

D3.311

Transporte y Movilidad

Medio Ambiente y Territorio

Movilidad

En las últimas tres décadas, las zonas urbanas del país han crecido de forma dispersa y disconexa, con lo que se incrementan las distancias a recorrer y los tiempos de traslado. Prueba de lo antes mencionado, es que entre 1980 y 2010 las ciudades pertenecientes al Sistema Urbano Nacional (SUN) se expandieron 7.6 veces mientras que la población solamente se incrementó en 1.9 veces, lo anterior, significó una disminución de la densidad de población en un 75% (ITDP,2013).

La dispersión urbana demanda un mayor uso del automóvil para la realización de actividades cotidianas, lo que trae como consecuencia un incremento de las tasas de motorización, situación que genera un sin número de externalidades negativas como: mayor emisión gases de efecto invernadero, contaminación, accidentes, congestión y ruido. En estimaciones de ITDP (2013) en nuestro país se pierden anualmente 14,000 vidas por contaminación atmosférica, cerca de 24,000 por accidentes de tránsito. Sin embargo, gran parte de las inversiones públicas se siguen dedicando a infraestructuras urbanas e interurbanas para el transporte privado (ONU Hábitat, 2015).

Vehículos automotores

Para el caso del municipio de Uruapan, se observa un incremento en las tasas de motorización. Al analizar el número de vehículos registrados, entre los años 2000 y 2018, se observa un incremento de un 338.1% de los mismos, al pasar de los 52,243 a los 176,627 automóviles (véase tabla 311.1).

La tabla 311.1 muestra además que de los vehículos registrados en el año 2018 (176,627), el 55.1% eran automóviles, el 33.7% camiones y camionetas para carga, motocicletas el 10.7% y solamente el 0.5% camiones para pasajeros. Con

base a la información anterior, es posible calcular las tasas de motorización para cada tipo de vehículos (vehículos por cada 100 habitantes), que el caso de los automóviles, su crecimiento entre el año 2000 y 2018 fue de un 245.45%, al pasar de los 11 a los 27 vehículos.

La tabla 311.1 muestra también, para el período comprendido entre los años 2000 y 2018 un incremento en el número total de camiones para pasajeros registrados en el municipio (al pasar de los 532 a los 864) en términos relativos, se observa una disminución respecto del total de vehículos, ya que en el año 2000, este tipo de vehículos, constituían en 1% del total, para 2018 representaron solamente el 0.5% del total.

Con la finalidad, de que en próximos años, la tasa de motorización no se incremente, una opción viable es aumentar la longitud en las rutas del transporte público y ampliar sus zonas de cobertura para que un mayor número de personas lo utilicen y no tengan problemas de accesibilidad y movilidad en sus rutas origen-destino.

Accidentes de tránsito

Como se hizo mención, un incremento en las tasas de motorización incide en un incremento en el número de accidentes viales, en el caso de Uruapan se observa que entre los años 2000 y 2018, estos se incrementaron en un 464.9% (cifra superior al incremento porcentual en vehículos registrados, 338.1%), al pasar de los 308 a los 1,432 incidentes. Respecto a la zona de ocurrencia se observa para el período 2000-2018 en promedio el 95.7% de los accidentes ocurrieron en una zona urbana, siendo el año 2005 cuando este porcentaje fue mayor (97.7%) y el 2010 cuando ese porcentaje fue menor (91.8%) (Véase tabla 311.1).

Reparto modal

Para mejorar la movilidad, se requiere conocer el reparto modal, es decir, conocer la forma en cómo se desplaza la población y en qué porcentaje lo hace, para el caso de Uruapan, se observa que el 69.5% de la población realiza sus traslados por medio de un vehículo, de los cuales 37.0% lo hace mediante el transporte público y el 32.5% en automóvil privado. (Véase tabla 311.1). Una vez conocido lo anterior, será posible emprender acciones que desincentivan el uso del automóvil y faciliten modos de transporte no motorizado, que fomenten el uso del transporte público, que se impulse un modelo de ciudad compacta, usos de suelo mixtos compatibles, así como el esquema de calle completa como un medio para favorecer la accesibilidad universal y generar condiciones adecuadas para la movilidad de personas y mercancías. Para cumplir con lo anterior, resultará fundamental que a nivel local se elabore un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS).

