



28 de Julio de 2008

### ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

En la Heroica Puebla de Zaragoza, siendo las dieciocho horas del día veintiocho de Julio del año dos mil ocho, en la Sala de Juntas de la Tesorería Municipal de la 2 Pte. N° 107 en la Col. Centro de la Ciudad de Puebla, Pue; con fundamento en lo establecido en los artículos 176 fracción VII, 177 fracción I, 178 fracción IV, 181, 183, 184, 185, 186, 188 del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, y en cumplimiento al artículo 203 fracción III del mismo ordenamiento, se reunieron las siguientes personas:

Ing. Federico Frese Rodríguez	Presidente del Consejo de Vialidad y Transporte
Mtro. Simeón Carmona Gutiérrez	Vocal de Vigilancia del Consejo
Dra. Rosa María Díaz Carrasco	Consejera
C. Carlos Hugo Martínez y Vega	Consejero
Ing. Juan Gregorio Pérez Águila	Consejero
Mtro. José Rubén Rodríguez Domínguez	Consejero
Tec. David Silva Aguilar	Consejero
Arq. Oscar Domínguez Lozano	Consejero
DUA. Gerardo Fermín Villegas	Consejero
Atanasio Menéndez Garcilaso	Invitada Especial
Adrián Villalba Calderón	Representante de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Juan Manuel Alcántara Silva	Representante de la S.C.T.
Arq. Luis Mendoza Torres	En Representación del Arq. Abel Márquez Aguilar
Lic. Alejandro Ávila Friginals	Secretario Ejecutivo del Consejo de Participación Ciudadana

Con el propósito de celebrar la Sesión Ordinaria correspondiente al mes de Julio bajo el siguiente:

#### ORDEN DEL DÍA

1. Lista de Asistencia, Declaratoria de Quórum Legal y apertura de la sesión
2. Lectura del orden del día y aprobación del Acta de la Sesión Anterior.
3. Comentarios sobre el Proyecto de la Prolongación Rosendo Márquez.
4. Comentarios sobre los Proyectos de Vialidad y Transporte de la Secretaría de Gestión Urbana y Obra Pública para el Desarrollo Urbano Sustentable del H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, presentados en la Sesión Conjunta de los Consejos Ciudadanos de Fecha 18 de Junio de 2008.
5. Asuntos Generales
  - Revisión para el Formato de Información para la Pág. Web.
  - Recapitulación de Acuerdos Tomados.

#### LISTA DE ASISTENCIA Y DECLARATORIA DE QUÓRUM LEGAL



28 de Julio de 2008

**Ing. Federico Frese Rodríguez.-** Presidente del Consejo, da la bienvenida a los consejeros ciudadanos, a las autoridades del Ayuntamiento e invitados especiales, posteriormente hace la declaratoria de que existe quórum legal para iniciar la sesión, subsiguientemente da lectura a los puntos del orden del día y se procede a circular el acta de la sesión anterior para su rubrica.

Presenta a los invitados, de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes el Ing. Abraham Sánchez y el Sr. Juan Manuel Alcántara Silva, así como al representante del Lic. Manuel Alonso, Director de tránsito del Municipio de Puebla, al Arq. Luís Mendoza del departamento Técnico de Tránsito Municipal, que a su vez representa al Arq. Abel Márquez, al C. José Rubén Rodríguez y Domínguez en representación del Maestro Ignacio Morales de la Facultad de Ingeniería.

Continúa y da una breve explicación acerca del proyecto de la prolongación de la Av. Rosendo Márquez; en donde la intención es darle continuidad de la 25 Pte. a la 31 Pte. dándole continuidad de la prolongación de la 31 Pte o Esteban de Antuñano hacia la S.C.T., la intención es continuar con tres carriles hasta el edificio que esta entre la 29 y 31 pte. Se reducirá la sección 10 metros y continuara con los tres carriles de sur a norte, con uno amplio de norte a sur, las razones son:

Desde el aspecto Zonal se quiere cambiar la vuelta izquierda del boulevard Atlixco hacia la 25 pte. Junto con una reducción en el camellón y pasarla a la 31 pte. De tal modo que la 25 de la Rosendo Márquez hacia el boulevard Atlixco funcione de un solo sentido y en las horas de más demanda se reduzcan las filas. La vuelta del boulevard Atlixco hacia estaban de Antuñano seria en la 31 pte., así que todos los volúmenes que aproximadamente son más de Mil, se incorporan por la prolongación de la 31 pte. Para que de la Rosendo Márquez lleguen a su destino o la recta a Cholula. Los volúmenes de norte a sur es verdad que el deseo de ir sobre la Rosendo Márquez, de la 25 hacia la Estaban de Antuñano, se puede hacer sobre la 25 y nada mas queda un tramo de 400 metros por cubrir esos volúmenes de máxima demanda, que bajan hasta 96 vehículos por hora, entones no hay ningún problema si se considera una carril amplio.

