

*Gobierno del Estado  
Libre y Soberano de Chihuahua*



Registrado como  
Artículo  
de segunda Clase de  
fecha 2 de Noviembre  
de 1927

Todas las leyes y demás disposiciones supremas son obligatorias por el sólo hecho de publicarse  
en este Periódico.

Responsable: La Secretaría General de Gobierno. Se publica los Miércoles y Sábados.

Chihuahua, Chih., sábado 05 de julio de 2025.

No. 54

**Folleto Anexo**

**SECRETARÍA DE DESARROLLO  
URBANO Y ECOLOGÍA**

**PROGRAMA SECTORIAL METROPOLITANO  
DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD  
SOSTENIBLE DE CHIHUAHUA (PSMAMS)**

**TOMO VI**



Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán

# PROGRAMA SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD SOSTENIBLES DE AQUILES SERDÁN

Elaborado por:

**RED PLANNERS**

Febrero 2025



## ÍNDICE

<b>1. Introducción .....</b>
<b>2. Información general.....</b>
<b>2.1. Localización y límites del área de estudio.....</b>
<b>2.2. Marco normativo .....</b>
2.2.1. Federal .....
2.2.2. Estatal .....
2.2.3. Municipal.....
<b>2.3. Congruencia con la planeación .....</b>
2.3.1. Federal .....
2.3.2. Estatal .....
2.3.3. Municipal .....
<b>2.4. Metodología .....</b>
2.4.1. Conceptualización .....
2.4.2. Estudio origen – destino .....
2.4.3. Modelo de demanda de transporte .....
2.4.4. Taller participativo .....
2.4.5. Priorización de áreas a intervenir .....
<b>2.5. Estructura general del programa .....</b>
2.5.1. Subprogramas.....
2.5.2. Líneas de acción .....
2.5.3. Actuaciones concretas.....
<b>3. Visión, objetivos y ejes estratégicos .....</b>
<b>3.1. Visión.....</b>
<b>3.2. Objetivos .....</b>
3.2.1. Objetivo general .....
3.2.2. Objetivos específicos .....
<b>3.3. Ejes estratégicos.....</b>
<b>4. Resumen de los subprogramas .....</b>
<b>5. Subprograma peatonal.....</b>
<b>5.1. Estado actual.....</b>
<b>5.2. Estructura del subprograma.....</b>
<b>5.3. Línea de acción PE-1. Aumentar la disponibilidad de la infraestructura peatonal .....</b>
5.3.1. Actuaciones concretas .....
<b>5.4. Línea de acción PE-2. Optimizar las condiciones de la movilidad peatonal .....</b>
5.4.1. Actuaciones concretas .....
<b>5.5. Línea de acción PE-3. Promover medidas de seguridad peatonal.....</b>
5.5.1. Actuaciones concretas .....
<b>6. Subprograma ciclista .....</b>
<b>6.1. Estado actual.....</b>
<b>6.2. Estructura del subprograma.....</b>



<b>6.3. Línea de acción CI-1. Ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista .....</b>
6.3.1. Actuaciones concretas.....
<b>7. Subprograma de transporte público.....</b>
7.1. Estado actual.....
7.2. Estructura del subprograma.....
<b>7.3. Línea de acción TP-1. Modernizar la infraestructura y la tecnología .....</b>
7.3.1. Actuaciones concretas .....
<b>8. Subprograma de transporte motorizado.....</b>
8.1. Estado actual.....
8.2. Estructura del subprograma.....
<b>8.3. Línea de acción MO-1. Mejorar la eficiencia de la red vial.....</b>
8.3.1. Actuaciones concretas .....
<b>8.4. Línea de acción MO-2. Modernizar y dar mantenimiento de los dispositivos de control de tránsito.....</b>
8.4.1. Actuaciones concretas .....
<b>8.5. Línea de acción MO-3. Fortalecer el sistema de vigilancia y cumplimiento normativo.....</b>
8.5.1. Actuaciones concretas .....
<b>9. Subprograma de gobernanza.....</b>
9.1. Estado actual.....
9.2. Estructura del subprograma.....
<b>9.3. Línea de acción GO-1: Reestructurar la arquitectura institucional de la movilidad.</b>
9.3.1. Actuaciones concretas .....
<b>9.4. Línea de acción GO-2: Homologar la normatividad aplicable a instrumentos de planeación urbana.....</b>
9.4.1. Actuaciones concretas .....
<b>10. Bibliografía.....</b>



## ACRÓNIMOS

AGEB	Área Geoestadística Básica
AHP	Análisis Jerárquico de Procesos, por sus siglas en inglés
AMAI	Asociación Mexicana de Agencias de Investigación de Mercado
AMG	Área Metropolitana de Guadalajara
ATUS	Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas
BRT	Bus Rapid Transit
CMECH	Código Municipal para el Estado de Chihuahua
CPECH	Constitución Política del Estado de Chihuahua
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
DIMG	Diseño e Implementación del Modelo de Gobernanza
ENAMOV	Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial
GEI	Gases de Efecto Invernadero
IAV	Índice de Atracción de Viajes
IGV	Índice de Generación de Viajes
IMPLAN	Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
INV	Inventario Nacional de Vivienda
ITDP	Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo
LAHOTDUECH	Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua
LCCECH	Ley de Cambio Climático del Estado de Chihuahua
LEEPAECH	Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua
LGAHOTDU	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
LGCC	Ley General de Cambio Climático
LGEEPA	Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente
LGMSV	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
LIDPDECH	Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua
LPECH	Ley de Planeación del Estado de Chihuahua
LTECH	Ley de Transporte del Estado de Chihuahua
LVTECH	Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua
NACTO	Asociación Nacional de funcionarios de Transporte de la Ciudad, por sus siglas en inglés
NOM	Normas Oficiales Mexicanas
PDU	Plan de Desarrollo Urbano
PMI	Programas de Movilidad Institucional
PSAMSAS	Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán
PSMAMS	Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles
SBP	Sistema de Bicicleta Pública
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SdT	Siniestros de Tránsito
SEDATU	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano



SEMOVI	Secretaría de Movilidad
SIT	Sistema Integrado de Transporte
WRI	World Resources Institute
ZAE	Zonas de Atención Estratégica
ZMCH	Zona Metropolitana de Chihuahua



## 1. Introducción

Con el propósito de construir una ciudad y zona metropolitana que faciliten el acceso y generen oportunidades urbanas, surge la necesidad de crear un Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán (PSAMSAS). Este programa es una guía con estrategias, políticas públicas, proyectos y acciones destinadas a mejorar la accesibilidad y movilidad los centros de población de Aquiles Serdán, priorizando a peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y, en último término, al vehículo privado. El presente informe contiene la estrategia del PSAMSAS, abarcando su visión, objetivos, estrategias, líneas de acción y actuaciones específicas.

- Introducción.
- Información general. Incluye aspectos como la localización y límites del área de estudio, el marco normativo a nivel federal, estatal y municipal, la congruencia con la planificación a nivel federal, estatal y municipal, así como la metodología empleada y la estructura general del programa, incluyendo subprogramas, líneas de acción y actuaciones concretas.
- Visión, objetivos y ejes estratégicos.
- Resumen de los subprogramas. Presenta una tabla con las líneas de acción y actuaciones concretas de cada uno de los subprogramas.
- Subprogramas específicos como peatonal, ciclista, de transporte público, servicios de transporte, transporte motorizado y gobernanza, cada uno detallado con su estado actual, estructura, líneas de acción, metas y actuaciones concretas.