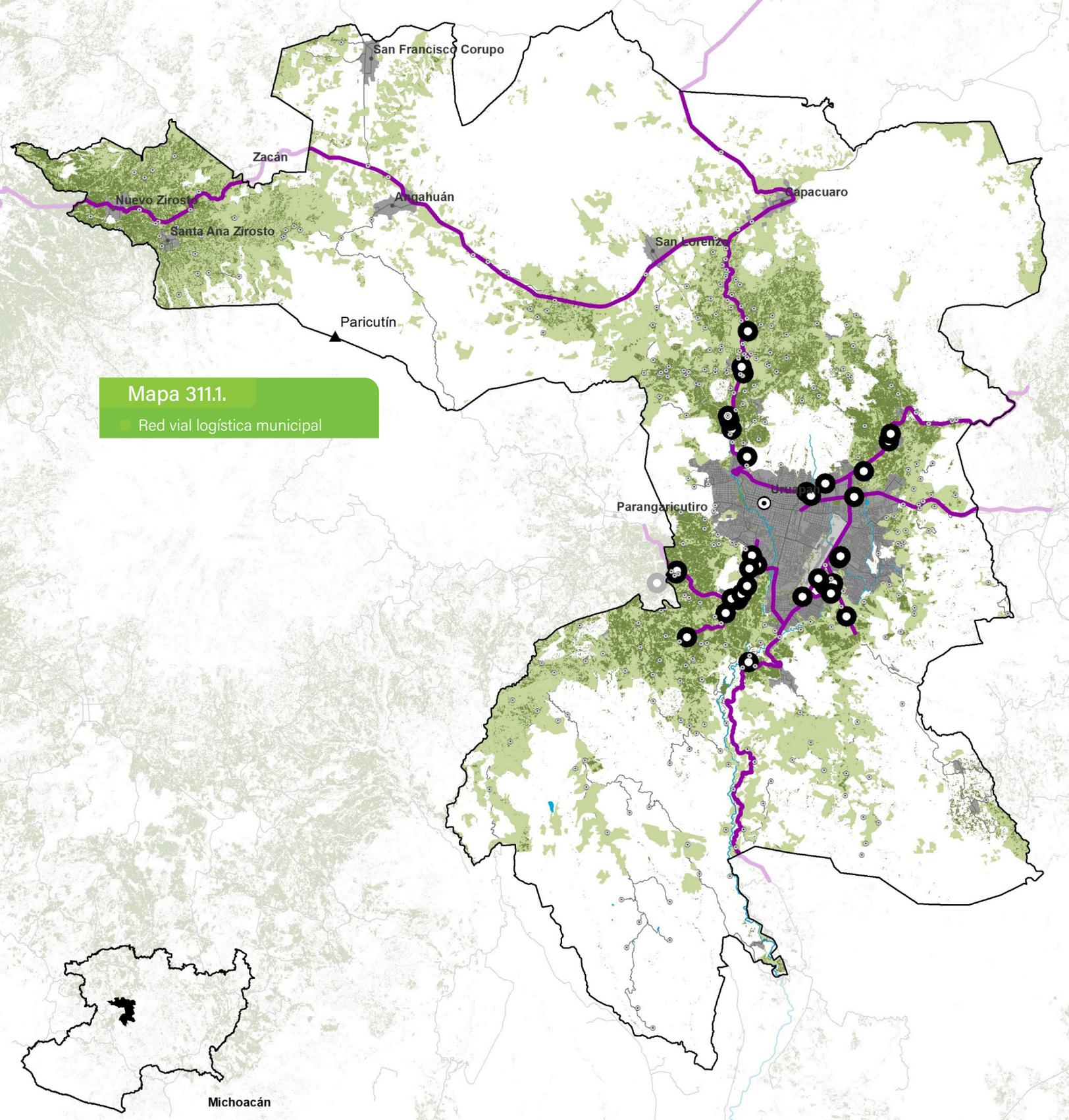
Tabla 311.1.