Con la intercepción de la 25 y Rosendo Márquez, el señalamiento en esta zona es indispensable, porque sabes de antemano que los diez metros tomados por el edificio los tomaron de forma irregular.

Cual es la situación con la Rosendo Márquez, se aprovecho abrir esa calle pero para que en el aspecto zonal hubiera una mejoría con respecto a la circulación, por ejemplo; las personas que vienen de la fuente de los frailes, y van a la Esteban de Antuñano, se esta habilitando un solo sentido de circulación en preferencia, para que a través de la 21 pte. que tiene una sección como de 21 metros puedan circular no solamente hasta la Rosendo, si no hasta la Esteban de Antuñano, la principal mejoría es la de la 25 pte. en que ya ganaron como 300 metros para que funcione en un solo sentido, y los cambios de sentidos de circulación en las calles en esa zona para una mejoría de funcionamiento zonal.

Los Consejeros preguntan ¿si van haber semáforos en ese cruce?

Indica que hay dos calles paralelas, la 27 y la 29 que están en un estado de terracería, que si se repararan le daría mayor fluidez, y que además en estos tiempos toda la tierra que se deslava arruina el pavimento de la estaban de antuñano.

La 27 pte. esta empedrada al llegar a la Rosendo Márquez termina el empedrado y sigue aproximadamente 100 metros en terracería, y posteriormente esta pavimentada, esa calle es muy importante, pero en una segunda etapa, esta el proyecto de formar dos ejes viales en la 25 y la 31 pte. y que la 31 pte. funcione en un solo sentido, entonces en la 27 pte. y boulevard atlixco, es de



28 de Julio de 2008

los pocos puntos en donde los cuerpos de ambos lados (de noroeste a sur y de sur a norte), están casi a nivel, ahí se podría colocar un semáforo, hacer el corte y conectar la 27 hasta la Esteban de Antuñano, y sería una alternativa muy importante para que la 31 y la 25 pte. funcionen cada una en un sentido, esto sería en una segunda etapa. La 29 está en iguales circunstancias quizá le faltaran 120 metros para estar completamente pavimentada.

Hablemos de transporte, porque el Ayuntamiento ni si quiera tiene las facultades de hablar de transporte ya que cuando trajeron los autobuses Volvo, realmente sirvió para pasear, porque un autobús que vale 7 millones de pesos, el problema no es la adquisición porque se pueden juntar 150 concesionarios y comprar un autobús de esos, el problema es darle una ruta adecuada para sacar los gastos y poder compensarlos y pagar ese autobús.

Comenta que la tarifa de 10 pesos, no es el problema, es donde van a meter a tanto cobrador, sacan a la 72, entonces, realmente por ahora ustedes recuerdan, que el Boulevard 5 de Mayo entre la 9 y la 2 pte los dos cuerpos se separan inclusive en la 3 pte la separación de los cuerpos de circulación llega a ser 40 metros, donde el monumento a la victoria, ahí se abre, dentro de esa separación existe en este proyecto de reunir esos dos cuerpos el oriente y el poniente, guardo un camellón de 2.50 metros y todo ese jardín que queda en medio integrarlo al jardín de Analco junto con la 3 pte. formando una gran área ajardinada, junto con esto existe el proyecto de cerrar peatonalmente la 6 ote. y la 5 ote. que nos daría un circuito peatonal, 6 ote. 5 de Mayo las cabeceras del Zócalo la 5 ote. y después seguiría a través de la 10 Norte.

Continua y declara que la calle de la 9 está muy congestionada, la idea es que la circulación deber ser segura y favorecer al peatón, segundo lugar favorecer al transporte colectivo, y en tercer lugar al vehículo particular, junto con estos cierres peatonales se está proponiendo dos estacionamientos importantes, uno sobre la zona de Analco y el otro más pequeño enfrente del Teatro Principal, por que se tendría un paseo peatonal, sobre los callejones del Barrio de la Luz, y se tendría en la 6 ote. y 5 de Mayo las cabeceras del zócalo, la 5 ote. la zona de los sapos, para llegar a Analco.

**Ing. Federico Frese Rodríguez.-** Considerando la zona del centro histórico desde la 18 ote. pte. hasta la 25 ote. pte. y tiene 7 Km. Colindando en el norte con Loreto y Guadalupe, sabiendo que eso es la zona monumental y aclara que una cosa es la ley de la zona monumental de Echeverría y la otra es un decreto de López Portillo.

Los consejeros piden que se aproveche el tiempo para analizar los proyectos que están en la mesa y se encuentran en el Plan Municipal de Desarrollo, a continuación el Presidente del Consejo hace una breve explicación de los nuevos proyectos que tiene el Ayuntamiento y que fueron presentados en una sesión conjunta.