## 2. Información general

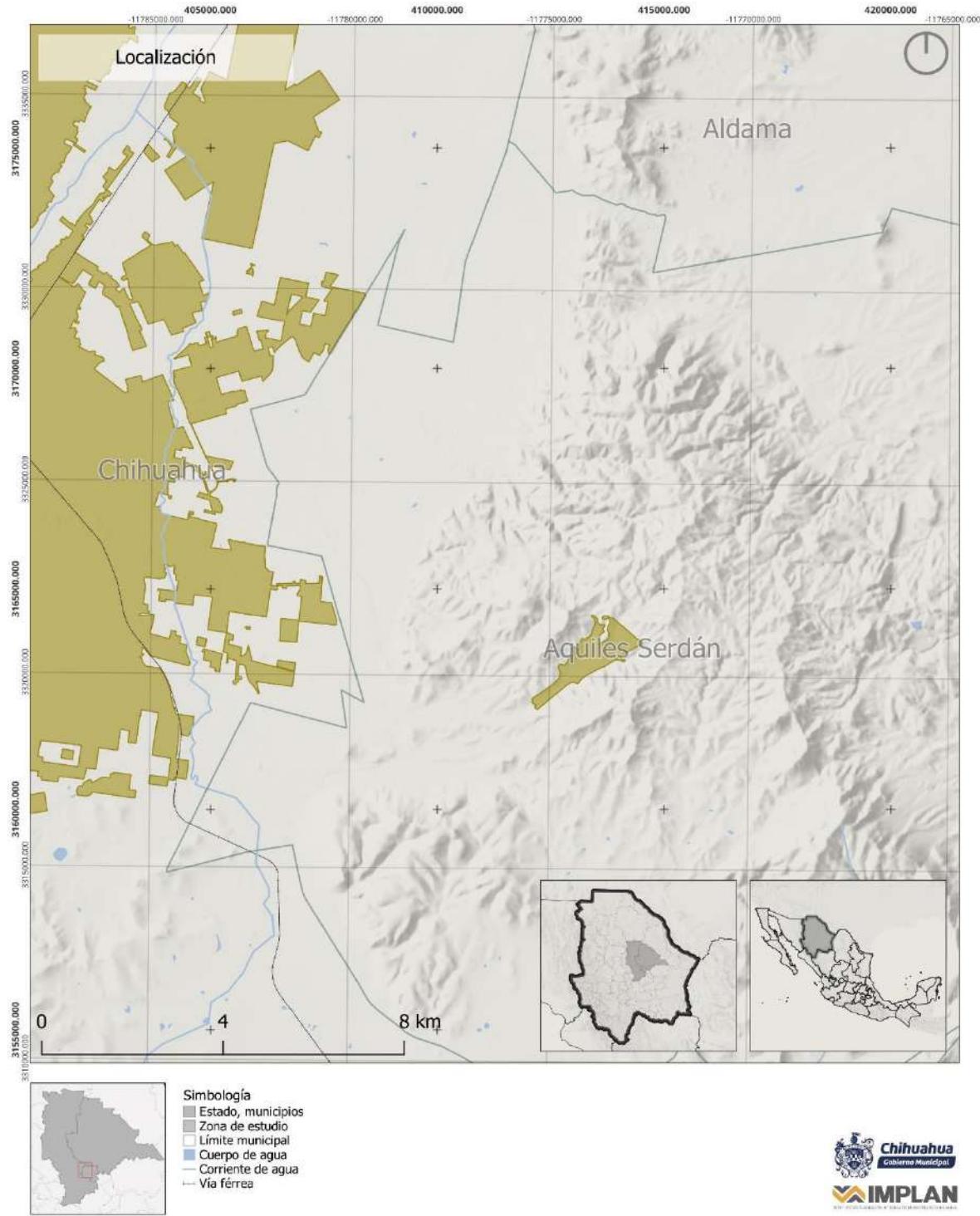
### 2.1. Localización y límites del área de estudio

El Estado de Chihuahua se localiza al norte de la República Mexicana y es la entidad federativa con mayor extensión territorial con 247,412.6 km<sup>2</sup> lo que representa 12.6% de la superficie del país acorde con los Aspectos Geográficos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2021).

El estado colinda con 4 entidades federativas del país (Sonora, Sinaloa, Durango y Coahuila de Zaragoza) y al norte con Estados Unidos. Cuenta con 4 metrópolis, de las cuales la Zona Metropolitana de Chihuahua (ZMCH) que incluye el centro de población de Aquiles Serdán, se considera como la segunda con mayor número de habitantes después de la Zona Metropolitana de Ciudad Juárez.

En particular, Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán (PSAMSAS) se enfoca específicamente en el centro de población del municipio de Aquiles Serdán, que forma parte de la ZMCH.

Ilustración 1. Delimitación del área de estudio



**Simbología**

- Estado, municipios
- Zona de estudio
- Límite municipal
- Cuerpo de agua
- Corriente de agua
- Vía férrea



## 2.2. Marco normativo

### 2.2.1. Federal

#### Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) en el artículo 4 establece y define al derecho a la movilidad como uno de los derechos humanos que gozan todas las personas. En materia de movilidad, el artículo 115 indica las facultades de los municipios al respecto.

- Art. 4. Consagra el derecho a la movilidad de manera segura, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusiva e igualitaria.
- Art. 11. Refuerza este derecho al garantizar la libertad de tránsito, permitiendo a las personas desplazarse libremente por el país.
- Art. 73. Faculta al Congreso para emitir una Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- Art. 115. Otorga a los municipios la facultad de tener a su cargo funciones y servicios públicos en calles, parques y jardines y su equipamiento, seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito, así como la capacidad de formular, aprobar y administrar planes en materia de movilidad y seguridad vial, así como intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros.
- Art. 122. Establece las bases para la coordinación metropolitana en temas de movilidad y seguridad vial.

#### Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) tiene por objeto "establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad ". En su título primero, que trata sobre las disposiciones generales, presenta los principios de la movilidad y seguridad vial y la jerarquía de la movilidad a los que deberán sujetarse las autoridades competentes.

- Art. 4. Establece los principios fundamentales que rigen la movilidad y seguridad vial en el país.



- Arts. 33 al 42. Definición y criterios de los instrumentos de política pública relacionados con la infraestructura vial, la seguridad vial, el diseño universal de espacios públicos, la movilidad peatonal y no motorizada, los sistemas de transporte público y la modernización del parque vehicular.
- Arts. 48 al 54. Definen normas para la circulación vehicular, medidas de seguridad, requisitos para licencias de conducir y estándares para vehículos nuevos.
- Arts. 59 al 61. Establece los objetivos y características de los instrumentos de financiamiento para priorizar acciones y recursos en movilidad y seguridad vial en la administración pública.
- Arts. 62 al 65. Establecen las responsabilidades de los distintos niveles de gobierno en cuanto a la sensibilización, educación y formación en movilidad y seguridad vial.
- Art. 68. Indica las atribuciones de los municipios en materia de movilidad y seguridad vial. Este mismo título contiene las disposiciones para los convenios de coordinación metropolitana y de participación social.

#### Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) establece las normas básicas e instrumentos de gestión de observancia general, para ordenar el uso del territorio y los asentamientos humanos del país.

- Art. 4, fracciones I, IV, V, VI, X. Establece principios para la planeación urbana: Derecho a la ciudad, Coherencia y racionalidad en el ordenamiento territorial, Participación democrática y transparencia, Productividad y eficiencia, y Accesibilidad universal y movilidad. Promueve medidas como flexibilidad de usos del suelo y movilidad peatonal y no motorizada.
- Art. 6, fracciones VII y VIII. Señalan que la utilidad pública comprende la realización de obras y la promoción de iniciativas para mejorar la movilidad, así como la creación y mantenimiento de espacios públicos para facilitar la movilidad comunitaria.
- Arts. 33, 34. Las zonas metropolitanas, ubicadas en uno o más municipios de una entidad federativa, serán reguladas por la legislación local y coordinadas con autoridades federales y estatales según esta Ley. Al gobierno federal, gobiernos estatales y municipales planificarán conjuntamente, procurando la creación de un instituto metropolitano de planeación y la Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



participación efectiva de la sociedad para mejorar la prestación de servicios públicos y acciones de movilidad de interés metropolitano.

- Art. 41. Las entidades federativas y municipios impulsarán programas parciales y polígonos de actuación para el desarrollo urbano, regulados por la legislación estatal y abarcando áreas como centros históricos, movilidad, medio ambiente y vivienda.
- Art. 59. Los municipios deben gestionar la zonificación de los centros de población, incluyendo la red de vialidades principales, espacios públicos y equipamientos, para garantizar la conectividad, movilidad y accesibilidad universal
- Art. 70, 71, fracciones I-XI; y Art. 72. Establecen los alcances de las políticas de movilidad para garantizar la accesibilidad universal, promover usos mixtos del suelo, prevenir accidentes viales y aumentar la oferta de servicios de transporte, destacando la importancia de la planificación metropolitana y la participación ciudadana.
- Art. 73. La Federación, las entidades federativas y los municipios promoverán la movilidad sostenible y la seguridad vial, priorizando al peatón y al transporte público sobre el uso del automóvil particular.
- Arts. 74, fracciones I-V; Art. 75, fracciones I, II, III, VII, VIII, IX. Los municipios deben garantizar que el espacio público sea accesible y seguro para todos, promoviendo la equidad en su uso y creando espacios que conecten comunidades y fomenten la cohesión social.
- Art. 77, fracción IV. La Federación y las entidades federativas deben asegurar los derechos de vía para construir una red de vialidades primarias que facilite la conectividad, la movilidad y el desarrollo de la infraestructura urbana.
- Arts. 88; 89, fracción I; Art. 101, fracciones I, II, XIII. Las autoridades a nivel federal, estatal, y municipal deben coordinar acciones e inversiones para implementar planes de desarrollo urbano, priorizando la construcción de infraestructura y servicios urbanos, incluyendo la movilidad, con el fin de asegurar la inclusión de la población vulnerable y promover un desarrollo urbano sostenible.