Indicadores Movilidad

	2000		2005		2010		2015		2020	
Población	265 699		279 229		315 350		334 749		354 727	
Vehículos										
	2018*									
Tt	52,243		70,625		101,814		136,498		176,627	
Automóviles	28 797	55.10%	37 899	53.70%	57 573	56.50%	77 009	56.40%	97 337	55.10%
Camiones para pasajeros	532	1.00%	1 164	1.60%	752	0.70%	773	0.60%	864	0.50%
Camiones y camionetas para carga	20 989	40.20%	28 734	40.70%	37 476	36.80%	48 961	35.90%	59 507	33.70%
Motocicletas	1 925	3.70%	2 828	4.00%	6 013	5.90%	9 755	7.10%	18 919	10.70%
Servicio										
	2018*									
Particulares	50 621	96.90%	66 010	93.50%	97 110	95.40%	130 916	95.90%	171 065	96.90%
Públicos	1 611	3.10%	4 605	6.50%	4 630	4.50%	5 581	4.10%	5 504	3.10%
Oficiales	11	0.00%	10	0.00%	74	0.10%	1	0.00%	58	0.00%
Accidentes										
Tt	308		1 122		426		595		1 432	
Zona urbana	293	95.10%	1 096	97.70%	391	91.80%	574	96.50%	1 394	97.30%
Zona suburbana	15	4.90%	26	2.30%	35	8.20%	21	3.50%	38	2.70%
Indicadores										
# automóviles cada 100 hab.	11		14		18		23		27	
# camiones de carga cada 100 hab.	8		10		12		15		17	
Reparto Modal										
	2018*									
Tt									7 881	28.90%
Caminando									2 096	26.60%
Bicicleta									304	3.90%
Transporte Público									2 916	37.00%
Auto Privado									2 565	32.50%

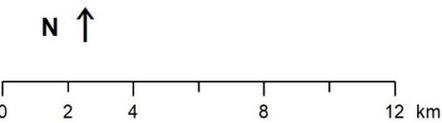
FUENTE:

Elaboración propia



Mapa 311.1.
 ● Red vial logística municipal

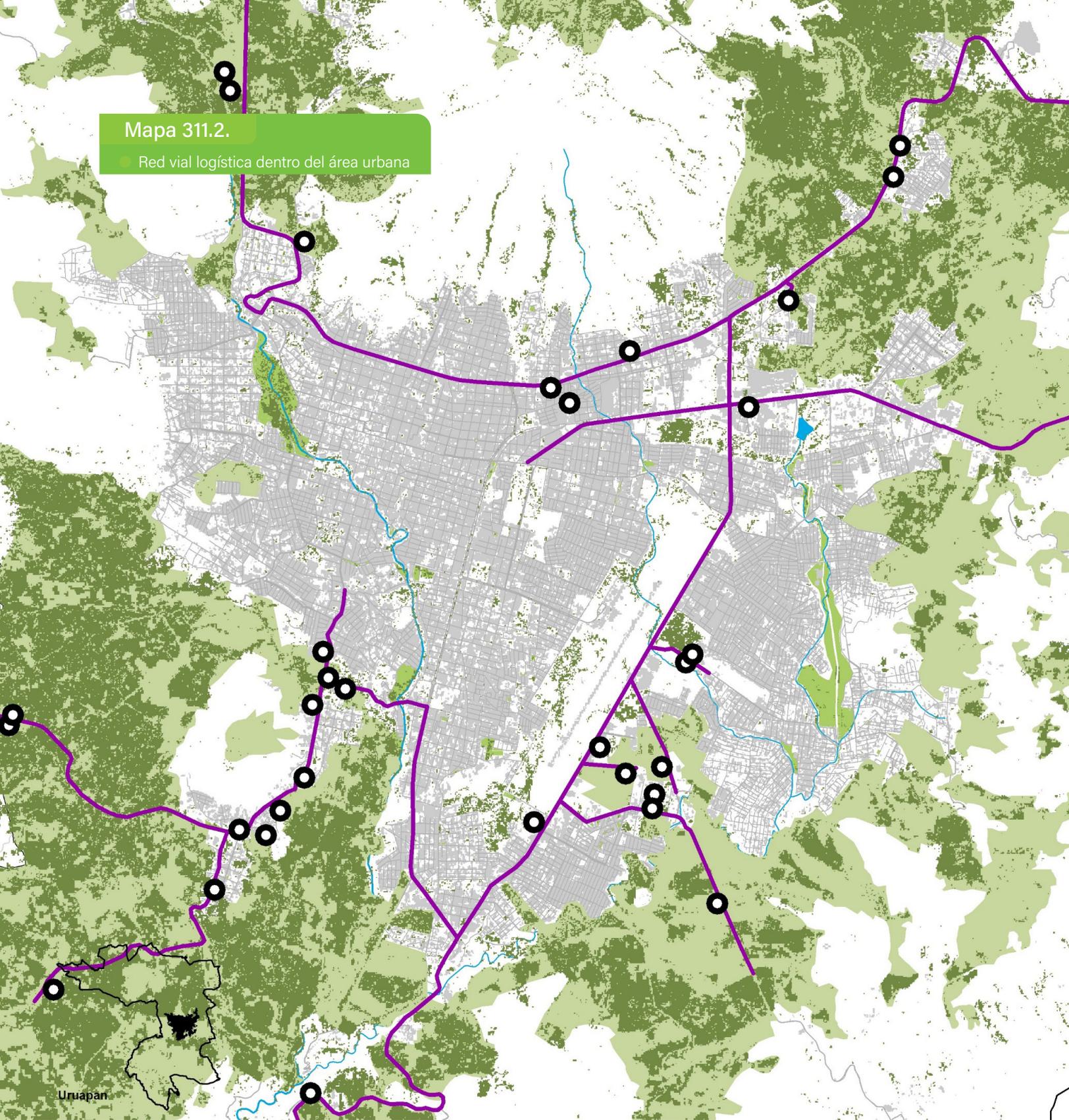
- Empacadoras (37)
- Red Logística



FUENTE:
 Elaboración propia IMPLAN

Mapa 311.2.

Red vial logística dentro del área urbana



N ↑

0 0.475 0.95 1.9 2.85 km

FUENTE:

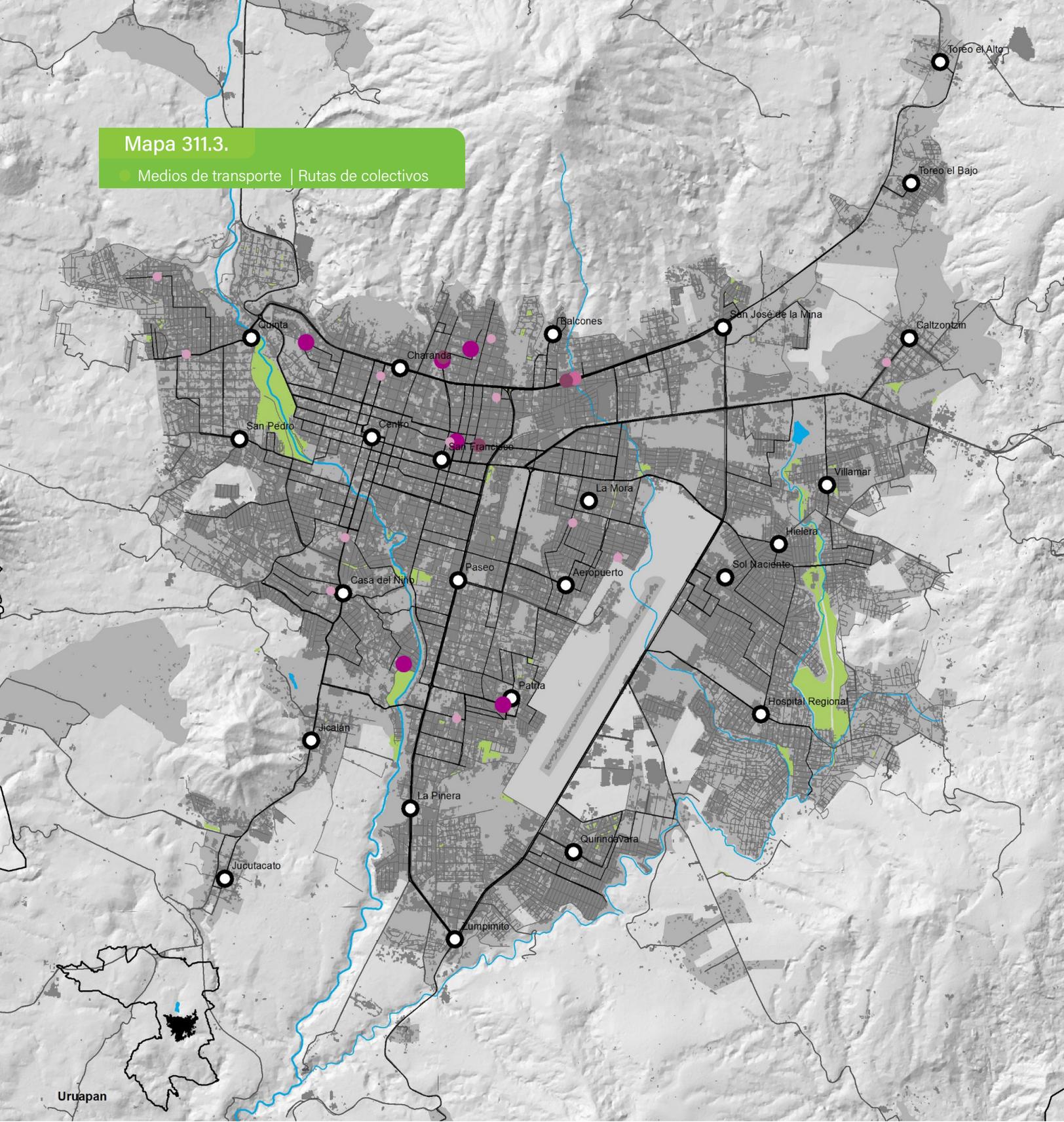
Elaboración propia IMPLAN

● Empacadoras

— Red Logística

Mapa 311.3.

