Gobierno del Estado de Puebla

Secretaría de Gobernación

Orden Jurídico Poblano

Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Atlixco, Puebla

Secretaría de Gobernación
Gobierno de Puebla

Orden Jurídico Poblano

REFORMAS

Publicación	**Extracto del texto**
7/abr/2016	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 ATLIXCO, PUEBLA.

CONTENIDO

PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE ATLIXCO, PUEBLA 4
INTRODUCCIÓN 4
1. ANTECEDENTES..... 4
1.1. Objetivos y alcances del programa 5
1.1.1. Objetivo general..... 5
1.1.2. Objetivos específicos 5
1.2. Área de estudio..... 6
1.2.1. Delimitación del área de estudio 6
1.2.2. Contexto regional y estatal..... 7
1.3. Fundamentación jurídica..... 7
2. DIAGNÓSTICO - PRONÓSTICO INTEGRADO 8
2.1. Aspectos sociodemográficos 8
2.1.1. Aspectos demográficos..... 8
2.1.2. Aspectos económicos 10
2.2. Movilidad urbana..... 14
2.2.1. Caracterización del tránsito de la Red Nacional de Carreteras 14
2.2.2. Caracterización de la funcionalidad vial y vehicular 16
2.2.3. Caracterización del sistema de transporte público de pasajeros 37
2.3. Accesibilidad 41
2.4. Problemática existente..... 42
2.5. Pronostico proyectado..... 47
2.5.1. Sistema vial Urbano Integral de la Ciudad de Atlixco..... 47
2.5.2. El transporte público de pasajeros 52
2.5.3. Análisis FODA 54
3. MARCO NORMATIVO 56
4. ESTRATEGIA..... 60
4.1. Escenarios..... 60
4.1.1. Escenario poblacional..... 60
4.2. Imagen objetivo 60
4.3. Políticas aplicables 62
4.4. Estrategia general..... 63
4.4.1. Estrategias de accesibilidad equitativa a la movilidad urbana 63
4.4.2. Estrategia de Movilidad peatonal y ciclista 63
4.4.3. Estrategias de gestión del transporte público 64
4.4.4. Estrategia de gestión del estacionamiento público..... 64
4.4.5. Estrategia de gestión del uso de automóvil..... 64
4.4.6. Estrategia de desarrollo urbano y espacio público..... 65
5. PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SOCIAL 65

5.1. Programación de las acciones 65
5.2. Fuentes de financiamiento..... 66
6. INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL 68
ANEXO: MATRIZ DE PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL..... 69
ANEXO CARTOGRÁFICO..... 69
RAZÓN DE FIRMAS..... 70

PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE ATLIXCO, PUEBLA

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 diversidad de medios alternativos de transporte 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 satisfacer 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 todos 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 físicas y demográficas del Municipio, bajo el principio de un desarrollo sustentable en el que se destaca a) mejorar la accesibilidad y movilidad, b) el reordenamiento del comercio y abasto, c) la construcción y ampliación de la infraestructura a través de reforzar la comunicación entre los diferentes asentamientos que conforman el Municipio, d) la apertura de nuevas vías hacia las zonas de crecimiento y e) la extensión de la red vial primaria de forma

homogénea hacia los diferentes puntos del territorio, buscando una 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 política 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 histórico y natural con el fin de preservar todas aquellas características que representan para el Municipio un alto impulso económico, turístico y cultural, entre las que destacan: 1) el fomento a la conservación y difusión de la imagen urbana de los poblados originales del municipio, 2) el fomento a la recuperación integral de los sitios patrimoniales, 3) la procuración de la integración visual de la estructura urbana a través de nodos, hitos y sendas, así como 4) el fomento de acciones de mejoramiento de la imagen urbana y de elementos que definen la identidad de los barrios, colonias y pueblos.

1.1. Objetivos y alcances del programa

El Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable es un instrumento normativo que permitirá convertir a Atlixco en una Ciudad: 1) con una excelente accesibilidad, 2) con un sistema de transporte público limpio, eficiente 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). Se asumen que la interacción de 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.

- Promover la eficiencia energética y mitigación de emisiones atmosféricas, generadas por los desplazamientos locales.
- Identificar las fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades con las 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 la Ciudad de Atlixco, actualmente estructurada por los centros de población urbanos de Atlixco, Metepec, 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 vía férrea cercana al Campus de la BUAP y el pueblo de Emiliano Zapata Nexatengo; 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 ANEXO: MAPA DP-01; 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]

Con el Distrito Federal como 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 estratégica como la puerta del Oriente y Sureste de México. En un radio menor a 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 Morelos, y entre la Ciudad de Puebla, la Mixteca 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 de Puebla, así como la autopista Siglo XXI, que parte de Atlixco y que se conecta en Jantetelco, Morelos con la Carretera Federal Cuautla - Izúcar 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 Federación, los estados y municipios, por lo que dentro de este desarrollo capitular se sintetiza

[1] La región Centro País se definió en el marco del 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 el 44% de la economía nacional.

la fundamentación jurídica del 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, artículo 23 Inciso IV; Ley General de Cambio Climático, artículos 33 Fracción II y 34; la Ley Orgánica de Administración Pública Federal, artículos 6 Fracción I y 7; y la Ley General de Desarrollo Social, artículo 18.

La Constitución política del Estado Libre y Soberano de Puebla, artículo 107; la Ley de Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Puebla, artículos 32, 43, 44; Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla, artículo 9 fracción II y III; Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla, artículos 10, 14, 24, 38, 39, 40, 47 y 48; 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 Atlixco del Estado de Puebla.

2. DIAGNÓSTICO - PRONÓSTICO INTEGRADO

2.1. Aspectos sociodemográficos

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 91,039 habitantes, de los cuales 42,553 eran hombres y 48,458 eran mujeres; esta población representó el 71.65% 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 población, 3,289 se encuentran en el área de estudio (esto es 60.17% de la población con alguna limitación en la actividad de Municipio).

Tabla Núm. II-1; Población con limitación en la actividad
Número de población

Unidad geográfica	2010	% estatal	% municipal
Estado de Puebla	224,090.00	100.00%	-
Municipio de Atlixco	5,466.00	2.44%	100.00%
Área de estudio	3,289.00	1.47%	60.17%

FUENTE: INEGI, CENSO GENERAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 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. II-2; Población por tipo de limitación
Número de 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 sencillas	9,839	232	31

Población con limitación mental	19,087	413	43

FUENTE: INEGI, 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 indicador es consistente también con la proporción de población entre los 15 y los 64 años de edad.

Tabla Núm. II-3; Población Económicamente Activa
Número 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

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.

En ese sentido, este dato se corrobora al analizar la proporción entre población ocupada y PEA, que en el 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 identificar 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. II. 20.).

A nivel de subsector económico, destacan las siguientes actividades económicas:

- El subsector 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 13.01% de 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 (10%), abarrotes, tortillería, carnicerías, mercerías, cererías, jarcería, comida (18%), semillas, zapatos, huaraches y ropa (9%).

Mercado Ignacio Zaragoza. Localizado en la Calle 11 Poniente entre la 3 y la 5 Norte, con una extensión de 2,308.47 m2, 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, tortillerías, 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; este mercado tiene la peculiaridad instalarse los día sábados.

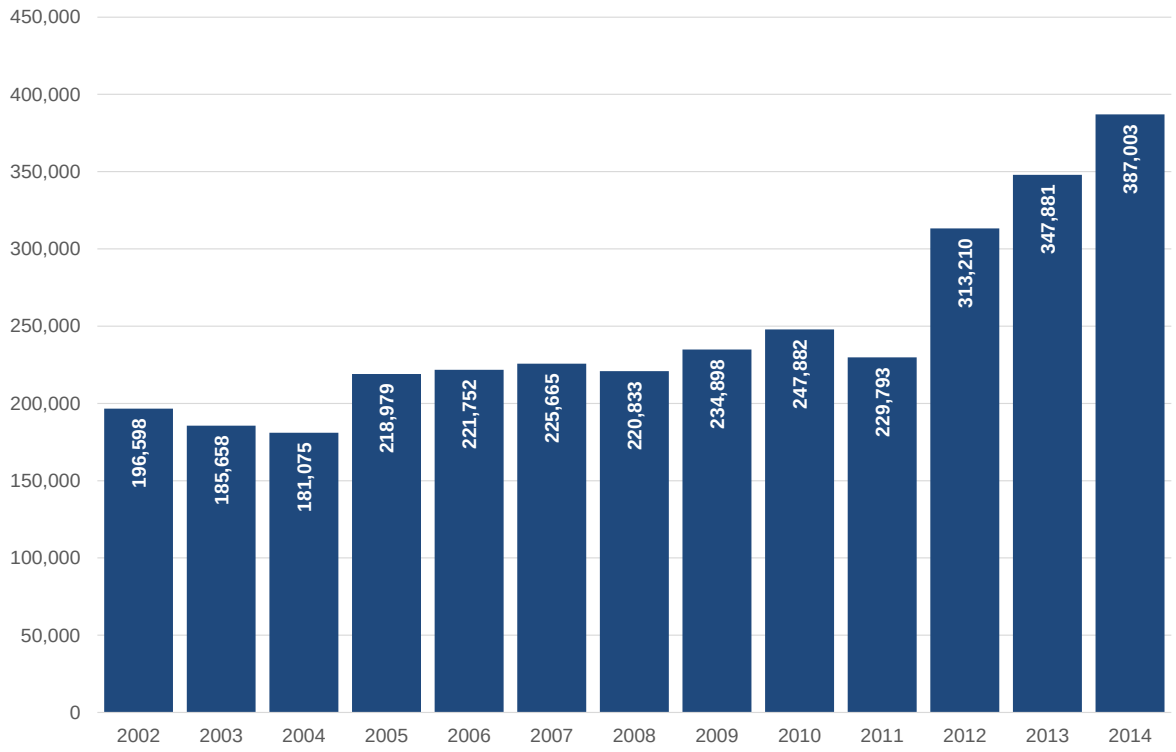
Plazuela del Productor. Ubicada en la Junta Auxiliar de la Trinidad Tepango, en Prolongación Ferrocarriles, entre San Juan Castillotla y La Trinidad Tepango; se instalan productores, revendedores, introductores, ambulantes y vendedores de comida de 63 comunidades y ocho municipios, lo que lo convierte 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 Álvaro 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 10 años duplicó su número de visitantes, al pasar de 181,075 en 2004 a 387,003 en 2014 (un aumento de 213.73%).

La tasa promedio de crecimiento de visitantes en el Municipio es de 7.89% en los 10 años referidos. (Ver Gráfica Núm. II.1.)

