanos importantes, significativos y de gran afluencia de personas, con ampliación de banquetas, árboles, espacios públicos, equipamiento, mobiliario, señal ética, ciclo pistas; con apoyo de los vecinos participantes y en beneficio de sus usuarios.

- Reubicación de equipamiento urbano para equilibrar los desplazamientos generados por los centros generadores y atractores de viajes

*(VER ANEXO: MAPA E-Ol; ESTRATEGiA DE MOVILiDAD URBANA) (VER ANEXO: MAPA E-02; ESTRATEGIA DE TRANSPORTE PÚBLICO) (VER ANEXO: MAPA E-03: MAPA E-03; ESTRATEGIA DE CICLO V/AS)*

S. PROGRAMACIÓN y CORRESPONSABILlDAD SOCIAL

5.1. Programación de las acciones

La programación y corresponsabilidad social se vincula a la planeación con la operación del ordenamiento territorial y la movilidad urbana, con el objeto de conducir del proceso de programación, para llevar a cabo las acciones, obras y servicios requeridos en los plazos corto (20 J 5-2018), mediano (2018-2024) Y largo (2024-2029), acorde a las estrategias; para este fin se establecen programas de carácter integral y carácter concurrente.

A continuación se presentan los programas y las propuestas de acc ioncs, obras y proyectos a realizar en el corto, mediano y largo plazo, se hallan integrados con base a la estructura programática y su corresponsabilidad, identificando líneas de acción, programas y proyectos, así como, los objetivos y la corresponsabilidad, indicando su etapa de desarrollo.

*(VER ANEXO: MATRIZ DE PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SECTOR/AL)*

5.2. Fuentes de financiamiento

De acuerdo con la naturaleza de los proyectos para garantizar una accesibilidad equitativa a la movilidad urbana, mediante la generación de espacios en especial para peatón y ciclista. que se conjuga una gestión territorial desarrollo urbano y espacio público en temas medulares como son el turismo. comercio y abasto. origen de los recursos de inversión para su puesta en marcha puede provenir de fuentes públicas o privadas.

Tabla Núm. IV-35; Fuentes de financiamiento ámbito federal

Grupo de promoción y Evaluación de Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables

Estrategia de Transversalidad del Gobierno Federal, a través de cinco Secretarías de Estado y siete Instituciones del Sector Público relacionadas con la Vivienda y el Desarrollo Urbano, promovió la creación del Grupo de Promoción y Evaluación de Desarrollos Urbanos Inte tes Sustentables GPEDUIS

Jueves 7 de abril de 2016 Periódico Oficial del Estado de Puebla (Segunda Sección) 39

Secretaría de Desarrollo Agrario, SEDATU - HÁBITAT, SEDATU - Vivienda digna, SEDATU - Rescate de

Territorial y Urbano (SEDATU) espacios públicos y SEDATL - Esquemas de Financiamiento y Subsidio

Federal para Vivienda Esta es tu Casa

Secretaria del Medio Ambiente y Programas de ge~tión integral de residuos. la educación ambiental. la

Recursos Naturales (SEMARNA T) adaptación y mitigación a los efectos del 'cambio climático así como la reducción de gases de efecto invernadero y el uso de energías limpias.

Secretaría de Agricultura, Ganadería, Programa de Financiamiento para Empresas de Intermediación Financiera, Desarrollo Rural, Pesca y Programa de financiamiento a pequeños productores, Constitución de Alimentación ($AGARPA) Intermediarios Financieros Rurales "IFR" I Secretaría de Economía Fondo de Apoyo para la Micro, Pequeña y Mediana Empresa (FONDO

PYME)

Comisión Nacional del Agua Programa de Agua Potable Alcantarillado y Saneamiento en Zonas Urbanas

(CONAGUA) (APAZU); programa de tratamiento de aguas residuales PROT AR;

Comisión Federal de Electricidad Programa Financiero para el Ahorro)' Uso eficiente de Energía Eléctrica. ¡

BANOBRAS Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN)

CONAVI Fomentar el crecimiento de un mercado de vivienda verde en conjuntos urbanos sustentables, así como promover la densificación de las ciudades

aprovechando de manera óptima la infraestructura urbana existente

I

Nacional financiera Programa de Apoyo a Proyectos Sustentables, Programa crédito PvME

Tabla Núm. IV-36j Fuentes de financiamiento ámbito Estatal

Secretaría de Financias y

Administración (SF A) Secretaria de Turismo

-Secretaria de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial

Secretaria de Infraestructura (SI)

Secretaria de Transportes

Programa de Recuperación de Centros Históricos en el Estado

Programa Imágenes Urbanas en Diferentes Municipios del Estado ellePuebla

Construcción de Puentes y Vialidades

Programa de Aportación Estatal a Obras Peso a Peso Programa Apoyos para el Desarrollo de la Oferta Turística Construcción y Equipamientos de Casas de Justicia Programas relacionados COIl el tema del agua

Tabla Núm. IV-37j Fuentes de financiamiento ámbito Municipal

. -

FUENTES DE FINANCIAMIENTO.:..