Medios de transporte | Rutas de colectivos



N ↑

0 0.5 1 2 3 km

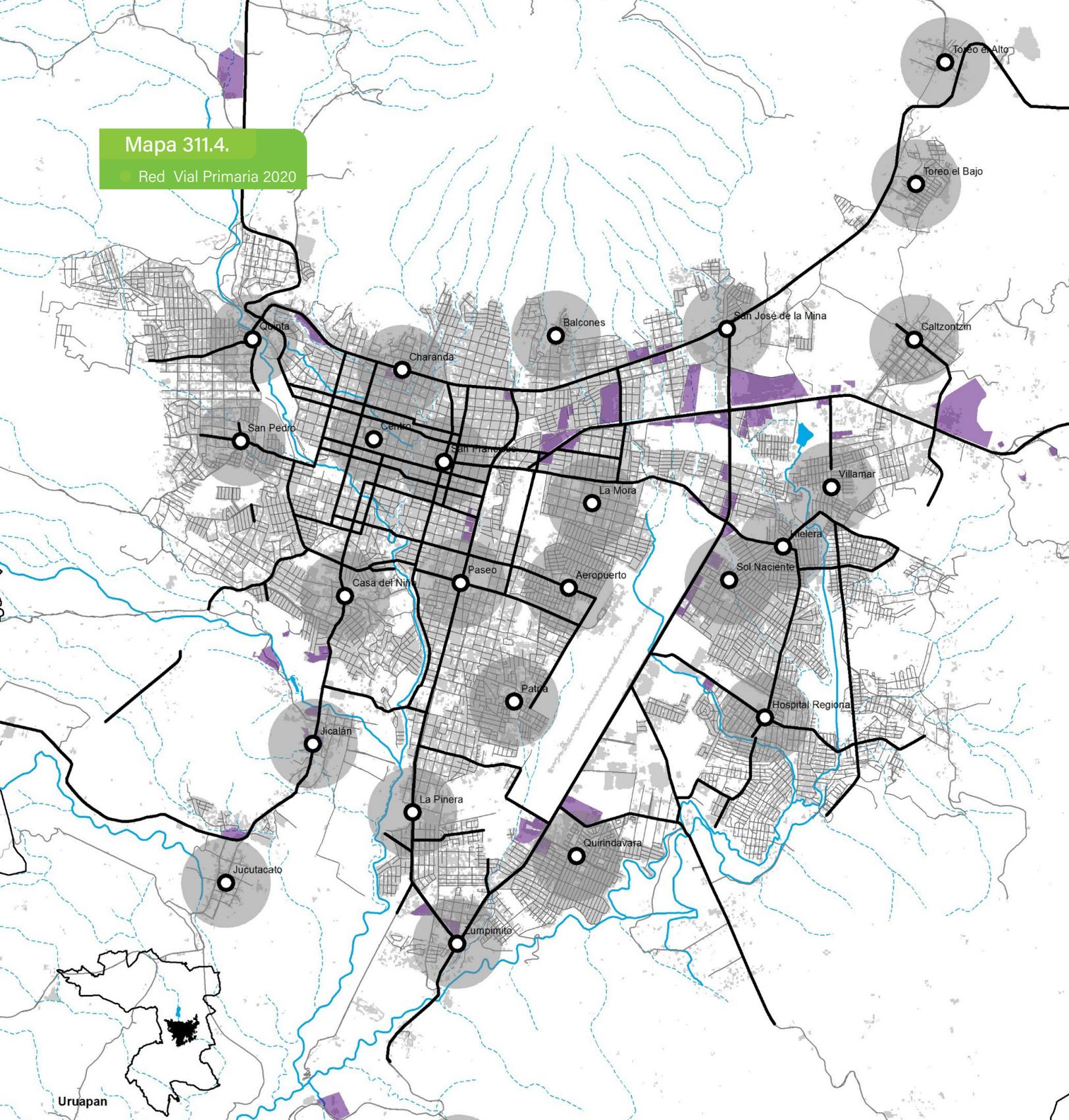
- Transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en autobuses de ruta fija (6)
- Transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija (7)
- Transporte turístico por tierra (1)
- Transporte de pasajeros en taxis de sitio (12)
- Subcentros Urbanos

FUENTE:

Elaboración propia con base a datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2020, DENUE

Mapa 311.4.

