

Bases para el Plan Rector de Vialidad del Distrito Federal

Angélica del Rocío Lozano Cuevas, Juan Pablo Antún Callaba, Roberto Magallanes Negrete, Luis A. Álvarez-Icaza Longoria, Francisco Granados Villafuerte

El primer Plan Rector de Vialidad para el Distrito Federal sigue siendo utilizando a pesar de que ha llegado a ser obsoleto principalmente a causa de grandes cambios en el desarrollo urbano. Con el fin de identificar los proyectos necesarios para el mejoramiento de la eficiencia de la infraestructura vial, y responder a la demanda del flujo vehicular, se propuso el desarrollo de este estudio.

El objetivo del estudio Bases para el Plan Rector de Vialidad del Distrito Federal fue la identificación de los proyectos de infraestructura vial requeridos durante los próximos años para el mejoramiento de la vialidad del Distrito Federal, a través del análisis del flujo vehicular (simulaciones macroscópicas/microscópicas del tráfico y análisis de capacidad/niveles de servicio) en la vialidad primaria y algunos tramos de la vialidad secundaria del Distrito Federal, considerando la información y los estudios pertinentes (aforos, origen-destino, actualización de derechos de vía y otros).

El estudio fue dividido en cuatro fases. La fase A: escenario deseado de la vialidad en el Distrito Federal, tuvo el objetivo de explorar el escenario deseado futuro de la vialidad en el Distrito Federal.

La fase B: elementos para el diagnóstico, tuvo el objetivo de obtener y analizar los elementos para el diagnóstico de la situación actual de la vialidad, e incluyó las siguientes tareas principales: 1) captura de la situación física de la red vial principal y de nuevos proyectos de infraestructura vial, y análisis de los derechos de vías de vialidades y torres de electricidad; 2) análisis de las tendencias de crecimiento urbano y su relación con la vialidad (saturación, accesibilidad, redensificación urbana y proyectos de desarrollo inmobiliario relevantes); 3) planeación de un programa permanente de obtención de aforos, y planeación de una encuesta origen-destino; 4) captura de flotas y recorridos de vehículos de transporte público de pasajeros (RTP y micro-

buses), y captura del proyecto Corredores de Transporte de Pasajeros para la Ciudad de México; 5) planeación de un sistema de captura de información sobre la operación de la vialidad principal y rampas de subida y de bajada en vialidades de acceso controlado, y 6) definición de indicadores para la evaluación del desempeño de la operación de la vialidad y del impacto ambiental de la red vial.

La fase C: análisis y resultados, que presenta los análisis y resultados de los estudios principales, estuvo compuesta por las siguientes tareas principales: 1) análisis del flujo vehicular, la congestión y las emisiones actuales (2005); 2) análisis del flujo vehicular, la congestión y las emisiones, en tres escenarios temporales propuestos (2006, 2008, 2012); 3) estimación de los efectos del proyecto Corredores de Transporte de Pasajeros para la Ciudad de México en la red vial; 4) análisis de capacidad y niveles de servicio en los diez principales puntos conflictivos de la red vial; 5) análisis de la operación de laterales, rampas de subida y de bajada, y gazas, en vialidades de acceso controlado, seleccionadas; 6) identificación de nuevos proyectos de vialidades; 7) estudio de alternativas tecnológicas para implantar un sistema de información inteligente para la gestión de rampas de subida y de bajada en vialidades de acceso controlado, y un sistema de información con leyenda variable en ejes viales y vías rápidas.

La fase D: recomendaciones adicionales, tuvo el objetivo de determinar las áreas que requieren un estudio especial adicional, así como realizar algunas recomendaciones generales sobre el mejoramiento en dichas áreas.

En general, el estudio proporciona las recomendaciones para que las autoridades del Distrito Federal establezcan el Plan Rector de Vialidad que satisfaga, de la mejor manera posible, la demanda de tránsito durante los próximos años.