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

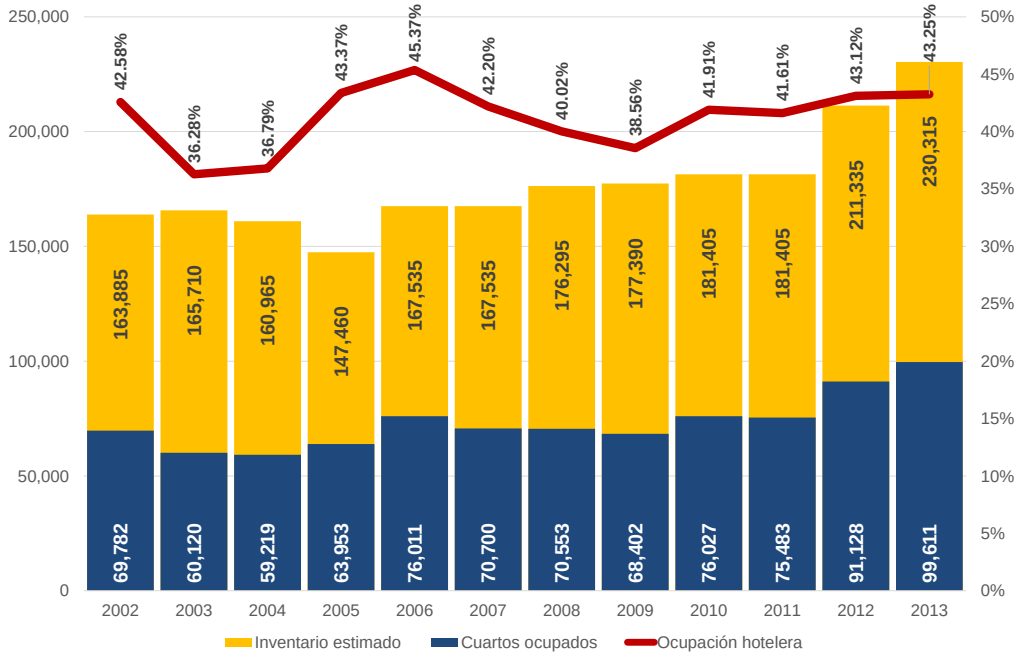


FUENTE: SECRETARÍA DE TURISMO DEL GOBIERNO DEL ESTADO. UNIDAD DE DESARROLLO ADMINISTRATIVO, PLANEACIÓN E INFORMÁTICA; SISTEMA DE INFORMACIÓN TURÍSTICA ESTATAL

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.

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



FUENTE: SECRETARÍA DE TURISMO DEL GOBIERNO DEL ESTADO. UNIDAD DE DESARROLLO ADMINISTRATIVO, PLANEACIÓN E INFORMÁTICA; SISTEMA DE INFORMACIÓN TURÍSTICA ESTATAL

2.2. Movilidad urbana

La Ciudad de Atlixco presenta una diversidad de flujos y demandas de movilidad a escala tanto local como 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 la 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 Valle Real y 7) Bulevar Niños Héroes, además de un entronque de la Carretera a Metepec - Autopista Siglo XXI. *(VER ANEXO: MAPA DP-02; DIAGNÓSTICO - PRONOSTICO DEL SISTEMA VIAL URBANO INTEGRADO DE ATLIXCO)*

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

vehicular en el año 2014: el 82% corresponde a automóviles particulares, el 5% corresponde camiones unitarios de 2 ejes, el 3% corresponde a autobuses, y el 10% restante se distribuye en motos, camiones unitarios de 3 ejes y tractores con semirremolque. Estos indicadores porcentuales no sufrieron alteraciones significativas, en referido periodo.

Cabe destacar que el porcentaje máximo de automóviles particulares fue 83% para los años 2009, 2010 y 2012; contrario al 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.

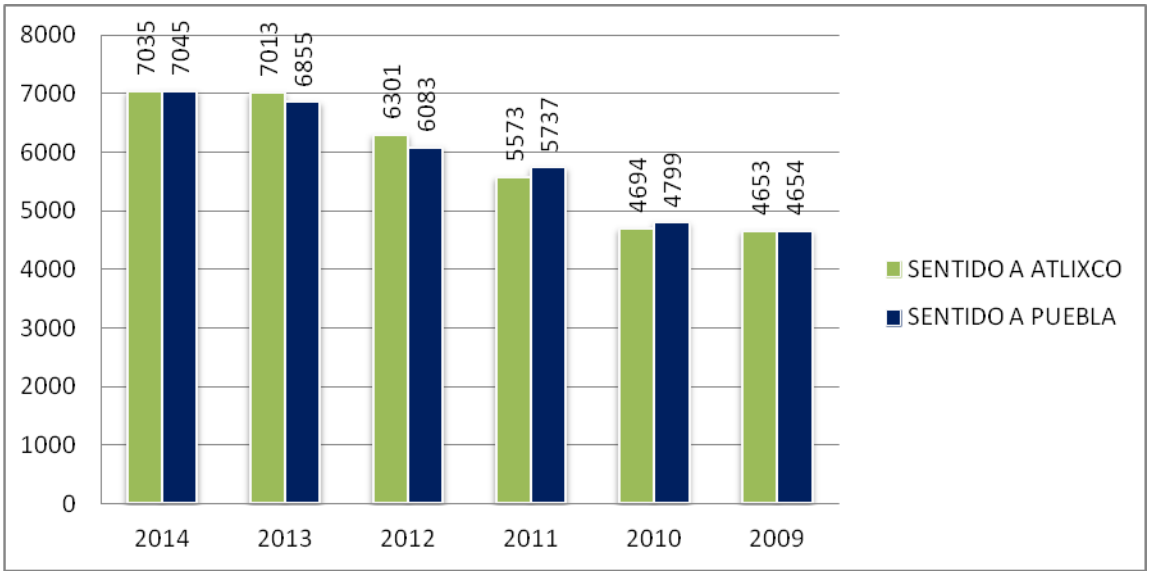
El incremento vehicular que circula por esta vía perteneciente la Red Trocal Federal, es ascendente, partiendo que su Tránsito Diario Promedio anual (TDPA) fue de 13,038 en el año 2009 y de 17,141 para el año 2014, significando un incremento porcentual del 31.47% en el quinquenio referido.

Los indicadores más dinámicos en este periodo de análisis fue propiamente el de los automóviles particulares que alcanzó 86% en el año 2013 y en el año 2011 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 2011 se estableció en el orden del 6%, sin embargo para el año 2014 decayó su contribución al 1%.

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

Gráfica Núm. II-3; Histograma TDPA, Carretera Puebla - Atlixco (Cuota),

también conocida como Vía Atlixcayotl



FUENTE: SECRETARÍA DE COMUNICACIONES 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 por el Municipio de Atlixco la Carretera Federal Puebla - Huajuapan de León Mex-190, la Secretaría de Comunicaciones 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 y de 13,892 de TDPA para la Estación Maestra No. 4.

2.2.2. Caracterización de la funcionalidad vial y vehicular

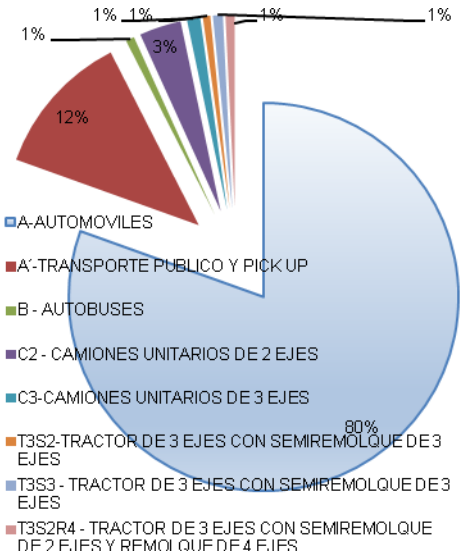
Al formular las estrategias de movilidad urbana, la selección del tipo de vialidad, intersección, los accesos y los servicios dependen fundamentalmente del volumen de tránsito o demanda que circulará durante un intervalo de tiempo dado, de su variación, de su tasa de crecimiento y de su composición.

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 específicas dentro

del sistema vial. Estos 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 ANEXO: MAPA DP-03; CLASIFICACIÓN Y DIAGNÓSTICO VEHICULAR)*

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

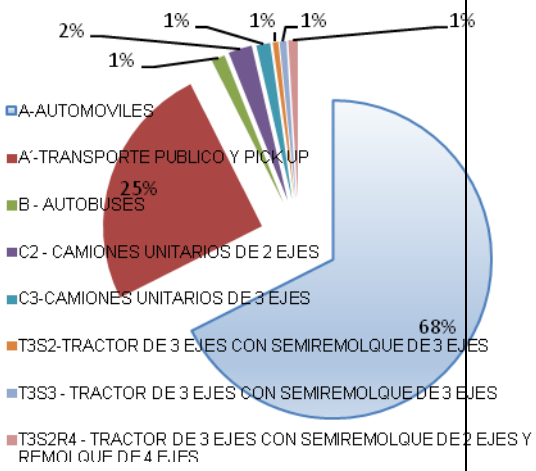
Carretera Federal a Atlixco - Fraccionamiento Valle Real

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 1	15354	1233	
Intersección conformada por: Boulevard Atlixco - Fraccionamiento Valle Real			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	5801	379	
Boulevard Atlixco hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	1646	122	
Salida del Fraccionamiento Valle Real hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	6249	605	
Boulevard Atlixco hacia el Norte			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4	1658	127	
Salida 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 de 13:45 a 14:45 horas			

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

Tabla Núm. II-5; Estación Maestra N0. 02, Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

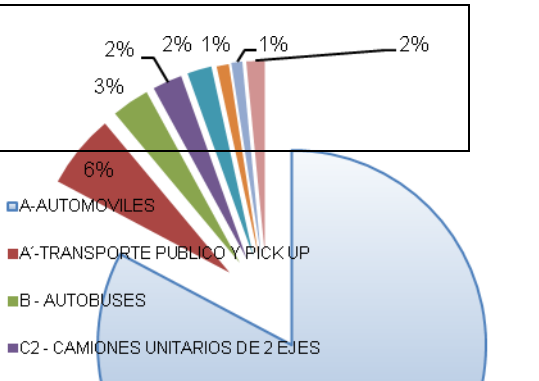
Carretera Federal a Atlixco - Bulevar Rafael Moreno Valle

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 02	21438	1706	
Intersección conformada por: Boulevard Atlixco - Boulevard Rafael Moreno Valle			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	8353	785	
Boulevard Atlixco hacía el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	5870	347	
Boulevard Rafael Moreno Valle hacía el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	7215	574	
Boulevard Atlixco hacía el Norte			
El aforo vehicular se realizó el día lunes 2 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 8:00 a 9:00 horas.			

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

Tabla Núm. II-6; Estación Maestra N0. 03; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Libramiento a Izúcar - Vía Atlixcáyotl

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
			

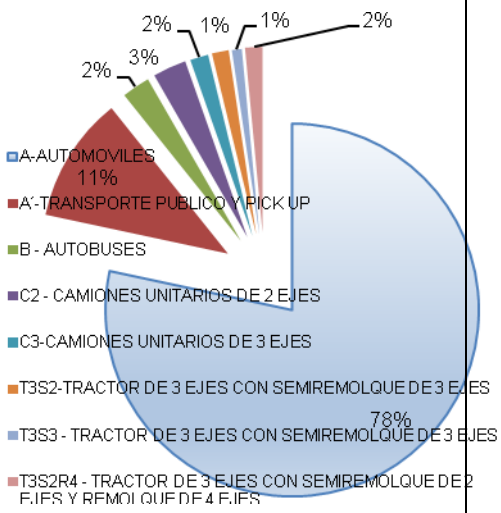
ESTACIÓN MAESTRA 03			
Intersección conformada por: Vía Atlixcáyotl - Libramiento a Izúcar	19959	1588	
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1			
Vía Atlixcáyotl hacia el Poniente	6218	462	
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2			
Libramiento a Izúcar hacia el Sur	5210	393	
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3			
Libramiento a Izúcar hacia el Norte	8531	733	
El aforo vehicular se realizó el día jueves 5 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 9:00 a 10:00 horas.			