### Ley General de Cambio Climático

La Ley General de Cambio Climático (LGCC) aborda los efectos adversos del cambio climático y complementa las disposiciones de la Constitución en relación con la protección ambiental, el desarrollo sostenible y la restauración del equilibrio ecológico. Garantiza el derecho a un ambiente saludable y establece cómo se deben repartir las responsabilidades entre la federación, entidades federativas y municipios en lo que respecta a políticas de adaptación y mitigación de gases de efecto invernadero, promoviendo la transición hacia una economía sustentable.

- Art. 25. Las dependencias federales, estatales y municipales encargadas de programas de mitigación o adaptación al cambio climático deben proporcionar información a la Coordinación de Evaluación para cumplir con sus responsabilidades.
- Art. 26, fracciones VI, VII, X. Se promoverá la coordinación entre los niveles de gobierno y sector social y privado, para la política climática nacional, con participación ciudadana y transparencia.
- Art. 31. La Política Nacional de Mitigación del Cambio Climático busca reducir emisiones por sector, conforme a compromisos internacionales como el Acuerdo de París, mediante instrumentos de medición y evaluación de emisiones nacionales.
- Art. 32. Establece que la política nacional de mitigación se basará en un enfoque gradual, priorizando los sectores con mayor potencial de reducción de emisiones y atendiendo los compromisos internacionales.
- Arts. 33, fracciones I, III, V, VI XII, XIV, XV; 34, fracción II. Promueven la protección ambiental, el desarrollo sostenible y el transporte sustentable, involucrando a los sectores público, social y privado en la mitigación del cambio climático, promoviendo ciclovías y reglamentos para bicicletas, sistemas de transporte público integral y programas de movilidad sustentable, entre otras acciones.

### Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente

La Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) establece el marco legal para garantizar un ambiente saludable, definir la política ambiental y promover el desarrollo sostenible en México. Su principal objetivo es preservar y restaurar el equilibrio ecológico, proteger la Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



biodiversidad, administrar áreas naturales protegidas y regular el uso sustentable de recursos como el suelo y el agua. Busca prevenir y controlar la contaminación, fomentar la participación ciudadana en la gestión ambiental, coordinar acciones entre diferentes niveles de gobierno y sectores sociales, y establecer medidas de control y sanciones.

- Art. 1, fracción VIII. Establece disposiciones para la protección del ambiente y el equilibrio ecológico en el país, asignando responsabilidades ambientales a la Federación, estados y municipios.
- Art. 5, fracción XIII. La federación, en colaboración con autoridades estatales y municipales, tiene la facultad de fomentar tecnologías y procesos para reducir emisiones contaminantes de cualquier fuente.
- Art. 8. VI, X, XII, XIII, XIV. Corresponden a los municipios, aplicar leyes ambientales, supervisar normas oficiales, atender asuntos ambientales regionales, difundir información ambiental, y participar en la evaluación de impacto ambiental de proyectos estatales en su área.

#### **NOM-004-SEDATU-2023 Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación.**

Las Normas Oficiales Mexicanas (NOM), son regulaciones técnicas cuyo cumplimiento es obligatorio en México. La NOM-004-SEDATU-2023 Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación, establece lineamientos y requisitos generales que deben considerarse en el diseño y rediseño de calles urbanas en México, con el objetivo de mejorar la movilidad, accesibilidad y seguridad vial de los usuarios, así como orientar el desarrollo urbano hacia un modelo sostenible e inclusivo.

Los principales puntos que establece son:

- La necesidad de generar estándares para diferentes tipos de vías urbanas como calles peatonales, infraestructura ciclista, calles secundarias pacificadas, arterias y vías de circulación continua, considerando criterios de accesibilidad y diseño universal.
- La importancia de definir conceptos claros y generar consenso entre los diferentes criterios a considerar básicos para planear y conceptualizar el diseño vial, buscando un balance entre las funciones de movilidad y habitabilidad de las calles; y actores involucrados en el diseño, proyección e implementación de calles.



- Considerar criterios básicos para planear y conceptualizar el diseño vial, buscando un balance entre las funciones de movilidad y habitabilidad de las calles.
- Llevar a cabo un proceso iterativo de diseño, evaluación y ajuste, considerando aspectos ambientales y la participación de actores sociales.
- Generar una vinculación con el entorno social del proyecto, aplicando principios rectores y procesos de participación ciudadana.
- Establece que la Norma es de aplicación obligatoria para calles de jurisdicción federal, estatal y municipal en todo el territorio nacional, incluyendo aquellas concesionadas.

## 2.2.2. Estatal

### Constitución Política del Estado de Chihuahua

La Constitución Política del Estado de Chihuahua (CPECH) en su artículo 4, reconoce el derecho a la movilidad por medio de garantizar condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

### Ley de Planeación del Estado de Chihuahua

El objetivo de la Ley de Planeación del Estado de Chihuahua (LPECH) es establecer normas para la planificación del desarrollo en el estado, coordinar con el gobierno federal, estatal y municipios, promover la participación democrática en la elaboración de planes, y conducir la planificación estatal para el desarrollo.

- Art. 7, fracciones I y II. El Sistema Estatal de Planeación Democrática se compone de Programas de Mediano Plazo a nivel estatal, incluyendo los Sectoriales, y de los Planes Municipales de Desarrollo a nivel municipal.

### Ley de Transporte del Estado de Chihuahua

La Ley de Transporte del Estado de Chihuahua (LTECH) proporciona el marco integral que regula la operación, planificación, coordinación, implementación, gestión, supervisión y fiscalización de los servicios de transporte de pasajeros y mercancías en el Estado de Chihuahua; además de supervisar el uso y aprovechamiento de las vías de comunicación y la infraestructura de transporte estatal.



- Art. 2. Las autoridades deben garantizar el derecho a la movilidad, cumpliendo con los principios establecidos en la ley.
- Art. 4. Establece que son parte integrante de las vías de comunicación, los servicios auxiliares, obras, construcciones, derecho de vía y elementos asociados.
- Art. 14. Los municipios apoyan al Gobierno del Estado en la aplicación y diseño de programas de transporte público, incluyendo la planificación de rutas, horarios y áreas de cobertura.
- Art. 15, fracciones I, II, III, IV, V y VI. En materia de transporte los municipios pueden proponer programas de transporte público, colaborar en vigilancia, diseñar programas para recuperar espacios urbanos, construir y mantener infraestructura, opinar sobre equipamiento urbano y autorizar sitios para taxis.

#### Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua

La Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua (LVTECH) proporciona el marco legal para regular el tránsito de peatones y vehículos en las vías públicas estatales. Su objetivo es garantizar la seguridad de los peatones, supervisar eficazmente las vialidades en los municipios y fomentar prácticas sostenibles en el tránsito vehicular.

- Art. 1. La ley y sus reglamentos son de orden público e interés social. Regulan el uso de las vías públicas estatales por peatones y vehículos, protegiendo a los peatones y supervisando las vialidades municipales. Además, aplican disposiciones ecológicas sobre el tránsito vehicular y previenen infracciones y delitos relacionados con el consumo de alcohol.
- Art. 7. La aplicación de esta Ley y sus reglamentos corresponde a las autoridades del Estado y a las municipales en sus respectivas esferas de competencia.
- Art. 8. Las autoridades estatales y municipales son responsables de aplicar la ley y sus reglamentos en sus respectivas áreas de competencia.
- Art. 9, fracción IV. El presidente municipal es autoridad de vialidad y/o tránsito.
- Art. 13, fracciones I, II, III, IX, X, XI y XIII. Los presidentes municipales pueden proponer el reglamento de tránsito, nombrar personal, elaboración de estudios, verificación de vehículos, programas de educación vial.



- Art. 66. Prohíbe circulación de camiones y maniobras de carga en vías principales de centros poblacionales durante horas pico. La Dirección o municipio establecerá horarios para estas actividades.
- Art. 77, fracciones I-XI. Se permite estacionar vehículos en la vía pública, excepto en áreas designadas, como discapacitados, rampas especiales, sitios de alquiler, paradas de autobuses, entradas de emergencia, zonas de carga y descarga, etc. La Dirección o el municipio establecerá señalamientos y horarios de estacionamiento.
- Art. 83. En lugares con estacionómetros, los conductores deben pagar la cuota establecida. El incumplimiento resulta en multa y posible inmovilización según reglamento municipal.
- Art. 87. Es obligación de la Dirección y/o presidentes municipales crear y desarrollar programas educativos en movilidad, seguridad vial y prevención de accidentes.
- Art. 89. El Departamento de Educación y Seguridad Vial colaborará en consejos escolares de participación social, capacitando brigadas viales escolares con padres de familia o alumnos en diversos niveles educativos, en coordinación con autoridades escolares y municipales, para mejorar la seguridad vial cerca de las instituciones educativas y promover medios alternativos de transporte.

