



OFICIO: SSPYTM/UAAI/00142/2013
ASUNTO: Respuesta a solicitud de información
del folio 00046413

**RONALDO MESSI
P R E S E N T E**

En atención a su solicitud de información de 22 de abril del presente año, ingresada por medio del sistema INFOMEX relativa al folio anotado en el margen superior derecho y con fundamento en lo establecido por la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla, publicada en el Diario Oficial de la entidad en fecha treinta y uno de diciembre del dos mil once; por la presente vía y forma se remite contestación en los términos siguientes de acuerdo con la información generada por la Dirección de Tránsito

Respuesta: Por medio de la presente me permito informa a usted, que conforme al artículo 51, 53 y 54 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información.

Topes, semáforos y puentes peatonales

Quiero saber quién es la autoridad facultada y con fundamento en que ley o norma y en base a qué criterio, estudio o dictamen autorizan o en su caso instalan, construyen o remueven los topes o como se denominen? Le informo lo siguiente: En lo que se refiere a Semáforos y Reductores de velocidad (Topes); La Secretaria de Seguridad Pública a través de la Dirección de Tránsito Municipal tienen la facultad de realizar los estudios técnicos que permitirán la instalación de los reductores de velocidad que se coordina con la Secretaría de Obras para llevar a cabo estos trabajos, mismos que se encuentran contemplados en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, en su Libro Tercero, en el tema de la Urbanística del Municipio de Puebla, en su título único, del desarrollo sustentable, encontramos en el Capítulo 17, denominado de las construcciones y en su artículo 656 describe a quien le corresponde la aplicación del presente Capítulo, que a la letra dice:

Artículo 656. Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, a través de la Dirección de Desarrollo Urbano, la aplicación de las disposiciones de este Capítulo.

AUTORIDADES Y FACULTADES

Artículo 657.- Aplicación del Capítulo. Para la debida aplicación del presente Capítulo, son autoridades:



I. El Gobierno Federal, a través de las dependencias que conforme a las leyes Previamente establecidas tienen facultades para intervenir en esta materia;

II. El Ejecutivo Estatal, a través de la Secretaría de Sustentabilidad Ambiental y Ordenamiento Territorial;

III. Por el Municipio, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas

Ahora bien, el artículo 686 del referido Código Reglamentario, regula el tema de las licencias para la ejecución de obras en la vía pública y en sus fracciones IX dispone lo relacionado a la construcción de los moderadores de velocidad, etc., que a la letra dice:

Artículo 686.- LICENCIA PARA LA EJECUCION DE OBRAS EN LA VÍA PÚBLICA: Se requiere licencia del Ayuntamiento a través de la Dirección para:

.....

IX. Construir o instalar en la vía pública moderadores de velocidad, vibradores, vados o cualquier otro sistema que obstruya el paso vehicular o haga disminuir su velocidad.

.....

Luego entonces, la autoridad facultada es la Dirección de Desarrollo Urbano del Municipio.

Por otra parte, el criterio para la construcción de los moderadores de velocidad se base en los requisitos que señala el Manual de Disposiciones para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, para lo cual le enviamos una fotocopia como anexo 1

El procedimiento es como sigue:

1. La Dirección de Tránsito recibe un oficio en el que se anexa una petición ciudadana solicitando un reductor de velocidad, tope o vibrador.
2. Atentos a lo anterior, personal adscrito a este departamento realiza el recorrido y estudio correspondiente y con base en lineamientos que marca el referido Manual de Dispositivos, se valora si procede o no autorizar la construcción del mismo.

Ahora bien, para el caso que algún tope haya sido construido sin previa autorización, si no justifica y no cumple con lineamientos normativos se dictamina su demolición.

Así mismo, en la construcción de Puentes peatonales, no es facultad de la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal sino de la Secretaría de Obras Públicas.