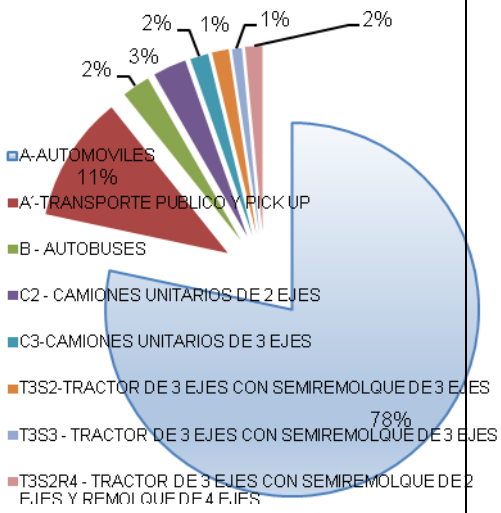
FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

Tabla Núm. II-7; Estación Maestra No. 04; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Libramiento a Izúcar - Bulevar Ferrocarriles

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 04	22707	2270	
Intersección conformada por: Libramiento a Izúcar - Boulevard del Ferrocarril			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	9305	986	
Libramiento a Izúcar hacia el Sur			
MOVIMIENTO	3562	280	

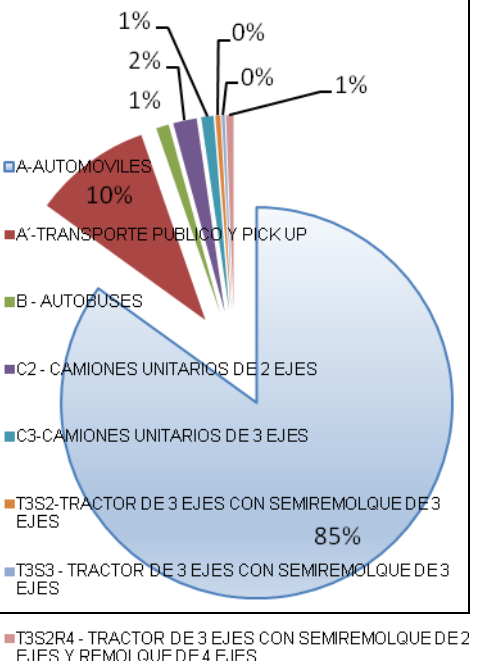


	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
DIRECCIONAL 2 Boulevard del Ferrocarril hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3 Libramiento a Izúcar hacia el Norte	7769	833	
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4 Boulevard del Ferrocarril hacia el Poniente	2071	171	
El aforo vehicular se realizó el día jueves 26 de Febrero del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 8:00 a 9:30 horas.			

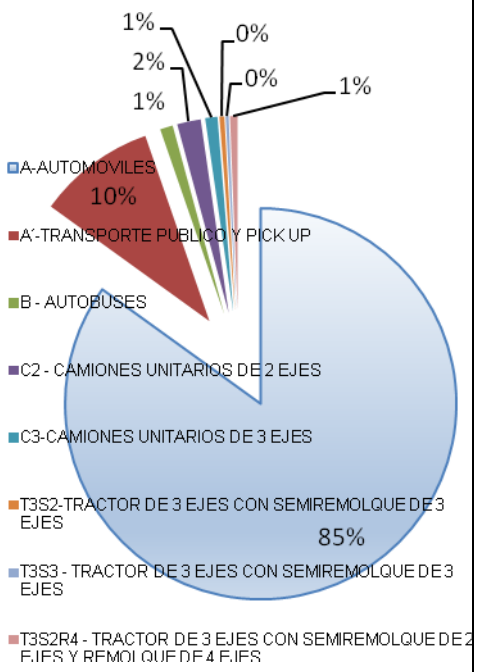
FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

Tabla Núm. II-8; Estación Maestra N0. 05; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Libramiento a Izúcar - Camino a Nexatengo

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 05 Intersección conformada por: Libramiento a Izúcar - Camino a Nexatenco	16615	1499	
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1 Lateral del Libramiento a Izúcar hacia el Sur	1994	175	
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2 Camino a Nexatenco hacía	1748	130	

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	1599	123	
Lateral del Libramiento a Izúcar hacia el Norte			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4	1799	200	
Camino a Nexatenco hacía el Poniente			
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 realizó día martes 3 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 13:15 a 14:15 horas.			

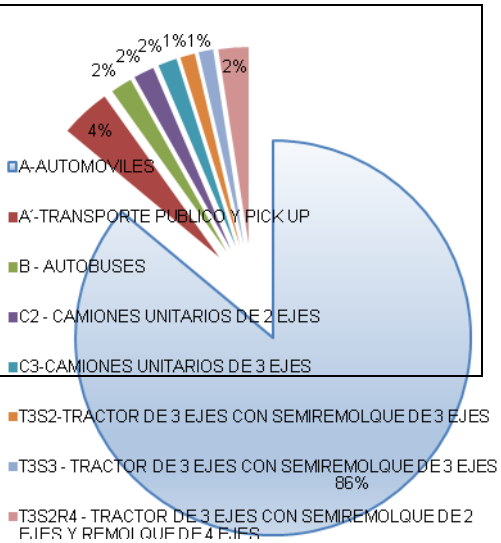


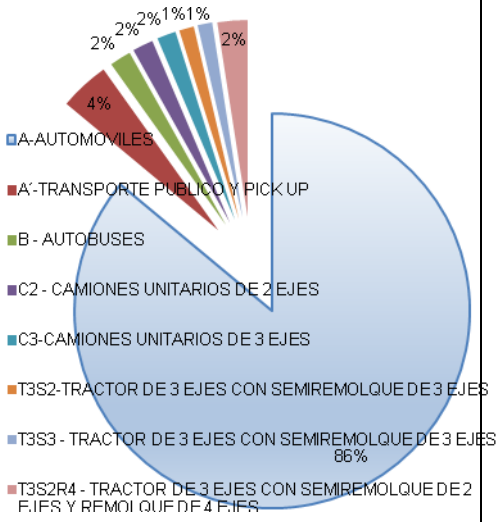
FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

Tabla Núm. II-9; Estación Maestra No. 06; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Libramiento a Izúcar - Bulevar Niños Héroes

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 06	12980	987	
Intersección conformada por: Libramiento a Izúcar - Avenida Niños Héroes			
MOVIMIENTO	5355	409	

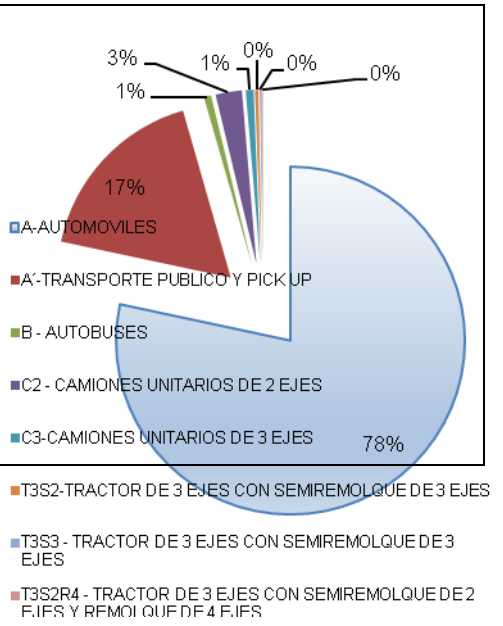


	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
DIRECCIONAL 1			
Libramiento a Izúcar hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	527	15	
Avenida Niños Héroes hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	5496	459	
Libramiento a Izúcar hacia el Norte			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4	1602	104	
Avenida Niños Héroes hacia el Poniente			
El aforo vehicular se realizó el día jueves 5 de Marzo del 2015presentándose la hora de máxima demanda de 9:00 a 10:00 horas.			

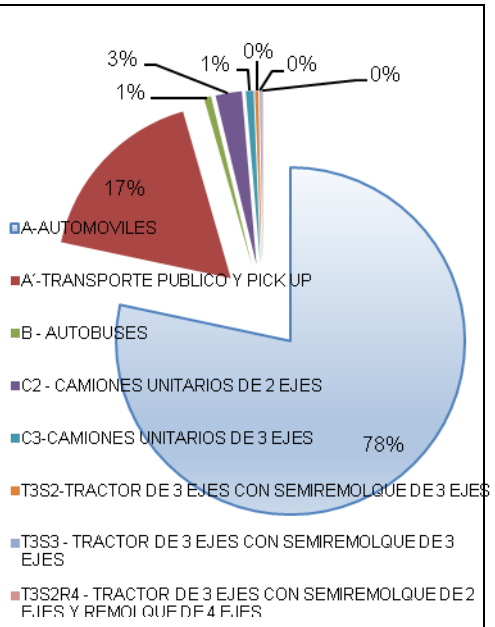
FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

Tabla Núm. II-10; Estación Maestra No. 07; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Libramiento a Izúcar - Bulevar Oaxaca

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 1	18947	1564	
Intersección conformada por: Libramiento a Izúcar - Boulevard Oaxaca			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	2706	308	
Lateral del Libramiento a			

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
Izúcar hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	3011	246	
Boulevard Oaxaca hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	3129	257	
Lateral del Libramiento a Izúcar hacia el Norte			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4	3189	254	
Boulevard Oaxaca hacia el Poniente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 5	3301	250	
Libramiento a Izúcar hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 6	3611	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 15:15 horas.			

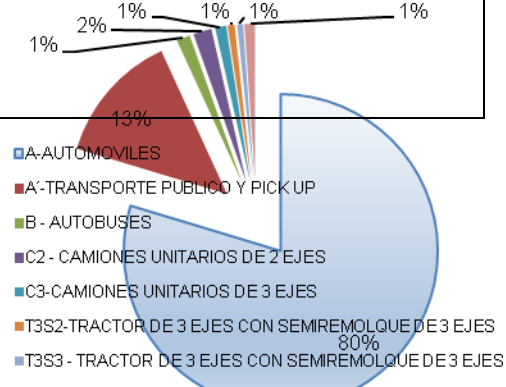


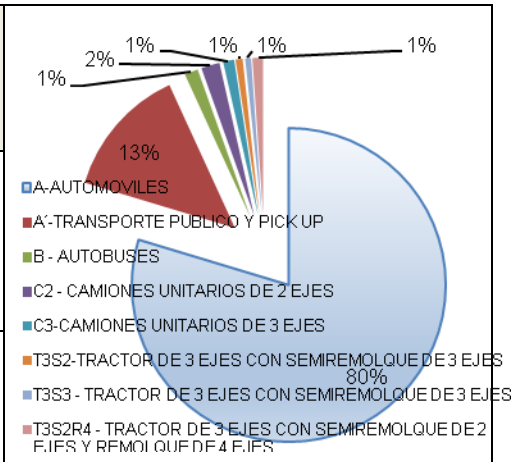
FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

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

Libramiento a Izúcar - Carretera A Tenextepec

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	

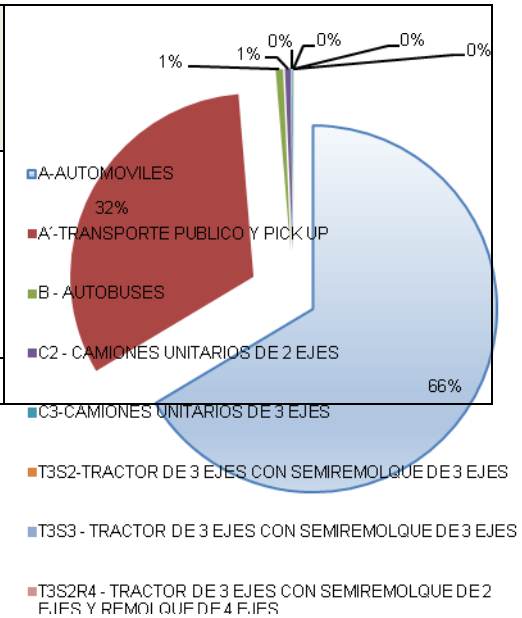


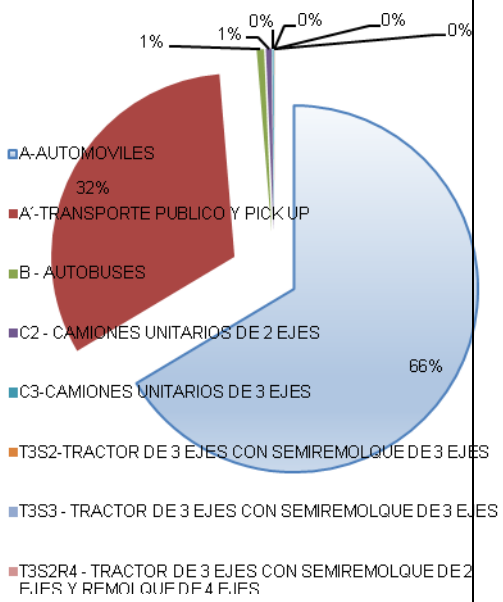
	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 08	16046	1382	
Intersección conformada por: Libramiento a Izúcar - Carretera a Tenextepec			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	7743	728	
Libramiento a Izúcar hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	2072	153	
Carretera a Tenextepec hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	6231	501	
Libramiento a Izúcar hacia el Norte			
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.