#### **Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua**

La Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua (LAHOTDUECH) establece disposiciones fundamentales e instrumentos para regular el uso del territorio y la planificación de asentamientos humanos y desarrollo urbano en el Estado de Chihuahua.

- Art. 3, fracciones II, III, IV, VII, VIII. Los residentes de los asentamientos humanos tienen derechos básicos, incluyendo movilidad segura y accesible, libre tránsito en áreas públicas, uso de espacios comunes y acceso a servicios públicos.
- Art. 4, fracciones I, II, VI, VII, X, XI, XIII. La planificación urbana en Chihuahua busca un nuevo modelo de gobernanza territorial, centrado en el derecho a la ciudad, la equidad, la productividad económica, la protección del espacio público, la accesibilidad universal, la movilidad y la cooperación intergubernamental.



- Art. 20, 21, 22, 23, 25. Derecho, desarrollo, mecanismos de participación social y ciudadana.
- Art. 31, 32, 33. Coordinación entre autoridades en materia de planes de las zonas metropolitanas mediante el Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial Metropolitana, su integración, funciones.
- Arts. 34, 35, 36, fracciones I, II, III, IV, IX, X. Cada municipio podrá contar con Consejos Municipales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, para proponer medidas y proyectos para mejorar la movilidad y el espacio público, fomentar la participación ciudadana y analizar inversiones en obra pública municipal.
- Art. 37, fracción VII. El ordenamiento territorial y la planeación de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano en la Entidad, se llevará a cabo a través de programas y planes como Los Programas Sectoriales de Desarrollo Urbano.
- Art. 59. Los Planes Municipales deben coincidir con el Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- Art. 66. Los Programas Sectoriales de Desarrollo Urbano regulan aspectos específicos en áreas urbanas, como equipamiento, infraestructura, movilidad, servicios, medio ambiente y patrimonio cultural.
- Art. 67. Los Programas Sectoriales de Desarrollo Urbano deben incluir: un marco normativo, diagnóstico, estrategia y políticas públicas, instrumentos normativos, programación de proyectos a corto, mediano y largo plazo, intervenciones de actores públicos y privados, y finalmente, indicadores de seguimiento y evaluación.
- Arts. 73, 74. La formulación, aprobación y consulta de los instrumentos de planeación municipal referidos en el artículo 37, queda a cargo de los ayuntamientos.
- Art. 75, 76, 77. Los Planes Municipales de Desarrollo Urbano son de vigencia indefinida y pueden modificarse o actualizarse a petición del municipio, poder Ejecutivo del Estado, Secretaría, consejos estatales o municipales de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y residentes del municipio.



- Art. 78. Congruencia de los instrumentos de planeación respecto a los planes nacionales, estatales y municipales.
- Arts. 79; 80. Publicación, registro y difusión de los planes de desarrollo urbano municipal o sus modificaciones.
- Art. 88. Corresponde a los municipios formular, aprobar y administrar la zonificación de los centros de población ubicados en su territorio.
- Art. 89, fracciones II, VII y VIII. La zonificación establecerá la red vial y las normas para espacios públicos, priorizando la seguridad y conectividad, además de proteger áreas críticas y derechos de vía, especialmente en zonas de riesgo o importancia nacional.
- Arts. 93, 94, fracción VI; 95, 96, 97, 98, 99. Evaluación de impacto territorial y urbano, requisitos, acciones, información, solicitudes, mitigación y autorización.
- Art. 104, fracción XI. Las acciones de mejora y conservación urbanas incluyen la construcción y adaptación de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos para asegurar la seguridad, libre tránsito y accesibilidad universal para las personas con discapacidad.
- Art. 109. Prohibición de dotar de obras y servicios de infraestructura o equipamiento en suelo no urbanizable referido en los planes de esta Ley.
- Arts. 113, fracciones I-IV; 114, fracciones, I, II, III, IV, V, VI, VII y IX. Los planes urbanos regulan la creación y protección del espacio público, asegurando su calidad, accesibilidad y seguridad. Los municipios deben garantizar su adecuada ubicación y promover su uso recreativo y de conexión entre barrios.
- Art. 115. Los planes urbanos determinarán la ubicación de infraestructuras y vías públicas, con intervención de autoridades federales, estatales y municipales.
- Arts. 121, fracción I-VII; 122. Establecen que las autoridades, conforme a los planes de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, regulan proyectos viales, espacios públicos y movilidad, así como el transporte y estacionamiento. Los proyectos de infraestructura urbana necesitan autorización previa según la ley y los planes vigentes.
- Art. 124. Derechos, políticas, estudios y diagnósticos sobre la movilidad.



- Art. 125, fracciones I-XIV. Contenido de las políticas y programas sobre la movilidad urbana.
- Art. 126, fracciones I-III. El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar la movilidad universal.
- Art. 127. El Estado y los municipios fomentan la movilidad sostenible y segura, priorizando el transporte público y no motorizado, y regulan el estacionamiento según los planes urbanos municipales.
- Art. 128, fracciones I-VI. Diseño de la red de movilidad de acuerdo con los principios de movilidad urbana sostenible y accesibilidad, así como en lo dispuesto en los planes de desarrollo urbano de centros de población.
- Art. 129. Prohibición de uso exclusivo de vialidades públicas.
- Art. 130, fracción I-IV. Prohibido en vías públicas: cruces sin accesibilidad, obstrucciones en banquetas o ciclovías, publicidad interna, y obras públicas sin espacio para todos los modos de transporte.
- Arts. 131, 132, 133. Normas para el diseño y servicio de las vialidades como continuidad de trazo, remates, entronques, ángulos de intersección, anchos mínimos de calle, y dimensiones de vialidades.
- Arts. 134, 135, 136, 137. Pavimentación, capacidad mínima para desalojar escurrimientos, delimitación por guarniciones y esquinas que permitan la accesibilidad universal, y tipo y uso de pavimento.
- Art. 140, fracción III. Las regulaciones municipales establecerán normas técnicas y procedimientos administrativos para la imagen urbana en vías y elementos complementarios como glorietas, puentes, pasos a desnivel, banquetas y obras públicas que afecten la estética visual.

#### Ley de Cambio Climático del Estado de Chihuahua

La Ley de Cambio Climático del Estado de Chihuahua (LCCECH) tiene como objetivo mitigar los impactos negativos del cambio climático, siguiendo los principios de la CPEUM que buscan proteger el medio ambiente y fomentar un desarrollo sostenible.



- Art. 6. El Estado y los Ayuntamientos coordinarán acciones para mitigar y adaptarse al cambio climático.
- Art. 9, fracciones I-V. Corresponde a los municipios, programas climáticos locales, en consonancia con políticas nacionales y estatales, fomentando la participación comunitaria y la colaboración intermunicipal.
- Art. 27. Las acciones de mitigación y adaptación en los programas estatales, sectoriales y municipales serán congruentes con la Estrategia Estatal, según lo establecido en esta Ley.
- Art. 32. Los programas estatales y municipales sobre cambio climático establecerán políticas, directrices, objetivos, acciones, metas e indicadores para el período de gobierno, en línea con la Estrategia Nacional y el Programa Estatal.
- Art. 33, fracciones I, II, III y IV. Los programas estatales y municipales de cambio climático deben alinearse con la Estrategia y el Programa Nacional, establecer metas de mitigación, adaptación, realizar mediciones y verificaciones.
- Arts. 9, fracciones I-V; Art. 27 y Art. 33, fracciones I-IV. El Estado y los municipios deben elaborar programas locales de cambio climático en coordinación con las estrategias a nivel nacional. Estos programas deben incluir objetivos claros, acciones específicas y un seguimiento riguroso para garantizar su efectividad.

#### Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua

La Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Chihuahua (LEEEPAECH) reglamenta el artículo 4 de la CPEUM, con el objetivo de asegurar un ambiente saludable, fomentando tanto las responsabilidades estatales como municipales en la conservación y restauración del equilibrio ecológico. Pone énfasis en la participación activa de la ciudadanía, la corresponsabilidad y el equilibrio entre el desarrollo y la preservación del entorno natural.

- Art. 8, fracciones VII y IX. Los municipios tienen la responsabilidad de prevenir y controlar la contaminación causada por fuentes móviles, así como de evaluar el impacto ambiental de las obras y actividades reguladas por la ley.



- Art. 20, fracciones II y IV. El Estado y municipios se comprometen a fomentar hábitos y participación ciudadana para proteger el medio ambiente y prevenir problemas de contaminación en obras locales.
- Art. 23. El municipio debe realizar consultas públicas periódicas con diversos sectores sociales para identificar los problemas ambientales prioritarios de la entidad.
- Arts. 128, fracción III; Art. 130, fracción III; Art. 132, fracciones V, VI, VII, IX y XIII; Art. 137. Establecen medidas para la reducción de emisiones contaminantes mediante límites a las emisiones y verificaciones vehiculares, con la autoridad para restringir la circulación de vehículos incumplidos con estándares.

#### Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua

La Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua (LIDPDECH) tiene como objetivo principal asegurar la integración plena y el desarrollo completo de las personas con discapacidad, centrándose en garantizar el ejercicio total de sus derechos humanos y libertades fundamentales.

- Art. 7, fracciones IV, V, VI, IX Y X. La Ley reconoce y protege los derechos de las personas con discapacidad, incluyendo el acceso universal en espacios públicos y privados, la movilidad segura y el acceso a diferentes medios de transporte.

#### Código Municipal para el Estado de Chihuahua

El Código Municipal para el Estado de Chihuahua (CMECH) tiene como objetivo principal regular la organización interna de los ayuntamientos y la administración pública municipal. Promueve la igualdad laboral, establece bases normativas para la perspectiva de género y se basa en principios como derechos humanos, igualdad sustantiva, no discriminación, participación ciudadana y legalidad.

- Art. 28, fracciones I, II, IV, XVIII, XXXVIII, XLVI, XLVII. Son facultades y obligaciones de los Ayuntamientos organizar y regular la administración y servicios públicos, promover la participación ciudadana, proponer leyes, crear organismos descentralizados y supervisar el patrimonio, transporte público e igualdad de género.



- Art. 168, fracciones II, V, IX. Los municipios pueden recaudar por los servicios administrativos derivados de la supervisión y autorización de obras de urbanización, ocupación de la vía y servicios públicos como alumbrado público.

### **2.2.3. Municipal**

#### **El Reglamento Interior del municipio de Aquiles Serdán (RIMAS)**

Tiene como propósito principal organizar la administración municipal, enfocándose exclusivamente en la estructura y funcionamiento del ayuntamiento de Aquiles Serdán y estableciendo las reglas correspondientes al régimen administrativo del municipio, conforme a lo establecido en el CMECH. No obstante, el RIMAS no incluye atribuciones relacionadas con la planeación y la movilidad, ya sea de manera directa o indirecta, establecidas a las direcciones de obras públicas, mantenimiento, desarrollo urbano u otras similares.

### **2.3. Congruencia con la planeación**

El gobierno municipal de Aquiles Serdán, tienen la obligación de implementar sistemas que respondan a las necesidades de la ciudadanía, mediante la aplicación de políticas públicas, coherentes, eficientes, transparentes, incluyentes y legítimas. Las acciones realizadas por los municipios en materia de movilidad deben estar alineadas con la visión establecida en planes, programas y estrategias, por los tres niveles de gobierno.

#### **2.3.1. Federal**

A nivel federal, el municipio de Aquiles Serdán, encuentra sus principales guías de gestión en el Plan Nacional de Desarrollo 2019–2024 (PND), el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2021–2024 (PNOTDU) y la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV). Estos instrumentos marcan las pautas generales para el desarrollo integral del país y la vinculación de la movilidad y seguridad vial con el ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Los municipios, como actores fundamentales en la implementación de políticas públicas a nivel local, deben alinear sus acciones con los objetivos y estrategias establecidos en estas herramientas, buscando contribuir de manera efectiva al progreso nacional y a la optimización de la movilidad y la seguridad en sus territorios.



### Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

Los objetivos específicos del PSAMSAS, están alineados con las siguientes estrategias delineadas en el Plan Nacional de Desarrollo (PND).

Tabla 1. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con estrategias del PND

PSAMSAS	PND
Aumentar el porcentaje de población que utiliza modos de transporte sostenibles, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.	Estrategia 2.8.2. Realizar intervenciones integrales que mejoren las condiciones de habitabilidad, accesibilidad y movilidad de los asentamientos humanos, el goce y la producción social de los espacios públicos y comunes con diseño universal.
Aumentar la cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público.	Estrategia 2.8.3. Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada.
Optimizar las condiciones de circulación vehicular.	Estrategia 3.6.1. Contar con una red carretera segura y eficiente que conecte centros de población, puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, conservando su valor patrimonial.  Estrategia 3.6.3. Desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional.
Reducir la frecuencia y consecuencias de los siniestros de tránsito.	Estrategia 3.6.1. Contar con una red carretera segura y eficiente que conecte centros de población, puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, conservando su valor patrimonial.

Fuente: Elaboración propia

### Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2021-2024

El PSAMSAS alinea sus objetivos específicos con las siguientes acciones específicas delineadas en el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PNOTDU).

Tabla 2. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con acciones del PNOTDU

PSAMSAS	PNOTDU
Aumentar el porcentaje de población que utiliza modos de transporte sostenibles, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.	2.3.4 Promover la movilidad sostenible al interior de los Sistemas Urbano Rurales (SUR) y las Zonas Metropolitanas, para mejorar el acceso a servicios, las condiciones de habitabilidad y el nivel de bienestar de la población.  3.1.3 Promover el reforzamiento en el marco normativo de desarrollo urbano la participación de mujeres y hombres como un elemento fundamental del proceso de diseño y evaluación en los temas de espacio público, movilidad sostenible, accesibilidad, equipamiento y mobiliario en centros de población.  3.5.1 Promover el marco normativo que impulse las políticas de movilidad y de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), con criterios de accesibilidad universal y que contemple la participación ciudadana.
Aumentar la cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público.	3.5.5 Promover la movilidad dentro de los asentamientos humanos, para facilitar la accesibilidad e integración de las zonas habitacionales con su entorno.
Optimizar las condiciones de circulación vehicular.	2.3.1 Promover el Desarrollo Orientado al Transporte entre las diferentes dependencias y entidades que participan en el ordenamiento territorial, así como en la ejecución de proyectos metropolitanos.



PSAMSAS	PNOTDU
	2.3.3 Impulsar la coordinación entre los tres órdenes de gobierno para la creación, el mejoramiento y el mantenimiento de carreteras y caminos que conecten a los asentamientos rurales dispersos con las ciudades más cercanas.
Reducir la frecuencia y consecuencias de los siniestros de tránsito.	NA

Fuente: Elaboración propia

### Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

En concordancia con las siguientes líneas de acción e instrumentos de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV), el PSAMSAS se alinea con sus objetivos específicos.

Tabla 3. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con acciones de la ENAMOV

PSAMSAS	ENAMOV
Aumentar el porcentaje de población que utiliza modos de transporte sostenibles, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.	<p>2.2.4. Promover la construcción de equipamientos públicos como nodos de transferencia y multimodalidad de los servicios de transporte público, que sean nodos de vinculación y accesibilidad con otras funciones urbanas. "Estaciones multifinalitarias" que incluyan infraestructuras terminales, centros o estaciones de transferencia (modal o multimodal), estacionamientos disuasorios, biciestacionamientos, con elementos de diseño universal que creen las condiciones para que las personas puedan acceder a todos los modos de transporte que tengan disponibles.</p> <p>2.2.12. Establecer corredores seguros que conecten zonas de alta demanda y puntos de intercambio, en zonas con notable actividad nocturna, además de incrementar la seguridad del corredor reforzando la vigilancia formal y el patrullaje.</p> <p>3.1.2. Ampliar la sección de banquetas de acuerdo con los aforos peatonales, con diseño incluyente y preferencial universal, así como diseñar e implementar cruces peatonales seguros, evitando conflictos con los espacios de tránsito ciclista.</p> <p>3.1.3. Diseñar y liberar las banquetas de obstáculos para hacerlas 100% accesibles.</p> <p>3.1.6. Incentivar el uso de las bicicletas en las pequeñas localidades, recuperando el prestigio de los "pueblos bicicleteros" con sistemas públicos y con equipamientos para la guarda segura e incluyente de esta alternativa de transporte.</p> <p>3.3.2. Priorizar el diseño y construcción de infraestructura accesible y conexiones peatonales con enfoque equitativo y diferenciado de acuerdo con su contexto, urbano o rural.</p> <p>3.3.3. Integrar infraestructura peatonal y ciclista que facilite la movilidad cotidiana en la normativa, reglas de operación y lineamientos de los fondos y programas de los tres órdenes de gobierno.</p> <p>3.3.4. Impulsar el desarrollo e implementación de sistemas de bicicleta pública con suficiencia económica.</p> <p>3.4.1 Integrar la infraestructura peatonal y ciclista con otros modos de transporte masivo considerando sus necesidades de operación.</p>



