

INDICADOR:

COBERTURA TRANSPORTE PÚBLICO.

ACCESO A PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO A UNA DISTANCIA MENOR A 300M DESDE CUALQUIER PUNTO DE LA CIUDAD.

DESCRIPCIÓN DEL INDICADOR:

La cobertura del transporte público se utiliza como un indicador de sostenibilidad social, a su vez componente importante para evitar la exclusión de sus habitantes. Durante el crecimiento y desarrollo de las ciudades han ocurrido diversos procesos urbanos, entre ellos la fragmentación espacial, esto derivado de una falta de claras políticas respecto a la planeación de la ciudad, así como a presiones económicas en el territorio que obligan a la mancha urbana a expandirse alejándose del centro para satisfacer las necesidades de vivienda de los estratos sociales más desprotegidos, y favoreciendo a su vez en todos los sentidos y aspectos urbanos a las zonas de alto poder económico.

Es aquí donde se presenta el fenómeno de exclusión social, como uno de los principales problemas de la ciudad. Una forma de integrar estas áreas y zonas marginadas es mejorando su movilidad y acceso a los servicios urbanos, por lo que el transporte público y colectivo se requiere como una herramienta clave para la realización de este proceso.

MARCO CONCEPTUAL

La movilidad social se expresa en el transporte público y colectivo, comprende aquellos medios que permiten el traslado masivo de personas de un lugar a otro dentro de la ciudad, y que son regulados u operados por un organismo estatal; se considera público desde la perspectiva jurídica por ser un servicio de interés para la sociedad en general, independientemente de quién realice su prestación (Gutiérrez 2009)

El transporte público y colectivo desarrolla un papel clave en el modelo de movilidad sostenible y como instrumento de integración urbana-social, componente básico inclusive para reducir la dependencia del vehículo particular.

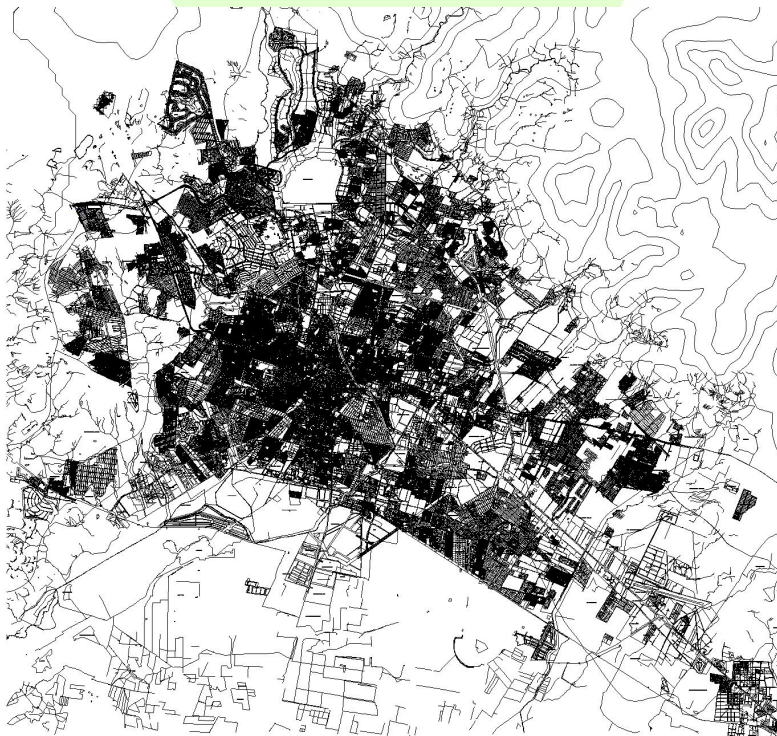
Además de un correcto diseño de la red de transporte público en la ciudad, las frecuencias, tipo de unidades, tipo y dimensiones de paraderos, el acceso y ubicación de las paradas dentro de esa red representa un eje clave en una movilidad racional, sostenible y democrática.

La ubicación de las paradas en la red de transporte público se realiza en base a la distancia que no debe de ser mayor a 5 minutos (300m) caminando desde cualquier punto en la ciudad.