Tabla Núm. II-12; Estación Maestra N0. 09; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Bulevar Rafael Moreno Valle - Xalplataco

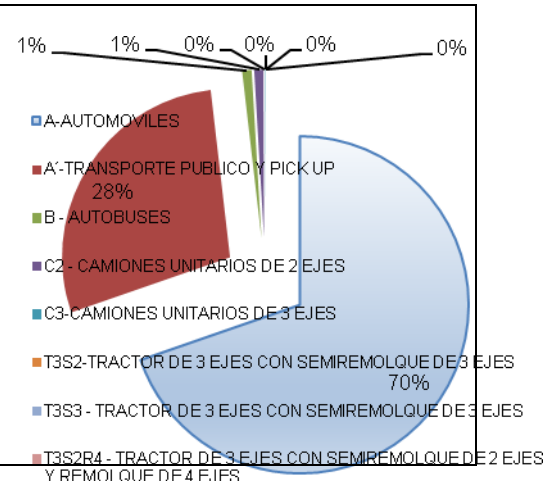
	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 09	21782	1607	
Intersección conformada por: Boulevard Rafael Moreno Valle - Calle Xalpatlaco			
MOVIMIENTO	7073	497	

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
DIRECCIONAL 1			
Boulevard Rafael Moreno Valle hacia el Poniente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	3525	228	
Calle Xalpatlaco hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	10552	815	
Boulevard Rafael Moreno Valle hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4	632	67	
Calle Rio Balsas hacia el Norte			
El aforo vehicular se realizó el día miércoles 4 de marzo del 2015presentándose la hora de máxima demanda de 15:00 a 16:00 horas.			

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

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

8 Norte - 10 Oriente (Crucero Del Rastro)

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 10	15596	1294	
Intersección conformada por: Rio Sonora - 8 Norte - 10 Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	8206	766	
Rio Sonora hacia el			

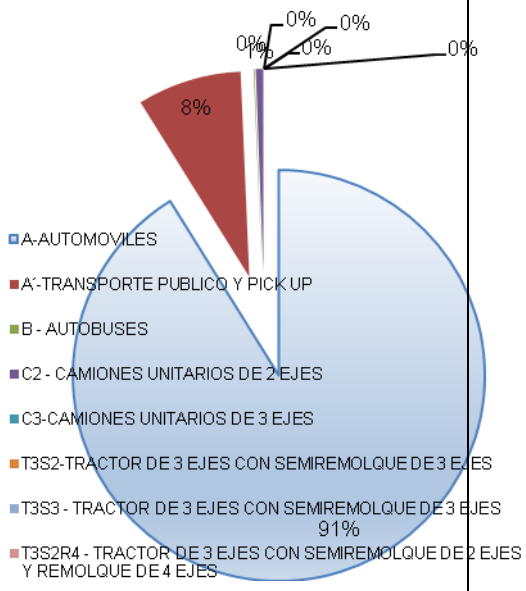
Poniente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	4955	356	
10 Oriente hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	2435	172	
8 Norte hacia el Norte			
El aforo vehicular se realizó el día martes 10 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 8:15 a 9:15 horas.			

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

Tabla Núm. II-14; Estación Maestra N0. 11; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Calle Libertad - 2 Oriente

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 11	5329	514	
Intersección conformada por: Avenida Libertad - Calle 2 Poniente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	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.			

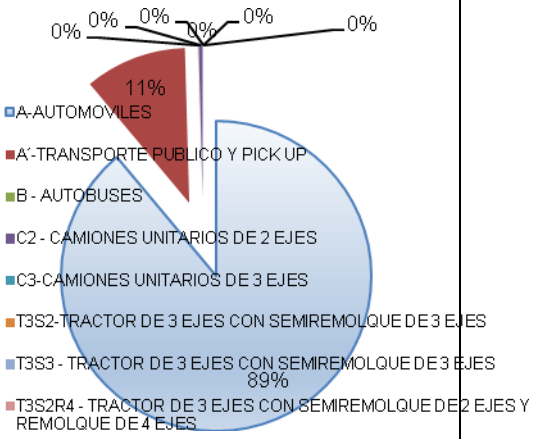


FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

Tabla Núm. II-15; Estación Maestra N0. 12; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

3 Norte - Avenida Hidalgo

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA
ESTACIÓN MAESTRA 12		
Intersección conformada por: Avenida Hidalgo - Calle 3 Norte	8818	822
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1		
Avenida Hidalgo hacia el poniente	3271	375
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2		
Calle 3 Norte hacia el Sur	5547	447



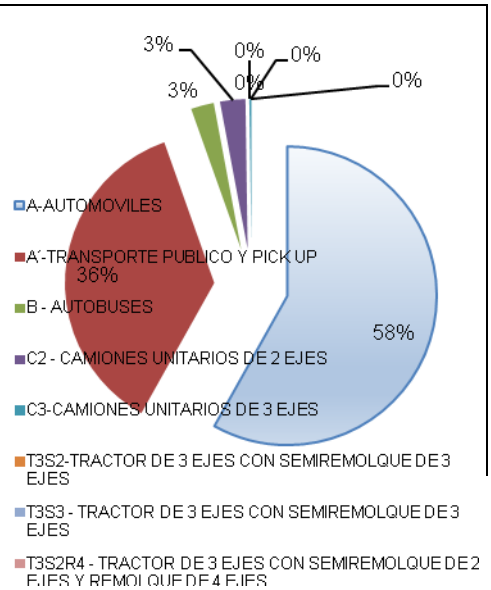
El aforo vehicular se realizó el día miércoles 4 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 13:45 a 14:45 horas.

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

Tabla Núm. II-16; Estación Maestra N0. 13; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Bulevar Ferrocarriles - Avenida Independencia - 19 Oriente

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA
ESTACIÓN MAESTRA 13		
Intersección conformada por: Boulevard del Ferrocarril - Avenida Independencia - 19 Oriente	11,443	932
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	1289	101



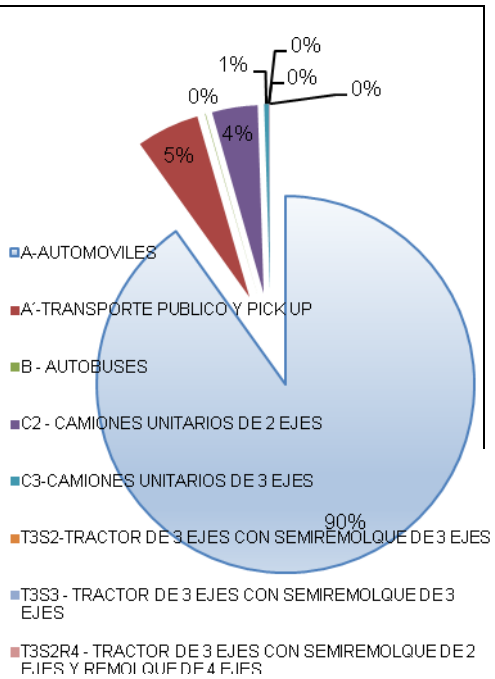
Boulevard del Ferrocarril hacia el Sur		
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2		
Avenida Independencia hacia el Sur	1732	127
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3		
Boulevard del Ferrocarril hacia el Norte	1720	139
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4		
Avenida Independencia hacia el Norte	1746	157
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 5		
19 Oriente hacia el Poniente	4956	408
El aforo vehicular se realizó el día martes 3 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 11:00 a 12:00 horas.		

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

Tabla Núm. II-17; Estación Maestra N0. 14; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Carretera a Tenextepec - Bulevar Ferrocarriles

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA
ESTACIÓN MAESTRA 14		
Intersección conformada por: Carretera a Tenextepec - Boulevard del Ferrocarril	3710	310
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	1718	155

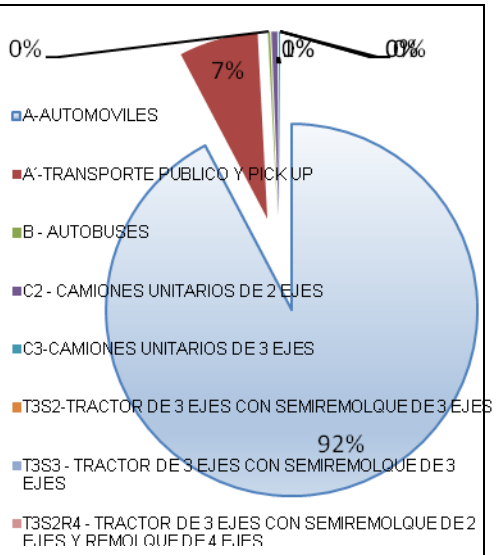


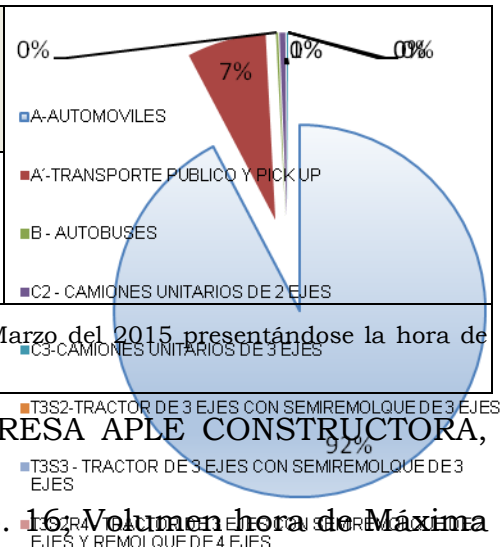
Carretera a Tenextepec hacia el Poniente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2			
Boulevard del Ferrocarril hacia el Sur	811	59	
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3			
Carretera a Tenextepec hacia el Oriente	1181	96	
El aforo vehicular se realizó el día sábado 7 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 15:00 a 16:00 horas.			