Red Vial Primaria 2020



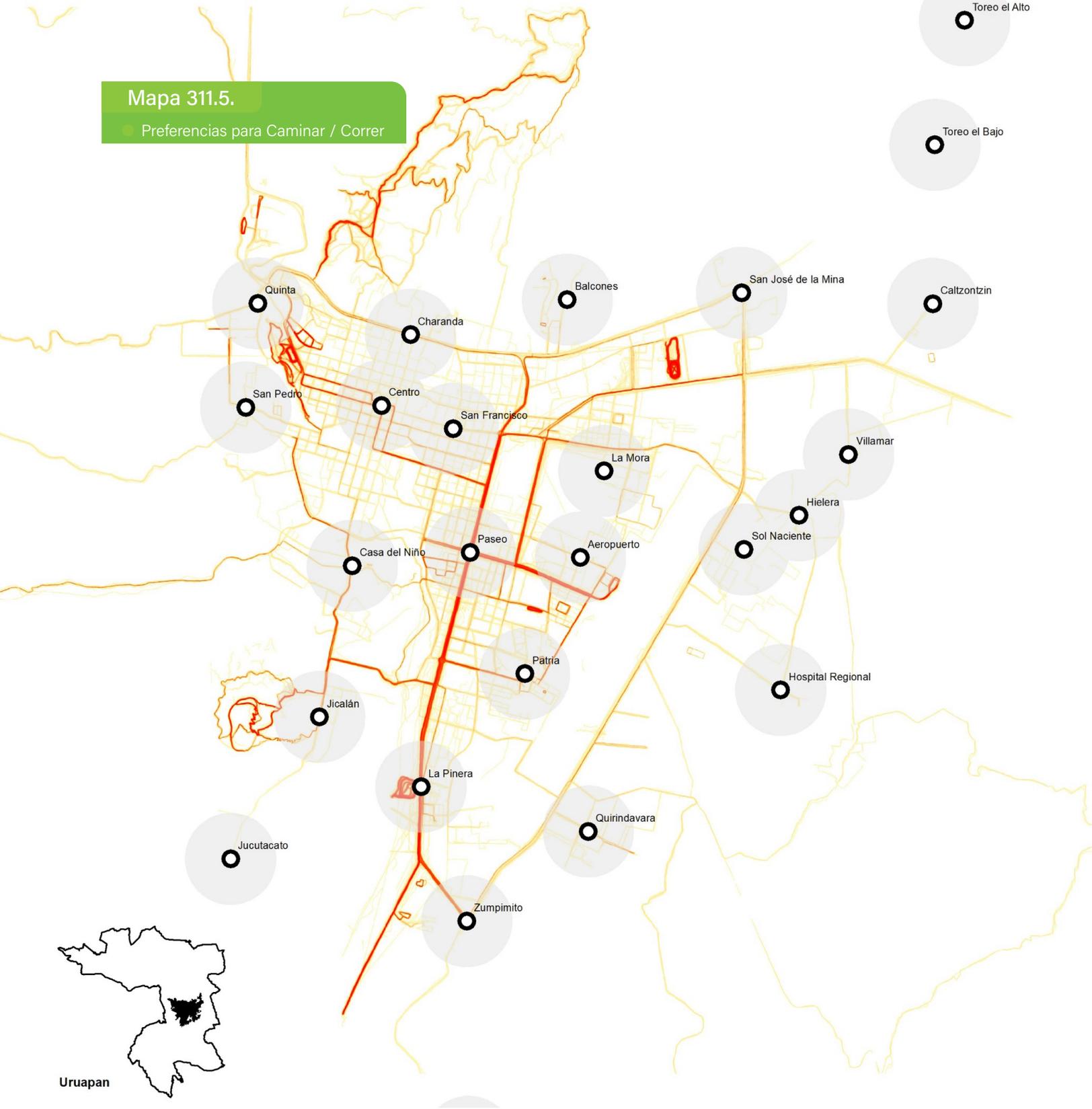
- Subcentros Urbanos
- 5min | 500m
- Red Primaria
- Uso Industrial

FUENTE:

Elaboración propia IMPLAN, Open Street Maps (OSM 2019)

Mapa 311.5.