¿Cuáles son los criterios, requisitos y demás datos para obtener la instalación de los semáforos de la ciudad y de los puentes peatonales, quiero todos los datos



que incluyan los tiempos de respuesta y los costos de instalación y mantenimiento. Le informo lo siguiente: Para solicitar la instalación de reductores de velocidad (topes) y semáforos se deberá solicitar a la Dirección de Tránsito mediante oficio ubicando el punto y el por qué se requiere la instalación del mismo. Así mismo se enviara el dictamen técnico a la Secretaría de Obras para que se inicien el trabajo de obras. El fundamento legal se encuentra establecido en el Reglamento de Seguridad Vial y Tránsito del Municipio de Puebla, dentro de las facultades y atribuciones como lo establece en su artículo 259 fracción I que a la letra dice:

Artículo 259.- La Secretaría a través de la Dirección de Tránsito vigilará en forma permanente que el tránsito municipal se lleve a cabo conforme a las disposiciones de este Capítulo, para lo cual tendrá las siguientes atribuciones:

I. Realizar programas y acciones encaminados al mejoramiento, control, fluidez y progreso del tránsito vehicular y peatonal;

.....

Así mismo, cabe destacar al respecto que el propio reglamento en su artículo 284 en el Reglamento de Seguridad Vial y Tránsito del Municipio de Puebla, que a la letra dice:

Artículo 284.- La Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal, por conducto de la Dirección de Tránsito Municipal o la instancia que determine el Ayuntamiento, tiene a su cargo, conforme a las disposiciones federales y estatales aplicables, determinar y supervisar la instalación de señales mecánicas y luminosas, reflejantes, aparatos electromecánicos u otros semejantes, que indiquen las prevenciones que deben observar los peatones y conductores de vehículos para su correcta circulación, así como regular las señales realizadas por elementos pertenecientes al personal operativo de la misma Dirección, para dirigir el tránsito de aquellos.

El proyecto e instalación de dispositivos y marcas de señalamiento, se harán con base en el Manual para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras o en las normas oficiales de carácter técnico que lo sustituyan.

Los criterios y demás requisitos que justifican la autorización e instalación de semáforos en los cruces de este Municipio se basan en tres puntos:

1. Por representara un riesgo latente a la integridad física de los peatones en general
2. Porque se registren altos niveles en los volúmenes vehiculares que genere interrupción continua del tránsito.
3. Cuando se suscita constantes accidentes automovilísticos



En cuanto a los tiempos de respuesta, costos de instalación y mantenimiento de semáforos le informo que después de realizar el estudio técnico correspondiente y determinar procedente la instalación del equipo, al ciudadano no le genera costo alguno, se tiene que considerar la existencia de los materiales y equipos siendo variable por cada cruce según las dimensiones geométricas y las fases o los movimientos direccionales; con lo que respecta al mantenimiento, se tiene programas preventivos y en caso de ser necesario se atiende de forma inmediata las reparaciones cuando los equipos sufren alguna anomalía o daño.

Como se informo de antemano, la Secretaría de Seguridad Pública no tiene facultades para la instalación de Puentes peatonales en el municipio, por lo que deberá de solicitar la información a la Secretaría de Obras Públicas quien puede ser la responsable de la instalación de los mismos.

Así mismo podrá consultar el reglamento de Tránsito en la siguiente página:
<http://www.pueblacapital.gob.mx/5-reglamento-de-transito-municipal> debiendo de seguir esta ruta:

[Inicio](#) / [Transparencia](#) / [Información Complementaria](#) / [Reglamento de Tránsito Municipal](#)

Liga de los manuales que contienen las características que deben llevar los señalamientos viales en su fabricación y la forma en que deben ser utilizados de acuerdo con la secretaría de comunicaciones y transporte SCT
http://www.paont.com.mx/manual_sct.html

Con la seguridad de que la información proporcionada, cumplirá con las expectativas generadas y sin otro asunto en lo particular, me reitero a las apreciables consideraciones de Usted.