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

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

Calle Manuel Gómez Morín - Calle Morelos (Cabrera)

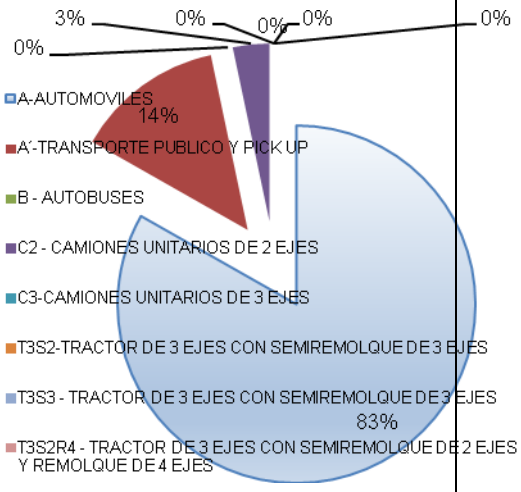
	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 15	5371	470	
Intersección conformada por: Calle Manuel Gómez Morín - Calle Morelos			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	2735	253	
Calle Manuel Gómez Morín hacia el Poniente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	168	10	
Calle Morelos hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	2200	193	
Calle Manuel Gómez Morín hacia el Poniente			

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
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 VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

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

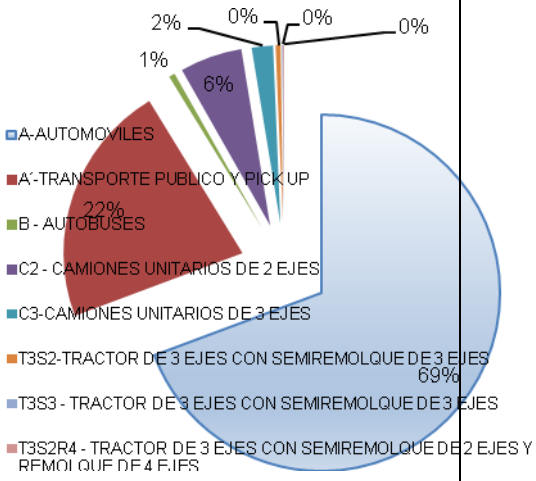
Carretera a San Juan Tianguismanalco - Autopista Siglo XXI (El León)

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 16	1085	95	
Intersección conformada por: Autopista Siglo XXI - Carretera a San Juan Tianguismanalco			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	553	45	
Carretera a San Juan Tianguismanalco hacia el Norte			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	532	50	
Carretera a San Juan Tianguismanalco hacia el Sur			
El aforo vehicular se realizó el Día domingo 8 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 12:15 a 13:15 horas.			

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

Tabla Núm. II-20; Estación Maestra No. 17; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

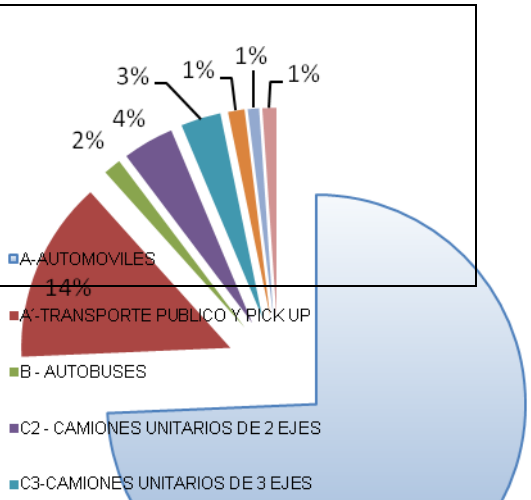
Carretera a Metepec - Carretera A Axocopan

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 17	9337	818	
Intersección conformada por: Carretera a Metepec - Avenida de los Volcanes			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	3534	363	
Carretera a Metepec hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	3688	285	
Avenida de los Volcanes hacia el Norte			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	2115	170	
Avenida de los Volcanes hacia el Sur			
El aforo vehicular se realizó el día lunes 2 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 14.00 a 15:00 horas.			

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

Tabla Núm. II-21; Estación Maestra No. 18; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

Carretera a Metepec - Autopista Siglo XXI

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 18	9806	976	
Intersección conformada por: Autopista Siglo XXI -			

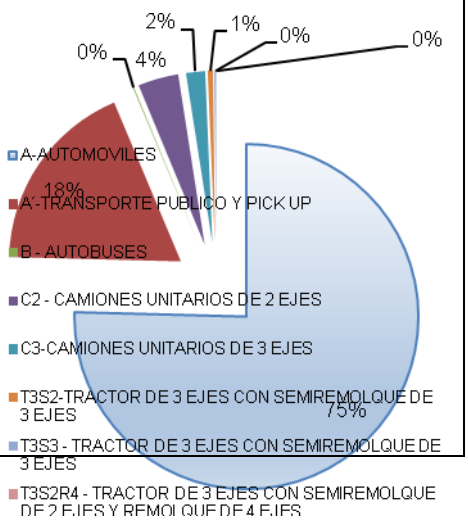
Carretera a Metepec			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	2566	227	
Autopista Siglo XXI hacia el Poniente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	3830	419	
Carretera a Metepec hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	2222	237	
Autopista Siglo XXI hacia el Oriente			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 4	1188	93	
Carretera a Metepec hacia el Norte			
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.

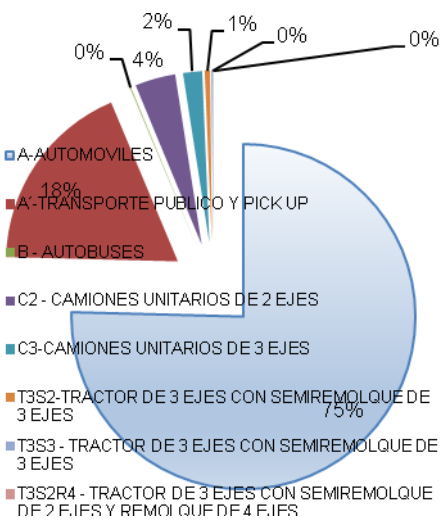
Tabla Núm. II-22; Estación Maestra N0. 19; Volumen hora de Máxima Demanda y composición vehicular

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

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE máxima DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 19	9504	807	
Intersección conformada por: Carretera a Coyula - Carretera a San Pedro Benito Juárez - 5 Norte			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 1	3059	275	
Carretera a Coyula hacia			



	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE máxima DEMANDA	
el Norte			
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 5	1666	140	
Carretera a San Pedro Benito Juárez hacia el Poniente			
El aforo vehicular se realizó el Día viernes 6 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 8:45 a 9:45 horas.			

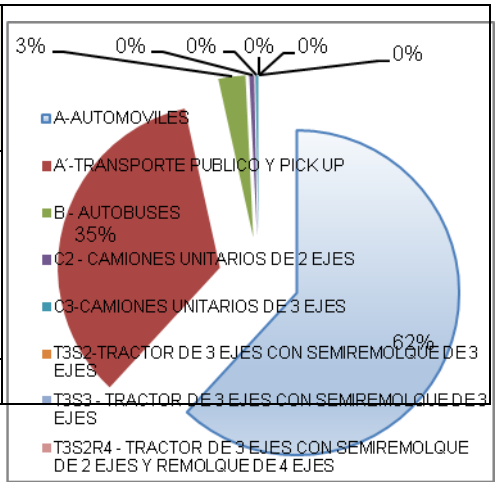


FUENTE: AFOROS VEHICULAR; EMPRESA APLE CONSTRUCTORA, S.A. DE C.V.

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

Avenida Independencia - 11 Oriente

	VOLUMEN TOTAL	VOLUMEN HORA DE MÁXIMA DEMANDA	
ESTACIÓN MAESTRA 20	12275	987	
Intersección conformada por: Avenida Independencia - 11 Oriente			
MOVIMIENTO	5229	392	



DIRECCIONAL 1			
Avenida Independencia hacia el Sur			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 2	1680	125	
Avenida Independencia hacia el Norte			
MOVIMIENTO DIRECCIONAL 3	5366	470	
11 Oriente hacia el Poniente			
El aforo vehicular se realizó el Día jueves 12 de Marzo del 2015 presentándose la hora de máxima demanda de 16:30 a 17:30 horas.			

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

VER ANEXO: MAPA DP-03; CLASIFICACIÓN Y DIAGNÓSTICO VEHICULAR)

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:

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

NODO CONFLICTIVO O ESTACIÓN MAESTRA		TRANSITO VEHICULAR	RUMBO							
			E		W		N		S	
1	Carretera Federal a Atlixco - Fraccionamiento Valle Real	15,534	B	13.6 sec/veh	D	27.3 sec/veh	A	8.0 sec/veh	A	8.8 sec/veh
2	Carretera Federal a Atlixco - Bulevar Rafael Moreno Valle	21,438	D	31.4 sec/veh			A	9.8 sec/veh	F	621.0 sec/veh
3	Libramiento a Izúcar - Vía Atlixcayotl	19,959			D	27.3 sec/veh	A	9.1 sec/veh	B	11.3 sec/veh

NODO CONFLICTIVO O ESTACIÓN MAESTRA		TRANSITO VEHICULAR	RUMBO							
			E		W		N		S	
4	Libramiento a Izúcar - Bulevar Ferrocarriles	22,707	E	46.1 sec/veh	F	96.1 sec/veh	B	10.0 sec/veh	A	9.9 sec/veh
5	Libramiento a Izúcar - Camino a Nexatengo	16,615	A	8.94 sec/veh	A	9.42 sec/veh	A	8.55 sec/veh	A	8.73 sec/veh
6	Libramiento a Izúcar - Bulevar Niños Héroes	12,980	B	11.1 sec/veh	C	15.1 sec/veh	A	8.3 sec/veh	A	8.1 sec/veh
7	Libramiento a Izúcar - Bulevar Oaxaca	18,947	A	9.8 sec/veh	A	9.6 sec/veh	A	7.3 sec/veh	A	7.3 sec/veh
8	Libramiento a Izúcar - Carretera a Tenextepec	16,046	E	46.8 sec/veh			B	10.0 sec/veh		
9	Bulevar Rafael Moreno Valle - Xalpatlaco	21,782	D	45.0 sec/veh	D	41.5 sec/veh	C	26.8 sec/veh	C	31.8 sec/veh
10	8 Norte - 10 Oriente (Crucero del Rastro)	15,596			C	29.8 sec/veh	D	54.9 sec/veh	D	36.0 sec/veh
11	Calle Libertad - 2 Oriente	5,329			A	4.34 sec/veh			A	9.03 sec/veh
12	3 Norte - Avenida Hidalgo	8,818	F	81.8 sec/veh					A	7.2 sec/veh
13	Bulevar Ferrocarriles - Av. Independencia - 19 Oriente	11,443	C	26.9 sec/veh	C	31.3 sec/veh	C	28.8 sec/veh	C	27.6 sec/veh
14	Carretera a Tenextepec - Bulevar Ferrocarriles	3,710	A	7.6 sec/veh					A	9.5 sec/veh
15	Calle Manuel Gómez Morín - Calle Morelos (Cabrera)	5,371	B	10.2 sec/veh	B	10.9 sec/veh	A	7.2 sec/veh	A	7.2 sec/veh

NODO CONFLICTIVO O ESTACIÓN MAESTRA		TRANSITO VEHICULAR	RUMBO							
			E		W		N		S	
16	Carretera a San Juan Tianguismanalco - Autopista Siglo XXI (El León)	1,085					A	0.3 pc/km/ln	A	0.4 pc/km/ln
17	Carretera a Metepec - Carretera a Axocopan	9,337	B	14.8 sec/veh			B	40.3 sec/veh	C	15.3 sec/veh
18	Carretera a Metepec - Autopista Siglo XXI	9,806					B	13.1 sec/veh	C	24.1 sec/veh
19	Carretera a Coyula - Carretera a San Pedro Benito Juárez (Gasolinera Axocopan)	9,504	B	11.2 sec/veh	B	17.0 sec/veh	B	15.9 sec/veh	B	13.1 sec/veh
20	Avenida Independencia - 11 Oriente	12,275			F	179.57 sec/veh	B	15.0 sec/veh	C	21.1 sec/veh