● Preferencias para Caminar / Correr

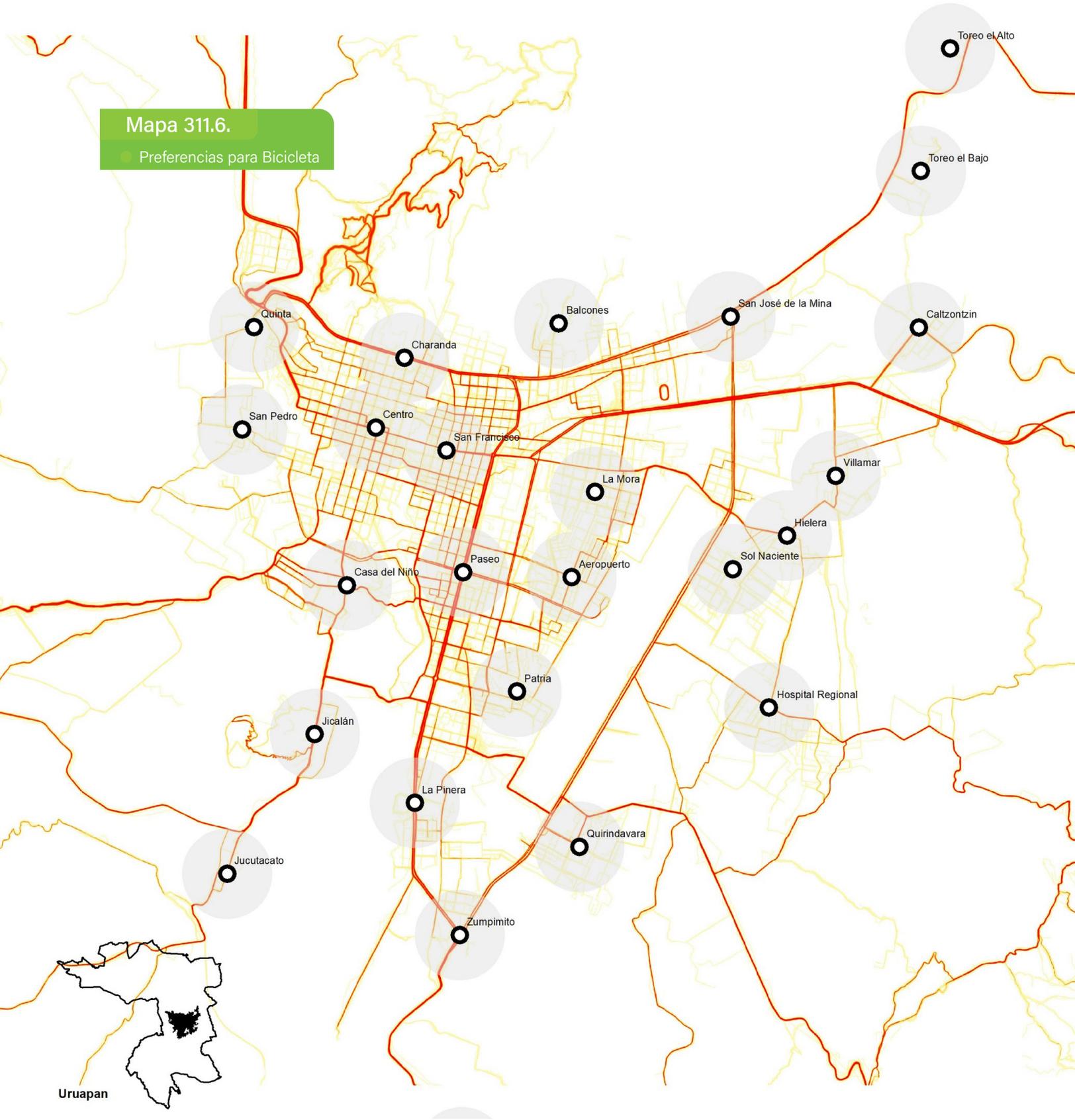


FUENTE:

Elaboración propia con base a datos STRAVA 2017

Mapa 311.6.

Preferencias para Bicicleta



FUENTE:
Elaboración Propia a partir de STRAVA 2017