ATENTAMENTE
“SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCIÓN”
HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, A 30 DE ABRIL DE 2013
“PUEBLA, LA CIUDAD QUE QUEREMOS”

ING. ALEJANDRO DAVID TEJEDA RIVAS
RESPONSABLE DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA
DE ACCESO A LA INFORMACIÓN

E.4.2. Vibradores monolíticos

Se pintarán con franjas diagonales de color blanco retrorreflejante que esté dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la Tabla 2, de sesenta (60) centímetros de ancho, inclinadas a cuarenta y cinco (45) grados respecto al eje del camino y separadas entre sí sesenta (60) centímetros.

TABLA 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en los vibradores monolíticos y en reductores de velocidad

Color	Punto N°	Coordenadas	
		x	y
Blanco	1	0,303	0,287
	2	0,368	0,353
	3	0,340	0,380
	4	0,274	0,316
Amarillo	1	0,498	0,412
	2	0,557	0,442
	3	0,479	0,520
	4	0,438	0,472

F. REDUCTORES DE VELOCIDAD (RV)

Los reductores de velocidad (RV) se colocan sólo en casos excepcionales, inmediatamente antes del inicio de una área de conflicto, como un cruce de peatones, una zona urbana, una intersección a nivel con otra carretera o vialidad más importante o con una vía de ferrocarril, y las estaciones de servicios de emergencia como bomberos y ambulancias, entre otros, para obligar al conductor a reducir la velocidad del vehículo hasta casi detenerlo.

F.1. FORMA Y DIMENSIONES

Son estructuras con superficies planas, que se construyen en el pavimento, con mezcla asfáltica en caliente o en frío que cumpla con las características establecidas en la Norma N-CMT-4-05-003, *Calidad de Mezclas Asfálticas para Carreteras* o con concreto hidráulico simple que cumpla con las características establecidas en la Norma N-CMT-2-02-005, *Calidad del Concreto Hidráulico*, salvo que el proyecto o la Secretaría indiquen otra cosa, sobresaliendo de la superficie de rodadura diez (10) centímetros.

cualesquiera de las ocho horas de un día representativo, en la calle principal y en el acceso de mayor volumen de la calle secundaria, se tienen los volúmenes mínimos indicados en la tabla 13.2 y si la instalación de semáforos no trastorna la circulación progresiva del tránsito.

Tabla 13.2 Volumen mínimo de vehículos (requisito 2)

Número de carriles de circulación por acceso		Volumen mínimo de vehículos en la calle principal (total en ambos sentidos)		Volumen mínimo de vehículos en la calle secundaria (un solo sentido)	
Calle principal	Calle secundaria	Urbano	Rural	Urbano	Rural
1	1	750	525	75	53
2 ó más	1	900	630	75	53
2 ó más	2 ó más	900	630	100	70
1	2 ó más	750	525	100	70

Los volúmenes para las calles principal y secundaria corresponden a las mismas ocho horas. Durante esas ocho horas, el sentido de circulación del volumen mayor de la calle secundaria, puede ser en un sentido por unas horas y en el otro por el resto.

Tanto para el requisito 1 como para el requisito 2, los volúmenes a nivel rural pueden ser utilizados, cuando la velocidad dentro de la cual circula el 85% del tránsito (velocidad límite) de la calle principal excede los 70 km/h, o si la intersección está ubicada en una población de menos de 10,000 habitantes ⁽³⁾.

3. Volumen mínimo de peatones

Se satisface este requisito si durante cada una de cualesquiera de las ocho horas de un día representativo se tienen los siguientes volúmenes: 600 o más vehículos por hora en ambos sentidos en la calle principal, o bien 1,000 o más vehículos por hora si la calle principal tiene camellón; y si durante las mismas ocho horas cruzan 150 o más peatones por hora, en el cruce de mayor volumen. Este requisito también tiene aplicación en cruces peatonales a mitad de cuadra.