PSAMSAS	ENAMOV
	3.5.3. Promover la creación de normas técnicas que garanticen estándares básicos de accesibilidad universal para las personas con discapacidad permanente o temporal y/o movilidad limitada en proyectos, políticas y acciones de movilidad.
Aumentar la cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público.	2.2.1. Promover y priorizar la construcción y operación de sistemas de transporte público integrados, entre sistemas ferreos masivos como trenes interurbanos, suburbanos, ligeros, metros y los sistemas semimasivos tipo BRT, trolebuses o por teleférico/cable.  2.2.2. Promover que en las ciudades se integren los servicios de transporte público en sistemas integrados en redes, con nodos y troncales, rutas alimentadoras y complementarias (dependiendo de la ciudad); así como la transición de pasar la operación individualizada, entre concesionarios (que compiten entre sí), hacia sistemas por flota o ruta, con operaciones controladas, en donde se promueva la calidad y la rentabilidad del servicio. El tamaño y especificidad deberá atender a las condiciones físicas, a la demanda y a un sentido de oferta, que se adapte en cada ciudad.
Optimizar las condiciones de circulación vehicular.	1.1.4. Desarrollar proyectos que promuevan la consolidación de la red intermodal de comunicaciones y transportes del país, que conecte los principales nodos de centros de población, puertos, aeropuertos, centros industriales y logísticos con las redes carreteras y ferroviarias, que faciliten el traslado de bienes, servicios y personas, generando mayor desarrollo.  1.1.8. Mejorar el estado físico de la Red Nacional de Caminos a través de la conservación y reconstrucción para aumentar el bienestar, la conectividad y seguridad de los usuarios que transitan en la infraestructura carretera y en los caminos rurales.  1.1.12 Realizar planes y programas de logística urbana en las principales ciudades y metrópolis, entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con la colaboración del sector empresarial para el uso inteligente y apropiado de vehículos en las diferentes localidades.
Reducir la frecuencia y consecuencias de los siniestros de tránsito.	4.1.3. Generar campañas nacionales y locales obligatorias de educación vial y concientización a todas las personas usuarias de la vía, priorizando a las personas conductoras de vehículos motorizados conforme a los artículos 62, 63, 64 de la LGMSV.  4.1.5. Realizar proyectos específicos de obra para la intervención en aquellas intersecciones y tramos con mayor porcentaje de siniestros de tránsito.  4.4.5 Desarrollar e implementar proyectos y programas de pacificación del tránsito priorizando zonas céntricas, entornos escolares, hospitales y equipamientos urbanos.

Fuente: Elaboración propia

### 2.3.2. Estatal

Dentro del ámbito estatal, el municipio de Aquiles Serdán se encuentra respaldado por el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 (PED). Este plan establece la dirección y los objetivos estratégicos para el desarrollo territorial, la movilidad y la seguridad vial, entre otros aspectos clave. Como entidad esencial en la implementación de políticas públicas a nivel local, el municipio debe alinear sus acciones con los lineamientos y estrategias delineados en este plan, contribuyendo así al avance regional y a la prestación efectiva de servicios públicos en su comunidad.



### Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027

Los objetivos del PSAMSAS, se alinean a las siguientes estrategias previstas en el Plan Estatal de Desarrollo (PED).

Tabla 4. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con las estrategias del PED

PSAMSA	PED
Aumentar el porcentaje de población que utiliza modos de transporte sostenibles, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.	Inclusión social y sujetos prioritarios. Impulsar la accesibilidad en los diferentes espacios y edificios tanto públicos como privados para las personas con discapacidad.
Aumentar la cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público.	Movilidad y transporte. Impulsar y modernizar los sistemas de transporte sobre vialidades y/o corredores de alta demanda o flujo en coordinación con los municipios del estado.  Movilidad y Transporte. Optimizar y modernizar la red de rutas alimentadoras en coordinación con los municipios del estado.  Movilidad y Transporte. Impulsar proyectos de infraestructura de transporte con criterio de multimodalidad.
Optimizar las condiciones de circulación vehicular.	Vías de comunicación e infraestructura aeroportuaria. Modernizar y mejorar el mantenimiento de la red de carreteras en el estado en coordinación con la federación y los municipios del estado.  Vías de comunicación e infraestructura aeroportuaria. Mantener en óptimas condiciones los caminos rurales en coordinación con los municipios del estado.  Vías de comunicación e infraestructura aeroportuaria. Ampliar la red de carreteras en el estado en coordinación con la federación y los municipios del estado.  Vías de comunicación e infraestructura aeroportuaria. Ampliar los caminos rurales del estado en coordinación con los municipios del estado.  Vías de comunicación e infraestructura aeroportuaria. Implementar proyectos de infraestructura en vialidades urbanas en coordinación con los municipios del estado, estado.
Reducir la frecuencia y consecuencias de los siniestros de tránsito.	Movilidad Vial. Implementar esquemas de educación vial en el sistema de educación básica de Chihuahua.  Movilidad Vial. Implementar programas permanentes de capacitación y sensibilización en temas de seguridad y movilidad vial.  Movilidad Vial. Mejorar el mantenimiento de la señalética vertical y horizontal en vialidades.  Movilidad Vial. Reemplazar e incrementar la señalética vertical y horizontal en vialidades.  Movilidad Vial. Impulsar el uso de tecnología inteligente en la infraestructura vial que contribuya a mejorar la seguridad vial y peatonal.

Fuente: Elaboración propia



### 2.3.3. Municipal

En el municipio de Aquiles Serdán, el principal instrumento de planificación a nivel local es el Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Aquiles Serdán (PMDAS).

#### Plan Municipal de Desarrollo de Aquiles Serdán 2021-2024

Los objetivos del PSAMSAS, se alinean con el del PMDAS, en las siguientes acciones de su planteamiento estratégico.

Tabla 5. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con acciones del PMDAS

PSAMSAS	PMDAS
Aumentar el porcentaje de población que utiliza modos de transporte sostenibles, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.	Obra pública sostenible. Diseñar, habilitar, construir y dar mantenimiento a espacios públicos que generen convivencia, salud y bienestar a los habitantes del municipio.
Aumentar la cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público.	NA
Optimizar las condiciones de circulación vehicular.	Desarrollo económico, ecología y turismo. Mantenimiento y rehabilitación de caminos.  Obra pública sostenible. Mejoramiento de caminos que comunican las diversas comunidades y colonias.
Reducir la frecuencia y consecuencias de los siniestros de tránsito.	Seguridad pública. Implementar más señalización vial.  Seguridad pública. Campañas de concientización para la ciudadanía respecto al respeto de señalamientos, reglas de tránsito y circulación de vehículos y de peatones.

Fuente: Elaboración propia

### 2.4. Metodología

EL PSAMSAS se basa en una jerarquía de movilidad y seguridad vial, establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), que prioriza el bienestar de las personas en sus desplazamientos urbanos.

Reconociendo esta jerarquía, el PSAMSAS establece como principales actores en el sistema de movilidad a las personas peatonas, seguidas por las personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, las personas usuarias del transporte público de pasajeros, las personas usuarias y prestadoras de servicios de transporte y distribución urbana de mercancías, y finalmente, las personas usuarias de vehículos motorizados particulares.



#### 2.4.1. Conceptualización

La creación del PSAMSAS se fundamenta en la necesidad de reorientar la movilidad urbana hacia un enfoque centrado en las personas. Este enfoque se alinea con el paradigma actual de la movilidad y las ciudades, establecido tanto a nivel nacional como estatal, el cual enfatiza la importancia de la inclusión social, la sostenibilidad, la resiliencia y la calidad de vida en el diseño y la implementación de políticas públicas en el ámbito de la movilidad.

El PSAMSAS se concibe como un instrumento integral que busca promover la accesibilidad universal, la equidad en el acceso a los servicios de transporte y la reducción de las externalidades negativas asociadas con el uso de vehículos motorizados, mediante la adopción de medidas que fomenten modos de transporte más sostenibles y amigables con el medio ambiente.

La normativa y legislación vigente respaldan el enfoque de sostenibilidad en la movilidad urbana, al establecer lineamientos para la planificación, gestión e implementación de políticas públicas que promuevan un sistema de transporte más eficiente, seguro y equitativo. Estos marcos legales están orientados a impulsar la adopción de medidas que prioricen el transporte público, la movilidad no motorizada y otras formas de desplazamiento sostenible.

Asimismo, se promueve la integración de la movilidad sostenible en el desarrollo urbano y la ordenación del territorio, con el objetivo de reducir la dependencia del automóvil, mitigar los impactos ambientales y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

#### Jerarquía de la movilidad y la seguridad vial

El PSAMSAS responde a la jerarquía de la movilidad establecida en LGMSV al reconocer y priorizar los principios fundamentales que rigen la movilidad de la siguiente forma:

- Personas peatonas.
- Personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados.
- Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros.
- Personas usuarias y prestadoras de servicios de transporte y distribución urbana de mercancías.
- Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.