RADIO DE COBERTURA (M)	TIEMPO DE ACCESO (MINUTOS)
300	<5 (Velocidad considerada a pie 4km/h)

COMPONENTES:

- MAPA DE LA CIUDAD
- PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
- AREA DE INFLUENCIA 300M EN TORNO A RED DE TRANSPORTE

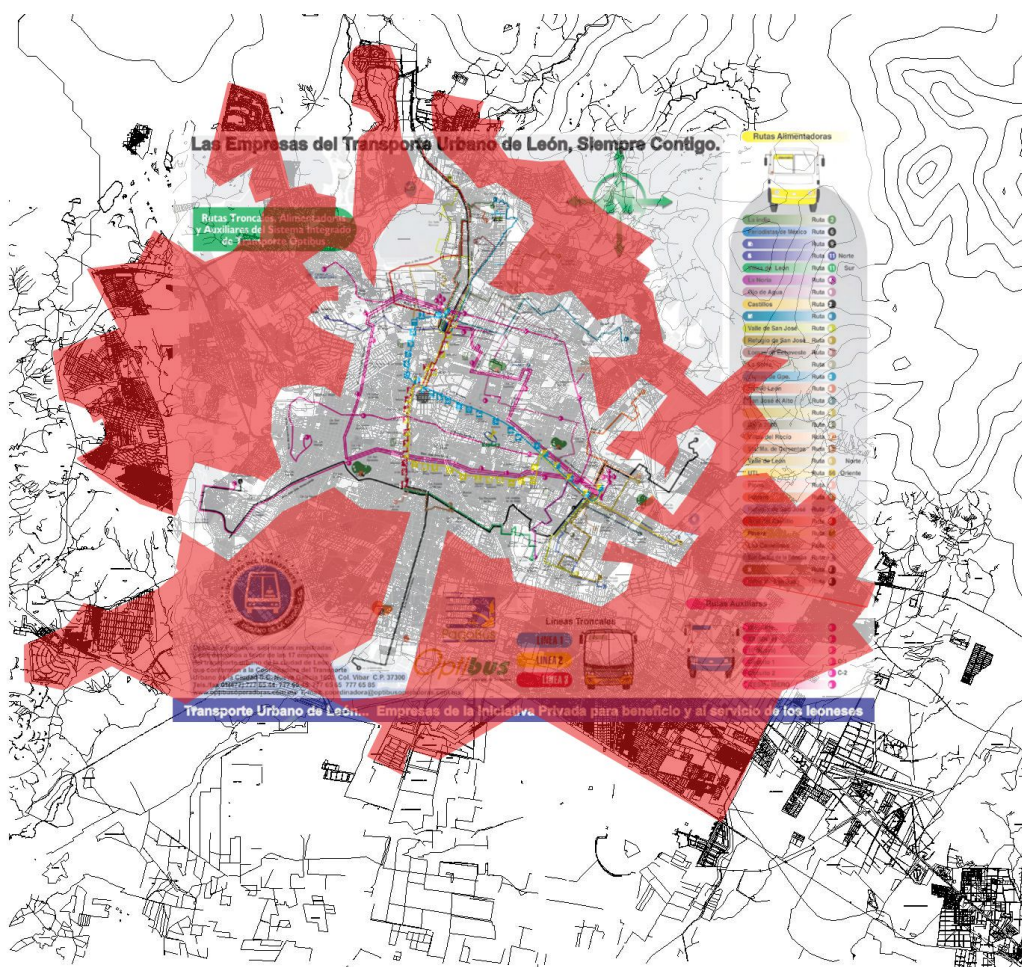


MAPA DE LA CD. DE LEÓN

SIT Sistema integrado de transporte

En la información que proporciona el SIT (Sistema integrado de transporte), menciona que la red de transporte público colectivo que opera en la Ciudad de León para esta tercera etapa, que actualmente está próxima a iniciar operaciones, se contará con 140 rutas; de las cuales son 11 rutas troncales, 19 rutas auxiliares y 74 rutas alimentadoras, logrando un total de 120 mil viajes diarios, 3 nuevas estaciones, 1 micro estación, 10 nuevos paraderos y 92 unidades nuevas, con lo que darán servicio hacia la zona nororiente de la Ciudad, medina-alfaro-maravillas-la esperanza-el perol, con un servicio para 53 mil habitantes de la zona urbana y 20 mil de comunidades rurales.





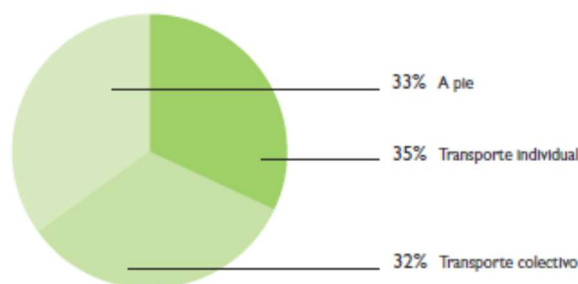
ZONAS HABITADAS NO CUBIERTAS POR LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

INTERPRETACION

Podemos observar en la gráfica **ZONAS HABITADAS NO CUBIERTAS POR LA RED DEL TRANSPORTE PÚBLICO** utilizando una superposición de las capas de la Ciudad de León y la red de cobertura del SIT, que aproximadamente un 68.5 % de la mancha urbana no cuenta con transporte público, obligando a los habitantes de estas zonas y comunidades a realizar sus traslados hacia la escuela, lugar de trabajo, etc. en bicicleta, a pie, o en alguna otra forma de transporte.