El semáforo que se instale conforme a este requisito en una intersección aislada, debe ser del tipo accionado por el tránsito con botón para uso de los peatones.

4. Circulación progresiva

Este requisito se satisface en calles aisladas de un sentido y en las que los semáforos, en caso de haber, están muy distantes entre sí para conservar los vehículos agrupados y a la velocidad deseada, y en el caso de una calle de doble circulación donde los semáforos existentes no permiten el grado deseado de control, agrupamientos, velocidades, etc.

En los sistemas alternos el espaciamiento entre un semáforo y los adyacentes, debe estar relacionado con la duración del ciclo (verde, amarillo y rojo) y con la velocidad de proyecto. No se debe considerar la instalación de semáforos bajo este requisito si resultan espaciamientos menores de 300 metros.

se aconsejable para
necesidad de
durante el día, es

de sincronización,
ando se prevía la
o sea supervisado
del ciclo y de los
nsito. En algunos
ara adaptarse con

de impráctica, o
ordinado, en cuyo
los semáforos de
ntes:

al justificación.
la representati-

n a las mismas
daria puede ser

lades en la calle
abitanes ⁽³⁾.

hora en el de volumen cundaria ntido)
Rural
105
105
145
140

al son de tal
excesivos, al
cada una de

El control de tiempo fijo sin mecanismo de sincronización es aconsejable para intersecciones aisladas de poca importancia y de las que no se prevé necesidad de coordinar con otras.

Si se hace necesario variar la duración del ciclo y su distribución durante el día, es preferible instalar un control del tipo accionado por el tránsito.

Existe un sistema de control de tiempo fijo con mecanismo de sincronización, accionado por un motor, que se usa para intersecciones aisladas cuando se prevea la necesidad de coordinar éstas con otros semáforos, o que el semáforo sea supervisado por un control maestro. También debe ser aceptable la duración fija del ciclo y de los intervalos, todo el tiempo que dure la operación del control del tránsito. En algunos casos se puede emplear un control de dos, tres o cuatro programas para adaptarse con más flexibilidad a las variaciones del tránsito.

Excepto en intersecciones alejadas, donde la sincronización resulte impráctica, o en intersecciones secundarias comprendidas dentro de un sistema coordinado, en cuyo caso puede convenir más un control accionado por el tránsito [2, 3, 4], los semáforos de tiempo fijo se deben instalar sólo si se reúnen uno o más de los siguientes:

Requisitos

1. Volumen mínimo de vehículos

Aquí la intensidad del tránsito de las vías que se cruzan es la principal justificación. Se cubre este requisito cuando en cualquiera de las ocho horas de un día representativo, se presenten los volúmenes mínimos indicados en la tabla 13.1.

Los volúmenes para las calles principal y secundaria corresponden a las mismas ocho horas. El sentido del tránsito de mayor volumen en la calle secundaria puede ser para un acceso durante algunas horas y del otro sentido las restantes.

Los volúmenes a nivel rural pueden ser utilizados, cuando las velocidades en la calle principal exceden los 70 km/h, o en comunidades de menos de 10,000 habitantes [2].

Tabla 13.1 Volumen mínimo de vehículos (requisito 1)

Número de calles de circulación por acceso		Vehículos por hora en la calle principal (total en ambos sentidos)		Vehículos por hora en el acceso de mayor volumen de la calle secundaria (un solo sentido)	
Calle principal	Calle secundaria	Urbano	Rural	Urbano	Rural
1	1	500	350	150	105
2 ó más	2 ó más	600	420	150	105
2 ó más	2 ó más	600	420	200	140
1	1	500	350	200	140

2. Interrupción del tránsito continuo

Se aplica cuando las condiciones de operación de la calle principal son de tal naturaleza que el tránsito en la calle secundaria sufre demoras o riesgos excesivos, al entrar o cruzar la calle principal. El requisito se satisface cuando durante cada una de