FUENTE: Empresa APLE Constructora, S.A. de C.V.; 29. Rafael Cal y Mayor Spíndola; Ingeniería de Tránsito; Fundamentos y Aplicaciones; 8ª. 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 tráfico

C 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

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 (y a 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 TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS)*

Tabla Núm. II-25; Características del transporte público pasajeros de la Ciudad de Atlixco

No.	Municipio de Servicio	Numero de Ruta	Origen	Destino	Total de Unidades	TIEMPO DE RECORRIDO (min)	TARIFA ($)
1	ATLIXCO	RUTA S12	HUAQUECHULA	ATLIXCO	34	50	$ 8.00
2	ATLIXCO	RUTA 9M	LOS MOLINOS	ATLIXCO	27	60	8.00 - 5.00
3	ATLIXCO	RUTA 9	LAS NIEVES	LA MORALEDA	24	60	$ 5.00
4	ATLIXCO	RUTA 14	METEPEC	ATLIXCO	23	90	$ 6.00
5	ATLIXCO	RUTA 3	FRACCIONAMIENTO ENCANTO DEL CERRIL	GASOLINERAS	22	60	$ 5.00

No.	Municipio de Servicio	Numero de Ruta	Origen	Destino	Total de Unidades	TIEMPO DE RECORRIDO (min)	TARIFA ($)
6	ATLIXCO	RUTA 10	MARAVILLAS	EL LEÓN ATLIXCO	18	60	$ 5.00
7	ATLIXCO	RUTA 4	FRACC SANTA CRUZ	TECNOLÓGICO	17	70	$ 5.00
8	ATLIXCO	RUTA S25	TOCHIMILCO	ATLIXCO	17	40	11.00 - 5.00
9	ATLIXCO	RUTA S5	SANTA LUCIA COSAMALOAPAN	ATLIXCO	16	100	8.50 - 5.50
10	NEALTICAN	RN	NEALTICAN	ATLIXCO	15	60	$ 18.00
11	ATLIXCO	RUTA 17	ATLIXCO - COLONIA LOMAS DE AXOCOPAN	COL MÁRTIRES DE CHINAMECA	14	50	9.00 - 5.00
12	ATLIXCO	RUTA S10	MAGDALENA YANCUITLALPAN	ATLIXCO	14	60	12.00 - 5.00
13	ATLIXCO	RUTA S13	TEZONTEOPAN DE BONILLA	ATLIXCO	14	80	$ 12.00
14	ATLIXCO	RUTA S15	SAN JUAN TIANGUISMANALCO	ATLIXCO	14	90	$ 17.00
15	ATLIXCO	RUTA S27	ATLIXCO	SAN LUCAS TULCINGO	13	90	14.00 - 6.00
16	ATLIXCO	RUTA 1	SAN ALFONSO POR RASTRO	ATLIXCO	12	50	$ 5.00
17	ATLIXCO	RUTA 2	LOMAS DE TEJALUCA	CENTRO	12	40	$ 5.00
18	ATLIXCO	RUTA 5	LOMAS DE TEMAXCALAPA	ATLIXCO	11	50	$ 5.00
19	ATLIXCO	RUTA S11	SAN LUIS CHALMA	ATLIXCO	11	140	17.00 - 5.00
20	ATZITZIHUACAN	RUTA S32	SN MARCOS ACTEOPAN	ATLIXCO	11	110	20.00 - 5.00
21	ATLIXCO	RUTA 1A	SAN ALFONSO POR LOMAS	GASOLINERAS	10	60	$ 5.00

No.	Municipio de Servicio	Numero de Ruta	Origen	Destino	Total de Unidades	TIEMPO DE RECORRIDO (min)	TARIFA ($)
22	ATLIXCO	RUTA 6	INFONAVIT SEGUNDA SECCIÓN	ATLIXCO	10	50	$ 5.00
23	ATLIXCO	RUTA 7A	CHAPULAPA	COLONIA VALLE SUR	10	35	$ 5.00
24	ATLIXCO	RUTA 11	SAN JUAN CASTILLOTLA	ATLIXCO	10	60	$ 5.00
25	ATLIXCO	RUTA 7	CHAPULAPA	ATLIXCO	9	32	$ 5.00
26	ATLIXCO	RUTA 16	COLONIA TLAMAPA	ATLIXCO	9	60	$ 5.00
27	ATLIXCO	RUTA S1	SAN MARTIN TLAMAPA	ATLIXCO	9	60	$ 6.50
28	ATLIXCO	RUTA S8	TEACALCO	ATLIXCO	9	120	$ 12.00
29	ATLIXCO	RUTA S23	SAN MIGUEL AYALA	ATLIXCO	9	80	$ 5.00
30	ATLIXCO	RUTA 8	SAN ALFONSO POR LOMAS	ATLIXCO	8	55	$ 5.00
31	ATLIXCO	RUTA S2	MALACATEPEC	ATLIXCO	7	60	$ 7.00
32	ATLIXCO	RUTA S14	SOLEDAD MORELOS	ATLIXCO	7	60	$ 8.00
33	ATLIXCO	RUTA S28	SAN JUAN TEJUPA	ATLIXCO	7	70	$ 5.00
34	STA. ISABEL CHOLULA	RUTA 1P	SANTA ISABEL CHOLULA	ATLIXCO	6	70	$ 12.00
35	ATLIXCO	RUTA B-2	TEZONTEOPAN DE BONILLA	ATLIXCO	5	70	$ 17.00
36	ATLIXCO	RUTA S3	EX HACIENDA SAN Félix	ATLIXCO	5	80	$ 6.00
37	ATLIXCO	RUTA S9	SAN DIEGO EL ORGANAL	ATLIXCO	5	90	$ 13.00
38	ATLIXCO	RUTA	SAN MIGUEL	ATLIXCO	5	80	$ 5.00

No.	Municipio de Servicio	Numero de Ruta	Origen	Destino	Total de Unidades	TIEMPO DE RECORRIDO (min)	TARIFA ($)
		S26	AGUACOMULICAN				
39	OCOYUCAN	RUTA CH	CHALCHIHUACAN	ATLIXCO	4	50	$ 14.00
40	ATLIXCO	RUTA 7B	CHAPULAPA	ATLIXCO	4	24	$ 5.00
41	ATLIXCO	RUTA 15	TENEXTEPEC	ATLIXCO	4	45	$ 8.00
42	ATLIXCO	RUTA S16	SANTA ANA COATEPEC	ATLIXCO	4	50	$ 8.00
43	ATLIXCO	RUTA S17	SAN BALTAZAR ATLIMEYAYA	ATLIXCO	4	80	12.00 - 5.00
44	ATLIXCO	RUTA S18	ATLIXCO	SAN PEDRO ATLIXCO	4	60	$ 8.00
45	ATLIXCO	RUTA S24	LA LIBERTAD	ATLIXCO	4	50	$ 8.00
46	ATZITZIHUACAN	RUTA S30	SN FRANCISCO XOCHITEOPAN	ATLIXCO	4	120	20.00 - 5.00
47	ATZITZIHUACAN	RUTA S31	SN PEDRO IXHUATEPEC	ATLIXCO	4	120	25.00 - 5.00
48	ATLIXCO	RUTA S35	SAN FRANCISCO BUENAVISTA	ATLIXCO	4	80	$ 5.00
49	ATLIXCO	RUTA 13	VALLE SUR	ATLIXCO	3	36	$ 5.00
50	ATLIXCO	RUTA S19	SAN PEDRO BENITO JUÁREZ	ATLIXCO	3	80	10.00 - 5.00
51	ATLIXCO	RUTA S20	ATLIXCO	SAN JUAN OCOTEPEC	3	80	$ 9.00
52	ATLIXCO	RUTA S21	AGRÍCOLA OCOTEPEC	ATLIXCO	3	70	$ 7.00
53	ATLIXCO	RUTA S29	ATLIXCO	ATZITZIHUACAN	3	120	$ 5.00
54	ATLIXCO	RUTA 12	SAN AGUSTÍN HUIXASTLA	ATLIXCO	2	60	7.00 - 5.00

No.	Municipio de Servicio	Numero de Ruta	Origen	Destino	Total de Unidades	TIEMPO DE RECORRIDO (min)	TARIFA ($)
55	ATLIXCO	RUTA S4	SAN Félix HIDALGO	ATLIXCO	2	50	$ 8.00
56	ATLIXCO	RUTA S6	ATLIXCO	JALAPEXCO	2	75	$ 17.00
57	COHUECAN	RUTA S33	SN ANDRÉS AHUATELCO	ATLIXCO	2	75	$ 25.00
58	TOCHIMILCO	RUTA S34	TOCHIMIZOLCO	ATLIXCO	2	60	12.00 - 5.00
	Cuenta ATLIXCO				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; CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO 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 II, las 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 en la 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 y 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.

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

Adicionalmente, infraestructura y equipamiento básico para medios de movilidad como ciclo-vías, módulos de información, bicicletas y casetas de estacionamiento para las mismas, y otros que se emplean en la actualidad en otras urbes no son parte aún de los mecanismos convencionales 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 en 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 tabla:

Tabla Núm. III-26; Diagnóstico - pronostico poblacional

ÁMBITO	POBLACIÓN TOTAL 2010	TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO 1995-2010	POBLACIÓN ACTUAL AL 2015	POBLACIÓN ACTUAL AL 2018	POBLACIÓN ACTUAL AL 2024	POBLACIÓN ACTUAL AL 2029
ESTADO DE PUEBLA	5,779,829	1.50	6,225,963	6,510,008	7,117,564	7,666,956
MUNICIPIO DE ATLIXCO	127,062	0.82	132,331	135,597	142,373	148,277
ÁREA DE ESTUDIO	91,039	0.82	94,814	97,154	102,009	106,239

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

Para construir un diagnóstico - pronóstico integrado se retoman los indicadores de Turismo reportados para el Municipio Atlixco, donde se destaca que en los últimos 10 años se duplicó su número de visitantes, al pasar de 181,075 en 2004 a 387,003 en 2014 (un aumento de 213.73%), contrario a sus bajas tasas de crecimiento poblacional observadas en el mismo periodo; indicadores que al compararlos con el Estado de Puebla se concreta un incrementado en el número de sus visitantes en condición de turista de manera importante; toda vez, que en el ámbito estatal al crecer un 241.40% en el mismo periodo; Atlixco resalta en el aumentado en su contribución a ese número total, al pasar de 1.62% en 2004 a 2.15% en 2014 del total de los visitantes reportados en el Estado; reconociendo con firmeza que la tasa promedio de crecimiento de visitantes en el Municipio de Atlixco es de 7.89% en los 10 años referidos.

Por otra parte, a la dinámica económica turística se suman las actividades de comercio y abasto, con la peculiaridad de que se trata de un mercado tradicional o tianguis de 7 mil comerciantes que ofrecen una variedad de productos que van desde frutas, verduras y legumbres, además de sus 5 mil 428 comerciantes ofrecen sus productos en la denominada “planchuela del productor” con beneficio directo a 27 mil personas en el ámbito 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 globalizado. 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 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.

Estas afectaciones forman nodos de conflicto ocasionados por la saturación de las vialidades, la obstrucción 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 específica 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 serie 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 las 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 de 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.