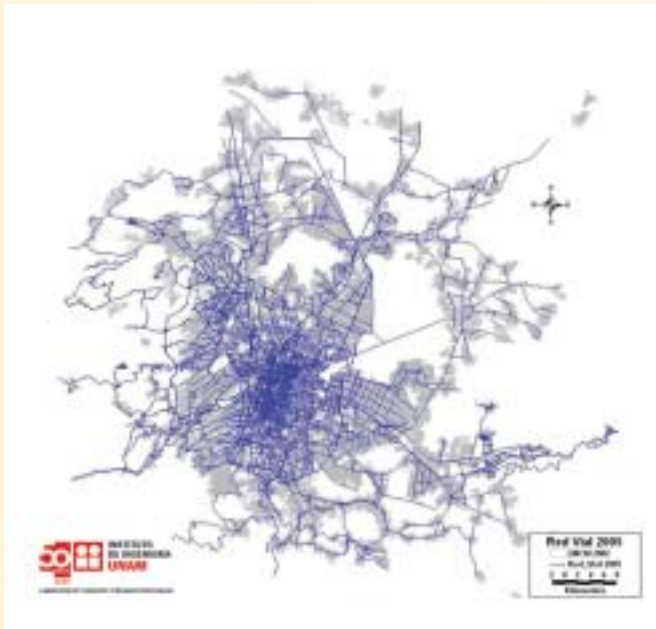


Figura 1. Red vial principal de la Zona Metropolitana del Valle de México.

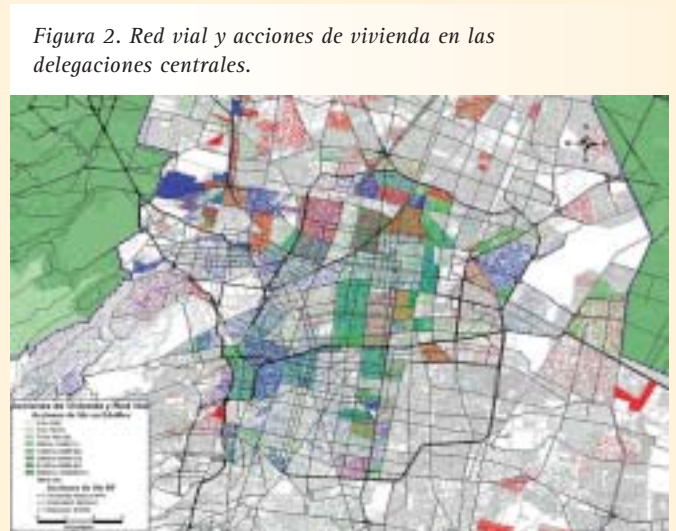


Figura 2. Red vial y acciones de vivienda en las delegaciones centrales.

El resultado principal del estudio fue el desarrollo de metodologías para: 1) establecer un programa permanente y confiable de obtención de aforos vehiculares; 2) definir indicadores para la evaluación del desempeño de la operación de la vialidad y del impacto ambiental de la red vial; 3) estimar el flujo vehicular, la congestión y las emisiones, actuales y en escenarios temporales; 5) identificar nuevos proyectos de vialidades; 6) determinar alternativas tecnológicas para implantar un sistema de información inteligente para la gestión de rampas de subida y de bajada en vialidades de acceso controlado. Otro resultado importante fue la aplicación de las metodologías desarrolladas al caso del Distrito Federal.



Figura 3. Estimación del flujo vehicular del año 2005 durante la hora pico de la mañana.



Figura 4. Distribución de las emisiones de óxidos de nitrógeno para el escenario 2005 a la hora pico de la mañana.

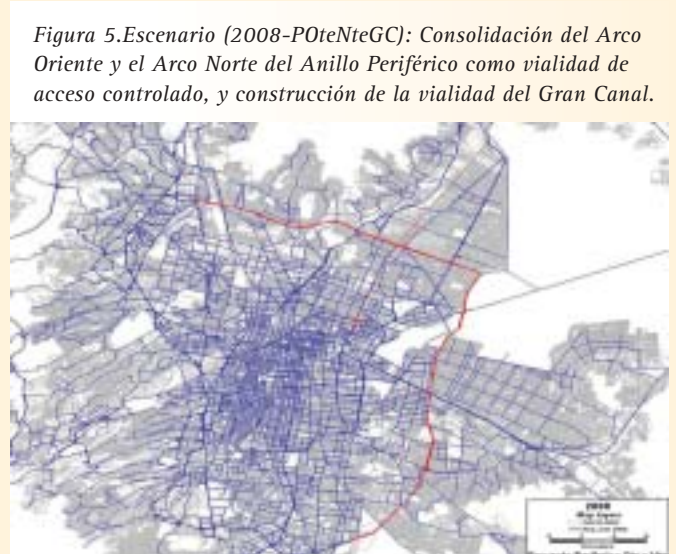


Figura 5. Escenario (2008-POTeNteGC): Consolidación del Arco Oriente y el Arco Norte del Anillo Periférico como vialidad de acceso controlado, y construcción de la vialidad del Gran Canal.