### Articulación con el territorio

La adecuada articulación entre la planeación territorial y la movilidad es esencial para el desarrollo urbano sostenible. Esto implica no solo la optimización de la distribución espacial de actividades y servicios, sino también la promoción de modos de transporte eficientes y sostenibles.

La conceptualización de esta articulación incluye la consideración de los viajes internos y su relación con los modos de transporte disponibles en el centro de población de Aquiles Serdán. Además, se define a Aquiles Serdán como un área clave dentro de la Zona Metropolitana de Chihuahua (ZMCH) debido a las actividades que alberga y su potencial futuro de desarrollo.

#### 2.4.2. Estudio origen – destino

Las redes de telefonía móvil generan una gran cantidad de datos valiosos para el estudio de la movilidad a todas horas del día. Este proceso se ha realizado mediante datos anonimizados de telefonía móvil en un día laborable promedio en una semana de noviembre de 2023, para caracterizar los flujos de movilidad en el área metropolitana de Chihuahua.

Como resultado de este proceso se construyó una matriz origen – destino para todos los viajes de la ZMCH con datos sociodemográficos (zona de residencia, género, rangos de edad), características de los viajes (distribución territorial, motivos y horarios) y atracción y generación de viajes por zonas.

#### 2.4.3. Modelo de demanda de transporte

Un modelo de demanda de transporte es una herramienta analítica utilizada para predecir y comprender el comportamiento de los usuarios en términos de movilidad.

Los principales resultados del modelo de demanda de transporte realizado específicamente para el PSMAMS incluyen la estimación y caracterización de los viajes motorizados (privados, escolares, de personal y carga) y en transporte público, la distribución de estos viajes en el tiempo y el espacio, así como la sensibilidad de la demanda a cambios en variables clave, como tarifas de transporte, tiempo de viaje, ingresos, entre otros.



El modelo elaborado se realizó a partir de fuentes primarias (estudio origen – destino y campaña de trabajos de ingeniería de tránsito) así como de fuentes secundarias de planeación del territorio (planes de desarrollo urbano), unidades económicas, datos históricos de tránsito y transporte público, así como de información sociodemográfica (censos de población y vivienda, encuestas, estudios, entre otros).

#### **2.4.4. Taller participativo**

Se realizó un taller multiactor con la participación de 59 personas con el objetivo de facilitar un espacio participativo y colaborativo para identificar y analizar los principios fundamentales que guiarán la construcción de la visión del PSMAMS, así como para generar propuestas de proyectos que promuevan la movilidad sostenible, aborden los problemas actuales y mejoren las condiciones futuras de la zona metropolitana.

En el taller se identificó que los términos de accesibilidad, seguridad, sostenibilidad, eficiencia y enfoque en las personas fueron los prioritarios para la conformación de la visión que se pueden resumir de la siguiente forma:

- Se requiere priorizar el papel del transporte público en la movilidad de la Zona Metropolitana.
- La movilidad activa se concibe como una opción para trasladarse.
- El diseño de la ciudad debe basarse en las necesidades de las personas.

#### **2.4.5. Priorización de áreas a intervenir**

A continuación, se presenta una metodología general utilizada para indicar la priorización de zonas que deberán intervenirse. La metodología se utilizó para las siguientes líneas de acción y actuaciones:

**Tabla 6. Líneas de acción y actuaciones concretas donde se aplica la metodología de priorización**

Línea de acción	Actuación concreta
PE-1. Aumentar la disponibilidad de infraestructura peatonal.	PE 1.1 Construir banquetas nuevas en áreas sin banquetas. PE-1.2 Construir senderos y andadores verdes en los principales centros urbanos.
PE-2 Optimizar las condiciones de la movilidad peatonal.	PE-2.1 Desarrollar un programa de eliminación de obstáculos en las banquetas con gran afluencia de peatones. PE-2.2 Colocar dispositivos de ayuda a personas con discapacidad o movilidad limitada en intersecciones.
PE-3 Promover medidas de seguridad peatonal.	PE-3.1 Desarrollar un programa de cruces seguros en puntos estratégicos. PE-3.2 Construir áreas de resguardo peatonal en vialidades sin refugio.



Línea de acción	Actuación concreta
CI-1. Ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista	CI-1.1. Construir una red de infraestructura ciclista. CI-1.2. Integrar infraestructura verde en los itinerarios ciclistas.
MO-1. Mejorar la eficiencia de la red vial.	MO-1.2 Pavimentar vialidades en zonas con déficit de infraestructura.

Fuente: Elaboración propia

Esta metodología consiste en el cálculo de índices de generación y atracción de viajes por cada AGEB. El índice de generación de viajes (IGV) se calcula a partir de la densidad de población de la AGEB, el nivel socioeconómico predominante y los viajes que se generan en la zona. Por su parte, el índice de atracción de viajes (IAV) se calcula a partir de la densidad de unidades económicas en la AGEB y la cantidad de viajes atraídos tal como se muestra en las siguientes fórmulas:

#### Cálculo del Índice de Generación de Viajes (IGV)

$$IGV = \left( w1 * \frac{\text{población}}{\text{superficie}} \right) + (w2 * \text{nivel socioeconómico}) + (w3 * \text{viajes generados})$$

#### Cálculo del Índice de Atracción de Viajes (IAV)

$$IAV = \left( w1 * \frac{\text{unidades económicas}}{\text{superficie}} \right) + (w2 * \text{viajes atraídos})$$

#### Definición de variables

El primer paso para el cálculo consiste en la obtención de las variables que conforman a ambos indicadores:

Tabla 7. Variables para metodología de priorización

Variable	Unidades	Definición	Importancia	Fuente
Densidad de población	Hab/ha	Número de habitantes por hectárea en cada Área Geoestadística Básica (AGEB).	Indica la intensidad de actividad y demanda de movilidad en un área urbana, fundamental para identificar áreas con alta demanda de infraestructura de transporte.	INEGI, 2020
Nivel socioeconómico	NSE	Indicador del nivel socioeconómico de la población en una AGEB de A/B a E.	Influye en los patrones de movilidad y en la distribución de la demanda de transporte, capturando diferencias en las necesidades de transporte de diferentes grupos de la población.	AMAI, 2020
Concentración de unidades económicas	Unidades/ha	Número de unidades económicas por hectárea en cada AGEB.	Influye en la generación y atracción de viajes, identificando áreas con alta demanda de infraestructura de transporte y potencial para mejorar la accesibilidad y la conectividad.	INEGI, 2023
Cantidad de viajes generados	Viajes	Número total de viajes originados por AGEB.	Refleja la actividad y la demanda de movilidad en un área específica, esencial para identificar áreas con necesidades específicas de infraestructura de transporte y accesibilidad.	Información propia con datos de telefonía móvil
Cantidad de viajes atraídos	Viajes	Número total de viajes atraídos por AGEB.	Indica la demanda de infraestructura de transporte y accesibilidad, así como áreas con	Información propia con



Variable	Unidades	Definición	Importancia	Fuente
			potencial para mejorar la conectividad con otros puntos de la ciudad.	datos de telefonía móvil

Fuente: Elaboración propia

### Normalización de variables

Las variables se normalizan para llevarlas a una escala común entre 0 y 1 utilizando técnicas como la escala min-máx. Esto garantiza que todas las variables contribuyan de manera equitativa al cálculo de los índices.

### Asignación de pesos ponderados

Se asignan pesos ponderados a cada variable en función de su importancia relativa en la generación y atracción de viajes. Los pesos ponderados asignados a cada variable se determinaron mediante el método de Análisis Jerárquico de Procesos (AHP, por sus siglas en inglés).

El AHP es una técnica que permite asignar pesos a múltiples criterios de manera estructurada y consistente, considerando las relaciones de dependencia entre ellos. Este método involucra la descomposición del problema en una jerarquía de criterios y la comparación de su importancia relativa a través de matrices de comparación par-a-par. Luego, se utiliza un proceso de normalización y cálculo de vectores propios para obtener los pesos finales. Con base en la metodología, los pesos ponderados para cada variable se muestran a continuación:

Tabla 8. Pesos ponderados de las variables por índice

Índice	Variable	Peso
IGV	Densidad de población	0.45
	NSE	0.06
	Viajes generados	0.49
IAV	Densidad de UE	0.25
	Viajes atraídos	0.75

Fuente: Elaboración propia

### Clasificación de prioridad

Para definir qué AGEBS son prioritarias, se considera que: si una AGEB cumple con los umbrales establecidos a continuación en cualquiera de los dos índices (IGV o IAV), se considerará prioritaria. Esto significa que, si una zona tiene un alto potencial de generación de viajes o un alto potencial de atracción de viajes, se consideraría para la construcción de infraestructura.