Es en este escenario urbano y dinámica económica de la Ciudad de Atlixco, donde el H. Ayuntamiento del Municipio de Atlixco, habrá de generar las condiciones óptimas para una movilidad equitativa, a través de políticas y estrategias que privilegien al peatón sobre el automóvil, soportando sobre un Sistema Vial Urbano Integral que resuelva los problemas de movilidad más lacerantes que aquejan a la ciudadanía 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 los casos.
- 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 parte 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 pública y privada se realice en nuevos territorios adecuados a las exigencias y demandas para el tipo de actividad que se requieren en la actualidad, y considerando los requerimientos futuros para asegurar la estabilidad de la ciudad y la mejora de la calidad de vida de la población de manera sostenible.

De ahí que los conflictos referidos con anterioridad requieran una atención particular para asegurar la continuidad de las actividades económicas en condiciones adecuadas, beneficiando tanto a los actores económicos 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 utilización del territorio.

No se pretende, en ese sentido, anular la actividad económica o la movilidad de la población, 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 población residente y el acceso a servicios adecuados y de calidad para la población en tránsito, incluyendo la que visita la ciudad con 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 nuevamente.

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

- 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 de estas actividades, afectando tanto a los proveedores de 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 un crecimiento económico sostenible de Atlixco, en el marco de los estándares de calidad de Pueblos Mágicos del País.

Según Bauer et al. (2003) citado en el "*Estudio de Motorización México mediante la dinámica de posesión vehicular: determinantes macro y microeconómicos"* 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 Aíre del Estado de Puebla 2012-2020, de la Secretaría de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial, en el cual se menciona que: *"El Estado de Puebla cuenta con importantes zonas urbanas, entre las que destacan la Zona Metropolitana del Valle de Puebla, Teziutlán, Atlixco, Tehuacán, San Martín Texmelucan e Izúcar de Matamoros, que cuentan con un considerable parque vehicular, actividad industrial, habitacional y de servicios. Adicionalmente, la zona metropolitana del Valle de Puebla se encuentra dentro del radio de influencia en donde las emisiones del Volcán Popocatépetl inciden sobre la calidad del aire".*

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

Con los estudios realizados de caracterización de tránsito vehicular 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 microeconómicos" 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 Aíre del Estado de Puebla 2012-2020, se formula en siguiente pronóstico.

Para la proyección de parque vehicular del Municipio de Atlixco, se consideran un escenario conservador con una tasa de crecimiento del orden del 3.7%, de acuerdo con la siguiente tabla:

Tabla Núm. III-27; Pronóstico del parque vehicular en el Municipio de Atlixco

municipio	parque vehicular año 2009	parque vehicular año 2015	parque vehicular año 2018	parque vehicular año 2024	parque vehicular año 2029
Atlixco	14,759	18,428	20,591	25,709	30,934

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. 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 información analizada y proyectada se debe reconocer que el sistema vial urbano de la Ciudad de Atlixco, presenta el siguiente pronóstico de circulación vehicular, de acuerdo a los siguientes periodos:

Tabla Núm. III-28; Pronóstico de circulación vehicular

NO. ESTACIÓN MAESTRA	CRUCERO VIAL	CIRCULACIÓN VEHICULAR 2015	CIRCULACIÓN VEHICULAR 2018	CIRCULACIÓN VEHICULAR 2024	CIRCULACIÓN VEHICULAR 2029
1	Carretera Federal a Atlixco - Fraccionamiento Valle Real	15,354	17,156	21,421	25,774
2	Carretera Federal a Atlixco - Bulevar Rafael Moreno Valle	21,438	23,955	29,909	35,987
3	Libramiento a Izúcar - Vía Atlixcayotl	19,959	22,302	27,846	33,505
4	Libramiento a Izúcar - Bulevar Ferrocarriles	22,707	25,373	31,680	38,117
5	Libramiento a Izúcar - Camino a Nexatengo	16,615	18,566	23,180	27,891
6	Libramiento a Izúcar - Bulevar Niños Héroes	12,980	14,504	18,109	21,789
7	Libramiento a Izúcar - Bulevar Oaxaca	18,947	21,171	26,434	31,806
8	Libramiento a Izúcar - Carretera a Tenextepec	16,046	17,930	22,387	26,936
9	Bulevar Rafael Moreno Valle - Xalpatlaco	21,782	24,339	30,389	36,565
10	8 Norte - 10 Oriente	15,596	17,427	21,759	26,180

NO. ESTACIÓN	CRUCERO VIAL	CIRCULACIÓN	CIRCULACIÓN	CIRCULACIÓN	CIRCULACIÓN
	(Crucero del Rastro)				
11	Calle Libertad - 2 Oriente	5,329	5,955	7,435	8,946
12	3 Norte - Avenida Hidalgo	8,818	9,853	12,302	14,802
13	Bulevar Ferrocarriles - Av. Independencia - 19 Oriente	11,443	12,786	15,965	19,209
14	Carretera a Tenextepec - Bulevar Ferrocarriles	3,710	4,146	5,176	6,228
15	Calle Manuel Gómez Morín - Calle Morelos (Cabrera)	5,371	6,002	7,493	9,016
16	Carretera a San Juan Tianguismanalco - Autopista Siglo XXI (El León)	1,085	1,212	1,514	1,821
17	Carretera a Metepec - Carretera a Axocopan	9,337	10,433	13,026	15,674
18	Carretera a Metepec - Autopista Siglo XXI	9,806	10,957	13,681	16,461
19	Carretera a Coyula - Carretera a San Pedro Benito Juárez (Gasolinera Axocopan)	9,504	10,620	13,259	15,954
20	Avenida Independencia - 11 Oriente	12,275	13,716	17,125	20,606

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

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 2014-2018, 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 los usuarios.

Lo anterior, estará soportado con proyectos específicos entorno al desarrollo del Subcentro Urbano de Santa Rita para potencializar 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 promotora 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 vías colectoras y valles locales, ciclovías y senderos peatonales.

(VER ANEXO: MAPA DP-06; PRONÓSTICO ATRACTOR 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 Atlixco. De ese modo, los corredores de transporte público podrían ser estable y aun rígida en sus trazados, al menos del mediano plazo, en tanto que en la otra habrían de tener cabida posibles ramificaciones y modificaciones de los trazados, de conformidad con los cambios de la demanda.

Independientemente de si son rígidas o flexibles, las rutas que configuran la propuesta estarán sometidas a 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 las 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 forma 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 la existencia de "servicios de refuerzo" que consigan identificar la frecuencia localmente. Este concepto de reforzamiento localizado tendría la misión de atender las puntas violentas que suelen presentarse en los lugares de intercambio. No 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 de contaminación y consumo de energía

No obstante, esto depende del tipo de utilización promedio: en el caso de los desplazamientos domicilio - trabajo, el transporte es estructuradamente pobre ya que todos los desplazamientos se hacen un sentido por la mañana y en el otro al final de la jornada laboral, entonces se habla de migración pendular, y crea dos periodos de sobreactividad al principio y al final del día. La curva de la actividad de los transportes públicos sigue esta evolución de la demanda y presenta dos picos que corresponde a las horas punta en cada extremidad: las hordas de máxima demanda y una depresión en el centro que corresponde a una actividad mínima -las horas valle- durante las cuales los vehículos son menos frecuentados. En algunos países a este fenómeno se llama camello en la jerga de los transporte de pasajeros.

Los transportes públicos facilitan la circulación vehicular. Por ejemplo, un autobús puede transportar a más de 60 personas utilizando la misma superficie, que dos autos ocupados 1.08 personas cada uno. Además, salvo 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 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 políticas y estrategias para una movilidad urbana equitativa.

Tabla Núm. II-29; Análisis FODA

	LISTA DE FORTALEZAS (F)	LISTA DE DEBILIDADES (D)
FACTORES INTERNOS FACTORES EXTERNOS	Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Atlixco aprobado en el año 2013 Normatividad en la distribución de Usos, Destinos y Reservas del Suelo Bases legales para instrumentar el Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Atlixco Disponibilidad territorial para el reordenamiento del comercio y abasto Topografía suave y homogénea en la mayor parte del área urbana con pendientes promedio de 3.5% Elevaciones orográficas dentro del área urbana como son; Cerro San Miguel, Cristo Rey y el Tecoloche. Paisajes homogéneos,	Expansión urbana de forma desordenada y dispersa, con traza urbana fragmentada Incremento de vacíos urbanos, áreas sub-urbanas y periurbanas Saturación del comercio establecido Saturación vial generada por el transporte público en el centro urbano Incremento en los tiempos de traslado de pasajeros Riesgos para el peatón y ciclista por el tránsito vehicular Falta de instrumentos normativos para una Movilidad Urbana Sustentable Saturación de usos del suelo así como de bases de transporte público lo que provoca falta de estacionamiento y

	identificados en el análisis topográfico, geológico, hidrológico y edafológico El área urbana de Atlixco se concentra en el 23.20% del territorio municipal y alberga 71.65% de la población	aglomeraciones de tránsito. Disminución paulatina del crecimiento poblacional, observada en sus tasas de crecimiento
LISTA DE OPORTUNIDADES (O) Atlixco es sitio privilegiado por su excelente conectividad con vialidades que articulan la Región Centro del País Potencial turístico para la población de la Zona Metropolitana de la Puebla - Tlaxcala y la Región Centro País Proyectos de enlace carretero de la Región Centro País, como el Libramiento Poniente Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) completamente actualizada al año 2015	(FO) LISTA DE ESTRATEGIAS PARA MAXIMIZAR FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES Exacerbar la calidad de los modos alternativos de transporte (caminar, bicicleta y el transporte público) Elaboración de estudios de mercado y factibilidad financiera en transporte de pasajeros alternativos Proveer de un transporte eficiente a la población (teleférico) 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. Priorizar la reducción el estacionamiento ilegal en el Centro Histórico de Atlixco y en vialidades colectoras y arteriales	(DO) LISTA ESTRATEGIAS PARA MINIMIZAR LAS DEBILIDADES Y MAXIMIZAR LAS OPORTUNIDADES Apropiación social del Programa Sectorial de Movilidad, a través de difusión, concientización y formación de una cultura de movilidad urbana sostenible Mejorar la accesibilidad para quienes no conducen Corregir las distorsiones del mercado informal 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 Mejoramiento del tránsito vehicular en vialidades arteriales tipo II y vialidades colectoras, a través de la adecuación y ampliación de la sección transversal, prolongación de vialidades y construcción de pasos a desnivel, señalamiento horizontal y vertical y sincronización de semáforos.
LISTA DE AMENAZAS	(FA) ESTRATEGIAS PARA MAXIMIZAR FORTALEZAS Y	(DA) ESTRATEGIAS PARA MINIMIZAR DEBILIDADES Y

(A)	MINIMIZAR LAS AMENAZAS	LAS AMENAZAS
Incrementando los índices de motorización del transporte privado y público Ocupación del espacio público para circular y estacionarse Demanda de suelo urbanizado generada por la atracción de proyectos inmobiliarios para vivienda residencial y de interés social. Invasión del espacio público por parte de comercio ambulante en el Centro Urbano los días de tianguis Existencia de población flotante generado por el comercio ambulante y el turismo	Fortalecer el transporte para promover el desarrollo económico Dirigir la movilidad a otro tipo de transporte que no sea necesariamente el automóvil, como bicicletas, transporte público. Generar una red de Ciclovías en el centro histórico que se articulen con vialidades colectoras y vialidades arteriales Garantizar la movilidad de personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir 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 públicos y privados, de forma obligatoria	Reducir las externalidades que el uso del automóvil impone a la sociedad Implementar nuevas políticas de gestión de movilidad Garantizar el desarrollo de infraestructura básica en el Subcentro Urbano de Santa Rita 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 normatividad que establece el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la S.C.T. Generar una red de paradas establecidas para el transporte público y foráneo

Fuente: Empresa APLE Constructora, S. de C.V.