C. RONALDO MESSI

PRESENTE

Sirva este medio para enviarle un cordial saludo y al mismo tiempo en atención a su solicitud de información, formulada al H. Ayuntamiento de Puebla, a través del Sistema INFOMEX con número de folio: **00046413** y turnada a ésta Unidad Administrativa de Acceso a la Información y referente a:

“¿Cuáles son los criterios, requisitos y demás datos para obtener la instalación de los puentes peatonales de la ciudad, quiero todos los datos que incluyan los tiempos de respuesta y los costos de instalación y mantenimiento.”

Atento a su solicitud y con fundamento en los Artículos 44, 46, 47, y 51 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla, le informo lo siguiente:

En la actualidad los puentes peatonales son parte de la Infraestructura Vial que permite el cruce de seguro de los peatones a través de vías dónde las velocidades vehiculares del Transporte Público y privado no permiten un cruce seguro a nivel.

Los criterios para la instalación de puentes peatonales en el Municipio depende de dónde exista un alto número de peatones cruzando sobre vías con velocidades altas, en áreas que presentan un crecimiento considerable de zonas habitacionales, escolares, comerciales, junto a paradas del transporte público que dan una pauta más clara de dónde se requieren y primordialmente en atención a peticiones de vecinos de la zona.

De tal manera que una vez que la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, determina factible una zona para la colocación de un puente peatonal, realiza el proyecto Ejecutivo para su construcción, el cuál debe cumplir con los lineamientos técnicos señalados en el Manual Técnico de Accesibilidad Aplicable a Construcciones en el Municipio de Puebla, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Puebla el 31 de diciembre de 2011, y disponible para su consulta en el portal del H. Ayuntamiento: www.pueblacapital.gob.mx> Obligaciones de Transparencia> Marco Legal> Artículo 11> Fracción I Marco Normativo Aplicable> Normatividad Municipal> Manuales; y se lleva acabo el procedimiento de licitación pública para la construcción del puente.

Sobre los costos de instalación, éstos van en función de la estructura que integra un puente peatonal la cual consta de elementos arquitectónicos y técnicos como son arcos, columnas, utilización de colores institucionales específicos, rampas, y la longitud del puente. Cabe hacer mención que dichos costos son contemplados dentro del proceso de licitación para la construcción del mismo.

En lo que se refiere a los tiempos de respuesta le informamos que una vez que se tiene el reporte, este es programado y canalizado al Departamento de Maquinaria de esta Secretaría para que se le dé el mantenimiento respectivo, utilizando recursos propios de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas para cubrir el costo del mantenimiento.

Asimismo, hago de su conocimiento que existen algunos puentes peatonales que están concesionados a diferentes empresas, por lo que al llevarse a cabo el procedimiento para la Concesión respectiva la empresa ganadora deberá comprometerse a erogar los gastos y contrataciones que resulten necesarias para lograr la sustitución y/o colocación de nuevos señalamientos, del mantenimiento preventivo y correctivo, así como de su reparación, y en su caso de ser necesario de la sustitución correspondiente, todo ello durante el lapso que se convenga por lo que las obras serán ejecutadas exclusivamente por su cuenta, sin representar costo alguno o responsabilidad jurídica laboral o administrativa para el Municipio.

Sin otro asunto que el requerido, me es grato quedar de usted.

ATENTAMENTE

"SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCIÓN"

HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, A 20 DE MAYO DE 2013

"PUEBLA LA CIUDAD QUE QUEREMOS"

**UNIDAD ADMINISTRATIVA
DE ACCESO A LA INFORMACIÓN
S.D.U.O.P.**

C. JESSICA AIDA ANTO LÍN RODRÍGUEZ

**TITULAR DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA DE ACCESO A LA INFORMACIÓN
DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y OBRAS PÚBLICAS**