**Arq. Oscar Domínguez Lozano.-** A continuación expone el proyecto de la Ciclo vías. Indica que este es un proyecto que ya está incorporado al Plan de Desarrollo Municipal 2008-2011 y es el Plan maestro de Ciclo vías para el Municipio de Puebla y su área Metropolitana, el objetivo es presentar una infraestructura para ciclistas integrada con otros medios de transporte, que recupere el espacio público, y que brinde mejores condiciones para los ciudadanos, el objetivo es formular un plan maestro integrado con otros tipos de transporte priorizando tan bien las etapas con las que se van a estar iniciando las vías para los ciclistas, las campañas de sensibilización que consisten los paseos ciclistas, y actualizar el marco legal institucional que actualmente no hay nada escrito al respecto, se justifica en el Plan Municipal, las entidades involucradas, esta la Secretaría Urbana y Gestión Pública, quien es la encargada de su diseño y construcción, con quien se trabajó en conjunto, la Dirección de Transporte, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, el Instituto para el transporte y desarrollo de políticas nos está apoyando son los que hacen los planes maestros para la ciudad de Guadalajara y la ciudad de México, entre otras,



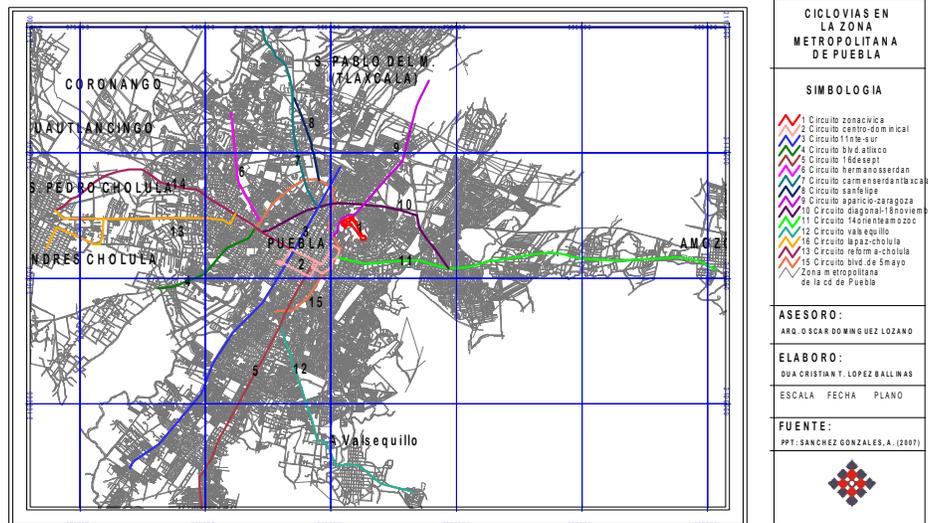
28 de Julio de 2008

bueno en administraciones pasadas se han estado construyendo pasos a desnivel costosos y que solo benefician para las personas que solo usan automóvil, urbanísticamente un paso a desnivel pierde la continuidad de la ciudad, por que no permite que los desplazamientos en bicicleta o peatonalmente sean fáciles, como decíamos cualquier infraestructura para vehículos termina saturándose, en cuanto a las calles de la ciudad, no cuentan con buenas banquetas y están construidas para los automóviles, entonces este proyecto va en función de mejor todo esto, nuestra ciudad es una de las diez mas visitadas del país y el turismo es 100% peatonal, entonces hay que ponerle condiciones para que la gente pueda caminar, el porcentaje de movilidad en la ciudad, un 20% de la ciudad utiliza el automóvil, pero este a su vez ocupa el 80% del espacio vial, es por eso que se anexa al presentación siguiente

### RED DE CICLOVÍAS PARA EL MUNICIPIO DE PUEBLA Y SU ÁREA METROPOLITANA:

#### Ubicación:

- La Red de Ciclovías se establecerá en relación a la trama vial existente, causas de ríos y en términos de conectividad -origen y destino- se apegará de acuerdo a estudios de la Secretaria de Comunicaciones y Transporte del Estado de Puebla para la futura integración con otros modos de transporte masivo y la circulación a pie.



#### Sustentabilidad:

- Las fuentes de financiamiento para su mantenimiento y expansión pudieran provenir del Banco Mundial, del Banco interamericano de Desarrollo, Gobierno Federal, ONG's y del Sector Privado. Ej. En el D.F provienen de Canacintra y Coparmex.

Comentan los consejeros que las bicicletas no son consideradas vehículos, hay que normar los tipos de bicicletas. Por otro lado, se recomienda que el departamento de Tránsito se le impulse o se cree el área o de educación vial, crear la materia para poder impartirla a nivel primaria y secundaria, inclusive a nivel universitario, de igual modo, se propone trabajar en servicio social o como voluntariado.