3. MARCO NORMATIVO

México ha firmado distintos tratados internacionales, cumbres y pactos que buscan el fomento de la participación, la construcción democrática y la inclusión ciudadana como parte de sus compromisos.

Tabla Núm. III-30; Ámbito Internacional

NORMATIVIDAD	CARACTERÍSTICA

Pacto internacional de Derechos Civiles y Políticos	El Artículo 25 de este Pacto Internacional se establece que todos los ciudadanos gozarán, sin restricciones indebidas, del derecho de participar en la dirección de los asuntos públicos
Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países	En citado convenio en su Artículo 2, obliga a los Estados miembros, los gobiernos deberán asumir la responsabilidad de desarrollar, con la participación de los pueblos interesados, una acción coordinada y sistemática con miras a proteger los derechos de esos pueblos y a garantizar el respeto de su integridad
Primera cumbre de las Américas (Miami 1994)	Garantizar un desarrollo sostenible y la conservación de nuestro medio ambiente para las generaciones futuras de conformidad con la Agenda 21 y el Convenio Marco sobre Cambio Climático
Segunda Cumbres de las Américas (Santiago de Chile 1998)	Establecer alternativas de financiamiento para los Gobiernos locales y otras instancias subnacionales, incluidas las asociaciones de Gobiernos locales, tales como transferencias de recursos estatales o federales, acceso a capitales privados
Tercera Cumbres de las Américas (Quebec, Canadá 2001)	Donde se reconoce que la participación ciudadana y la representación política adecuada son las bases de la democracia, y que los gobiernos locales son los que tienen mayor presencia en la vida cotidiana de la ciudadanía
Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad	Generar condiciones que permitan a toda persona, a desarrollarse de modo integral, así como ejercer sus derechos y libertades plenamente y sin discriminación, a 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 había 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. III-31; Ámbito Nacional

NORMATIVIDAD	CARACTERÍSTICA
Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-	Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y

2018	accesibilidad de los viajes urbanos
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 público con condiciones adecuadas y seguras para mujeres, niñas y niños
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2014-2018	Apoyar la implementación de proyectos de transporte público que respondan a una planeación integral de la movilidad urbana sustentable
Programa Nacional de Infraestructura 2014 - 2018	Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, 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 ciudades de México	Mejorar las condiciones de movilidad en las ciudades mediante la 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 1 Más Empleo y Mayor Inversión" a través de impulso al crecimiento 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 política, se establece como proyecto estratégico realizar estudios integrales de movilidad en las principales zonas urbanas y la Ciudad de Atlixco no es la excepción, con el objeto de mejorar los servicios de movilidad ofrecidos a la ciudadanía.

Tabla Núm. III-32; Ámbito Estatal

NORMATIVIDAD	CARACTERÍSTICA
Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017	Realizar estudios integrales de movilidad en las principales zonas urbanas del Estado
Programa Regional de Desarrollo 2011-2017, región Valle de Atlixco -	Correspondencia de los Programas Sectoriales Estatales con el tema de movilidad urbana y ordenamiento territorial, que forman el marco de

Matamoros	actuación para atender las necesidades regionales
Programa Sectorial de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano 2011-2017	Facilitar la gestión del desarrollo urbano y lograr una mejoría en la calidad del hábitat y el entorno ambiental de los asentamientos humanos
Programa Sectorial - Secretaria de Desarrollo Social 2011-2017	Promover el crecimiento de localidades con alto potencial de desarrollo y 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 2011-2017	Crear, mejorar y mantener las vías de interconexión al interior de la entidad, a los destinos turísticos y comerciales del Estado, como coadyuvante a la mejora en competitividad
Programa Institucional de la Secretaria de Transportes del Estado de Puebla 2011-2017	Lograr una movilidad eficiente que disminuya los niveles de congestionamiento vehicular y minimice los tiempos de recorrido
Programa Institucional de la Secretaria de Turismo 2011 - 2017	Definir y generar un inventario de los recursos y productos que integran la 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. III-33; Ámbito Municipal

NORMATIVIDAD	CARACTERÍSTICA
Plan Municipal de Desarrollo de Atlixco 2014-2018	En el tema de movilidad urbana se destaca que la infraestructura vial del 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 Dinamización turística de Atlixco, Mayo 2014	Crear un espacio urbano descongestionado y amable para el turista y facilitar la movilidad interna entre las diferentes zonas turísticas de Atlixco.

4. ESTRATEGIA

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 Vivienda (1995 y 2005), ha sido posible estimar las tasas de crecimiento en los períodos 1970-1990, 1990-1995, 1995-2000, 2000-2010. 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 Núm. IV-34; Escenarios tendencial; crecimiento geométrico

ÁMBITO	POBLACIÓN TOTAL 2010	TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO 1995-2010	POBLACIÓN ACTUAL AL 2015	POBLACIÓN ACTUAL AL 2018	POBLACIÓN ACTUAL AL 2024	POBLACIÓN ACTUAL AL 2029
ESTADO DE PUEBLA	5,779,829	1.50	6,225,963	6,510,008	7,117,564	7,666,956
MUNICIPIO DE ATLIXCO	127,062	0.82	132,331	135,597	142,373	148,277
ÁREA DE ESTUDIO	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 para 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 potencialización 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) Barrios 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 y las áreas 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 los habitantes de Atlixco. En los próximos quince años, la ejecución de las políticas y proyectos estratégicos sectoriales de movilidad urbana sustentable incidirán como 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 desarrollarán las inversiones económicas pertinentes, a razón de que son los sitios con más tránsito peatonal y vehicular; paralelamente a esto, se irá logrando una descongestión vehicular 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 malos servicios a los 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: los físicos, que conforman el espacio público; los funcionales, que permiten el uso, manejo y mantenimiento; y los estructurales 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 redefinición 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 particulares requeridos, que garantizan una 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 los 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

Mejoramiento del tránsito vehicular en vialidades arteriales tipo II 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 financiera en transporte de pasajeros alternativos.

Dignificar los diferentes accesos a la Ciudad de Atlixco

4.4.2. Estrategia de Movilidad peatonal y 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 Ciclovías en el centro histórico que se articulen con vías colectoras y vías arteriales

Estacionamiento de bicicletas

Construcción de puentes peatonales

Garantizar la movilidad de personas con discapacidad; incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir 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 públicos 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 transporte 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 plena capacidad vial

Reordenamiento de las bases del transporte público

Reordenamiento de rutas de transporte y señalamiento

4.4.4. Estrategia de gestión del estacionamiento público

Priorizar la reducción del estacionamiento ilegal en el Centro Histórico de Atlixco y en vías colectoras y arteriales

Fomento y construcción de edificios de estacionamientos por parte de la iniciativa privada, así como por parte 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 vía pública en vialidades colectoras y arteriales tipo II

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

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 normatividad que establece el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la S.C.T.

En coordinación con SCT, la Secretaría de Transporte y la Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado, Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal del Ayuntamiento, se propone la creación o revisión de la política para la creación de señalización urbana y turística 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-01; ESTRATEGIA DE MOVILIDAD URBANA)

(VER ANEXO: MAPA E-02; ESTRATEGIA DE TRANSPORTE PÚBLICO)

(VER ANEXO: MAPA E-03; MAPA E-03; ESTRATEGIA DE CICLOVÍAS)

5. PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD 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 (2015-2018), 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 acciones, 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 SECTORIAL)

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

FUENTES DE FINANCIAMIENTO ÁMBITO FEDERAL	CARACTERÍSTICAS
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 Integrales Sustentables GPEDUIS
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)	SEDATU - HÁBITAT, SEDATU - Vivienda digna, SEDATU - Rescate de espacios públicos y SEDATU - Esquemas de Financiamiento y Subsidio Federal para Vivienda Esta es tu Casa
Secretaria del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)	Programas de gestión integral de residuos, la educación ambiental, la 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, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA)	Programa de Financiamiento para Empresas de Intermediación Financiera, Programa de financiamiento a pequeños productores, Constitución de Intermediarios Financieros Rurales “IFR”

Secretaría de Economía	Fondo de Apoyo para la Micro, Pequeña y Mediana Empresa (FONDO PYME)
Comisión Nacional del Agua (CONAGUA)	Programa de Agua Potable Alcantarillado y Saneamiento en Zonas Urbanas (APAZU); Programa de tratamiento de aguas residuales PROTAR;
Comisión Federal de Electricidad	Programa Financiero para el Ahorro y 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
Nacional financiera	Programa de Apoyo a Proyectos Sustentables, Programa crédito PyME

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

FUENTES DE FINANCIAMIENTO ÁMBITO ESTATAL	CARACTERÍSTICAS
Secretaría de Financias y Administración (SFA) Secretaría 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 de Puebla 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 con el tema del agua

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

FUENTES DE	CARACTERÍSTICAS

FINANCIAMIENTO ÁMBITO MUNICIPAL	
Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social	La Ley de Coordinación 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 Aportaciones para la Infraestructura Social ("FAIS"
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 los Municipios y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FORTAMUN).
•Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF)	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

6. INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL

Con la instrumentación legal, el seguimiento y control del Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable de Atlixco, se garantiza la operatividad y puesta en marcha de los programas accesibilidad equitativa a la movilidad urbana, de movilidad peatonal y ciclista, de gestión para el transporte público, de gestión del estacionamiento público, de gestión de uso de automóvil y desarrollo urbano y espacio público propuestos a través de:

- Instrumentos legales
- Instrumentos administrativos
- Instrumentos financieros
- Mecanismos de seguimiento y control.

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 CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL

ANEXO CARTOGRÁFICO

MAPA DP-01; ÁREA DE ESTUDIO

MAPA DP-02; DIAGNÓSTICO - PRONOSTICO DEL SISTEMA VIAL URBANO INTEGRADO DE ATLIXCO

MAPA DP-03; CLASIFICACIÓN Y DIAGNÓSTICO VEHICULAR

MAPA DP-04; CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

MAPA DP-05; SÍNTESIS DE LA PROBLEMÁTICA

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

MAPA E-01; ESTRATEGIA DE MOVILIDAD URBANA

MAPA E-02; ESTRATEGIA DE TRANSPORTE PÚBLICO

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

RAZÓN DE FIRMAS

(Del 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 ATLIXCO, PUEBLA; publicado en el Periódico Oficial del Estado, el jueves 7 de abril de 2016, Número 5, Segunda Sección, Tomo CDXCII).

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 Gobernanza. **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 AYESTARÁN NAVA.** Rúbrica. Presidenta de la Comisión de Desarrollo Humano, Social y Económico. **CIUDADANA MARÍA AUXILIO MORALES HEREDIA.** Rúbrica. Presidente de la Comisión de Ecología y Medio Ambiente Sustentable. **CIUDADANO RODOLFO CHÁVEZ ESCUDERO.** Presidenta de la Comisión de Industria y Comercio**. CIUDADANA ESPERANZA SÁNCHEZ PÉREZ.** Rúbrica. Presidenta de la Comisión de Salud y Alimentación. **CIUDADANA JESICA RAMÍREZ 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 HAYDEE 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. Síndico Municipal. **CIUDADANO JORGE GUTIÉRREZ RAMOS.** Rúbrica. Secretaria del Ayuntamiento. **CIUDADANA ESTHER GONZÁLEZ RODRÍGUEZ.** Rúbrica.