." ":"AMElTO MONICIP AL Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social

Fondo de aportaciones para el

Fortalecimiento de los Municipios y

de las Demarcaciones Territoriales del

Distrito federal FORTAMUN

'Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF)

Fiscal en su Artículo 33 dispone que las Aportaciones Federales que reciben las Entidades. los municipios y las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal con cargo al Fondo de A ortaciones ara la Infraestructura Social ("FAIS"

Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de los Municipios y de las

Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FORT AMUN).

Inversión en infraestructura física; saneamiento financiero a través de la amortización de la deuda pública, apoyar el saneamiento de pensiones y reservas actuariales; modernización de los registros públicos de la propiedad

y del comercio y de los sistemas de recaudación locales

40 (Segunda Sección) Perlódtco Oficial del Estado de Puebla Jueves 7 de abril de 2016

6. INSTRUMENTACiÓN, SEGUIMIENTO y CONTROL

Con la instrumentación legal. el segurrnienro y control del Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable de Atlixco, se garantiza la operativ idad ~ puesta en marcha de los programas accesibilidad equitativa a la movilidad urbana. de movilidad peatonal .\ ciclista. de gestión par;! el transporte público. de gestión de! estacionamiento

público, de gestión de uso de automóvil y desarrollo urbano y espacio público propuestos a través de:

I

!

- Instrumentos legales

- Instrumentos administrativos

f.

- Instrumentos financieros !

- Mecanismos de seguimiento y control.

I

Según esta clasificación es como se describe cada instrumento para la puesta en marcha del Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable de Atlixco.

Es así como, en esta etapa se identifican las herramientas y los medios que habrán de trasladar en la ejecución de acciones y proyectos específicos, provenientes en la estrategia. De ahí, que esta etapa constituye propiamente el tránsito para que las acciones, actividades y proyectos que contiene el Programa Sectorial de Movilidad, sean aplicados en congruencia con las capacidades y limitaciones existentes; tanto del sector público como privado y social.

ANEXO: MATRIZ DE PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABlLIDAD SECTORIAL ANEXO CARTOGRÁFICO

MAP A DP-OI; ÁREA DE ESTUDIO

MAPA DP-02; DIAGNÓSTICO - PRONOSTICO DEL SISTEMA VIAL URBANO INTEGRADQ DE ATLIXCO MAPA DP-03; CLASIFICACIÓN Y DIAGNÓSTICO VEHICULAR .

MAPA DP-04; CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS MAP A DP-05; SÍNTESIS DE LA PROBLEMÁ TlCA

MAPA DP-06; PRONÓSTICO ATRACTOR DE VIAJE SUB-CENTRO URANO SANTA RITA

MAPA E-DI; ESTRATEGIA DE MOVILIDAD URBANA i

MAPA E-02; ESTRATEGIA DE TRANSPORTE PÚBLICO I

MAPA E-03; MAPA E-03; ESTRATEGIA DE CICLOVÍAS f¡

Dado en el Salón de Cabildos del H. Ayuntamiento del Municipio de Atlixco, Puebla, a los diecisiete días del mes de diciembre de dos mil quince. Presidente Municipal Constitucional. CIUDADANO JOSÉ LUIS GALEAZZI BERRA. Rúbrica. Presidente de la Comisión de Seguridad Pública y Gobemanza. CIUDADANO JORGE EDUARDO MOYA HERNÁNDEZ. Rúbrica. Presidenta de la Comisión de Patrimonio y Hacienda Municipal. CIUDADANA GRACIELA CANTORÁN NÁJERA. Rúbrica. Presidente de la Comisión de Desarrollo Urbano, Obras y Servicios Públicos de Calidad. CIUDADANO JUAN MANUEL A YEST ARÁN NAVA. Rúbrica. Presidenta de la Comisión de Desarrollo Humano, Social y Económico. CICDADA~A MARíA AUXILIO MORALES. HEREDIA. Rúbrica. Presidente de la Comisión de Ecología y Medio Ambiente Sustentable. CIUDADANO RODOLFO CHÁ VEZ ESCUDERO. Presidenta de la Comisión de Industria y Comercio. CIUDADANA ESPERANZA SÁNCHEZ PÉREZ. Rúbrica. Presidenta de la Comisión de Salud y Alimentación. CIUDADANA JESICA RAMiREZ ROSAS. Rúbrica. Presidente de la Comisión de Educación, Juventud y Deporte. CIUDADANO FÉLIX CASTILLO SÁNCHEZ. Rúbrica. Presidenta de la Comisión de Grupos Vulnerables y Equidad entre Géneros. CIUDADANA HA YDEE MUCIÑO DELGADO. Rúbrica. Presidente de la Comisión de Turismo, Cultura y Tradiciones. CIUDADANO ERICH AMIGÓN VELÁZQUEZ. Rúbrica. Presidente de la Comisión de Agricultura y Ganadería. CIUDADANO JORGE MARIO BLANCARTE MONTAÑO. Rúbrica. Sindico Municipal. CIUDADANO JORGE GUTIÉRREZ RAMOS. Rúbrica. Secretaría

l

1

del Ayuntamiento. CIUDADANA ESTHER GONZÁLEZ RODRÍGUEZ. Rúbrica. .

N.R.193992612