Por otra parte, en la Ciudad de León para el año 2005 de acuerdo a datos del INEGI, la población total era de 1,278,087 habitantes, con una densidad de población de 1,07 habitantes/km² y una tasa promedio de crecimiento del 2,1%.

El Observatorio de Movilidad Urbana en el 2009, indicaba la distribución de los viajes por medio de transporte, que en un 33% corresponde a traslados a pie, un 32% al transporte público y un 35% para el transporte individual.



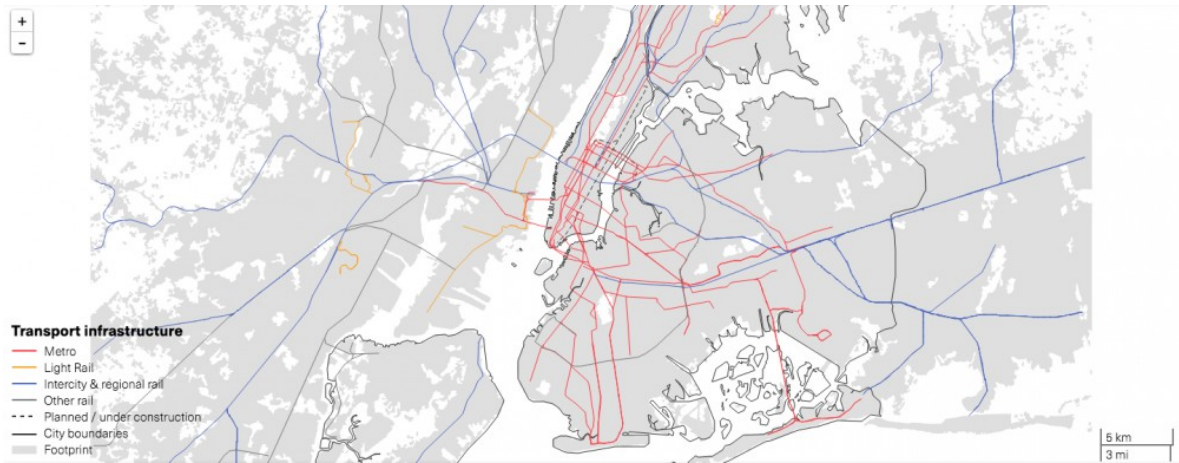
Distribución por medio de transporte

Fuente: Observatorio de Movilidad Urbana, 2009.

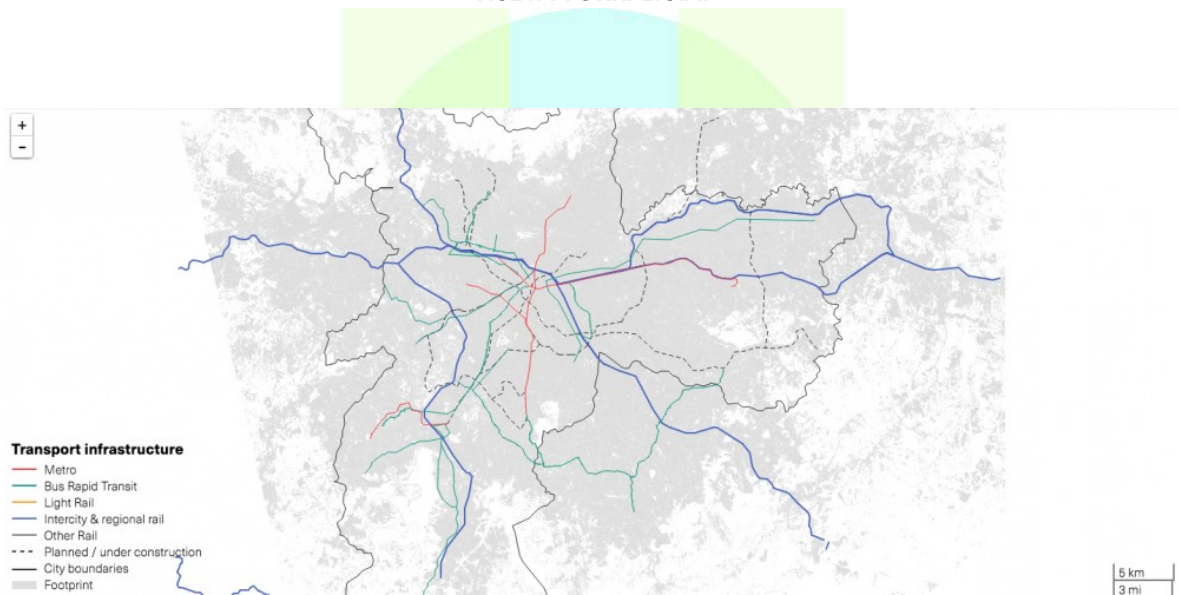
Para el 2010, la población de la Ciudad de León era de 1,436,480, la población económicamente activa (PEA) correspondía a un 63.96%, 918,772.60 habitantes. En base a esta distribución del medio de transporte, tenemos que un 32% de esta PEA, 294,007.23, realizaría sus traslados utilizando transporte público. Pero en la información proporcionada por el SIT para esta tercera etapa, se ofrece un servicio y cobertura del transporte público únicamente al 5.71% de la población de la Ciudad de León, incluyendo a los habitantes urbanos y de las comunidades rurales.

OTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

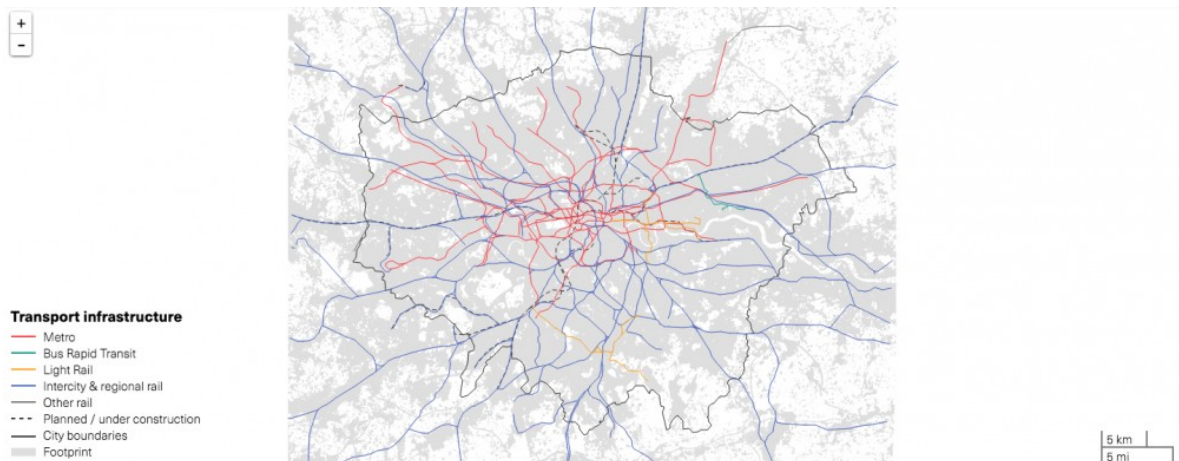
Un componente básico de sostenibilidad social como se ha mencionado, consiste en la cobertura de la red del transporte público colectivo, para que la Ciudad se vuelva integrada e incluyente. En otras ciudades del mundo podemos observar esta cobertura, no solo para el centro de la ciudad y zonas cercanas, sino desde y hacia el exterior y periferia de toda la mancha urbana, conectando zonas urbanas, logrando y favoreciendo esta inclusión social, movilidad y desarrollo económico para todas las áreas urbanas.



NUEVA YORK. E.U.A.



SAO PAULO, BRASIL



LONDRES, INGLATERRA



NUEVA DELHI, INDIA

FUENTES:

GUTIÉRREZ, A (2009). "De las redes de transporte al problema de la movilidad: límites físicos y analíticos de la expansión urbana en Buenos Aires". Buenos Aires, la formación del presente. Quito: OLACHI.

POZUETA, J. (2000). Movilidad y planeamiento sostenible. Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y el diseño urbano. Madrid: Instituto Juan de Herrera.

MOLLER, R. (2006) " Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina" el ejemplo de Santiago de Cali, Colombia. Programa editorial Universidad del Valle, coleccion ciencias físicas, exactas y naturales.

Desarrollo urbano y movilidad en américa latina. 2011. Banco de desarrollo de América Latina.

Mapas: cobertura de 12 sistemas de transporte público del mundo y cómo influyen en la movilidad urbana.
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/03/21/mapas-cobertura-de-12-sistemas-de-transporte-publico-del-mundo-y-como-influyen-en-la-movilidad-urbana/>