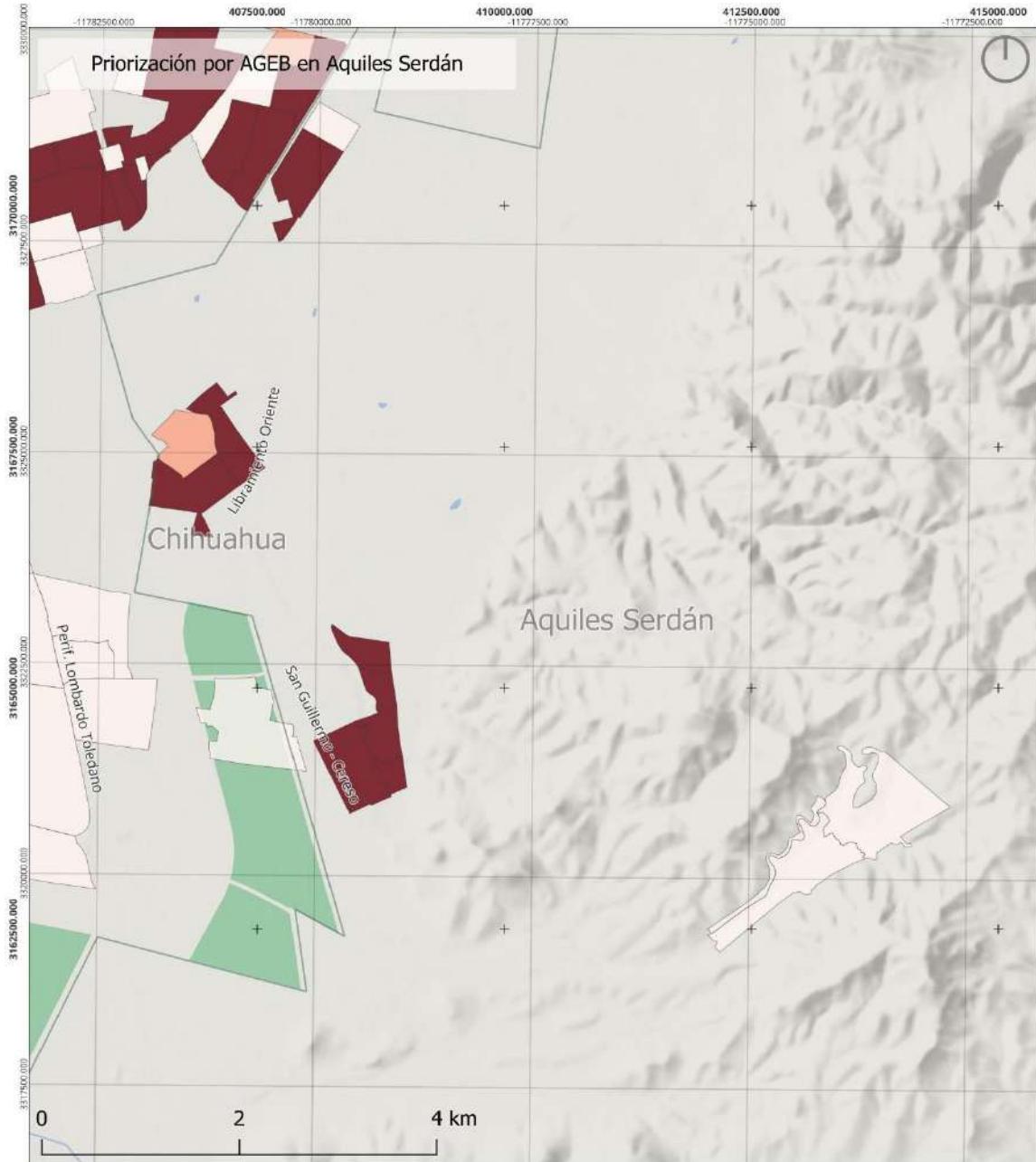


Se clasifican las AGEBS en función de los valores de IGV e IAV obtenidos y se les asigna prioridad con base en los siguientes criterios:

- **Prioridad Alta:** Áreas que están por encima del percentil 75 en cualquiera de los dos índices (IGV o IAV). Se aplica en el corto plazo.
- **Prioridad Media:** Áreas que están entre el percentil 50 y el percentil 75 en cualquiera de los dos índices. Se aplica en el mediano plazo.
- **Prioridad Baja:** Áreas que están por debajo del percentil 50 en ambos índices. Se aplica en el largo plazo.

En la siguiente ilustración se presentan las AGEBS dentro de la ZMCH de acuerdo con la escala de priorización que resulta de la metodología. Cabe destacar que, si bien el mapa proporciona una visión general de la distribución de los índices de generación y atracción de viajes, su propósito principal radica en servir como una guía para identificar las AGEBS prioritarias para intervenciones específicas en el marco de la planificación de la movilidad urbana. Dentro de cada línea de acción y actuación concreta delineada en el plan, se especificará claramente en qué AGEBS se requiere aplicar dicha actuación concreta, basándose en los resultados obtenidos de la metodología presentada.

Ilustración 2. Priorización de AGEBs



Simbología		Priorización por AGEB	
Límite municipal		Corto	
Zona urbana		Mediano	
Preservación Ecológica		Largo	
Cuerpo de agua			
Vías			
Vía férrea			

Fuente: Elaboración propia

Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



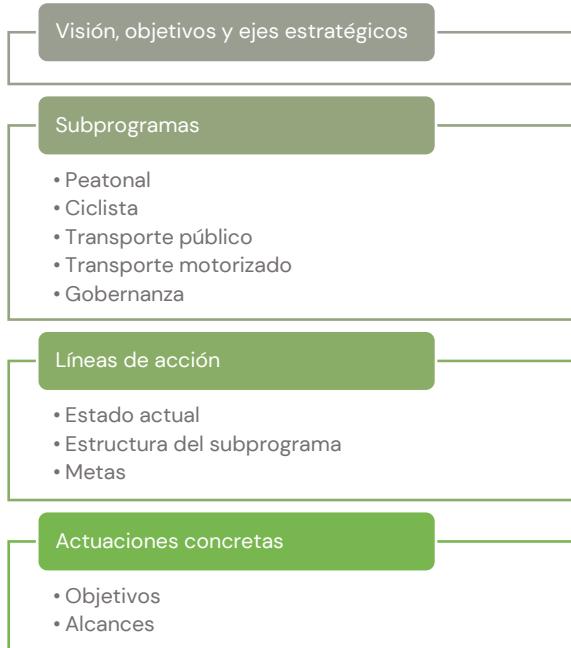
## 2.5. Estructura general del programa

El PSAMSAS se estructura en torno a seis subprogramas, cada uno enfocado en un tema específico de la movilidad urbana. Cada subprograma se compone de líneas de acción que definen las áreas de enfoque y las prioridades para la implementación de acciones concretas. Estas acciones, a su vez, se traducen en proyectos y actividades específicas que se ejecutan en un tiempo y lugar determinados.

La estructura del PSAMSAS permite una planificación y ejecución eficiente del programa, asegurando que todos los esfuerzos estén orientados al logro de los objetivos generales. La jerarquía de los diferentes componentes del programa facilita la coordinación entre las diferentes entidades involucradas y el seguimiento del progreso en la implementación de las acciones.

En las siguientes secciones se profundizará en cada uno de los subprogramas, sus líneas de acción y las actuaciones concretas que se llevarán a cabo para alcanzar los objetivos del PSAMSAS.

Ilustración 3. Estructura general del PSAMSAS



Fuente: Elaboración propia



### 2.5.1. Subprogramas

Un subprograma es un conjunto coherente de acciones y estrategias orientadas a alcanzar un objetivo específico dentro de un programa o plan más amplio. Se enfoca en un tema o área particular y contribuye al cumplimiento de los objetivos generales del programa. El contenido principal de un subprograma se compone de líneas de acción y actuaciones concretas.

El PSAMSAS está compuesto por 5 subprogramas, cada uno de un tema específico que trabajan conjuntamente en la consecución del objetivo general del programa:

- **PE: Peatonal.** Se refiere a las acciones y estrategias orientadas a promover la movilidad peatonal segura, accesible y cómoda en las ciudades. Abarca la creación de infraestructura peatonal adecuada, la implementación de medidas de seguridad y la promoción de hábitos de desplazamiento a pie.
- **CI: Ciclista.** Se enfoca en las acciones y estrategias para impulsar la movilidad ciclista como una alternativa de transporte sostenible, saludable y eficiente. Incluye la construcción de ciclovías, la implementación de programas de educación vial y la promoción del uso de la bicicleta.
- **TP: Transporte público.** Comprende las acciones y estrategias para desarrollar un sistema de transporte público moderno, eficiente, accesible e inclusivo. Abarca la mejora de la infraestructura, la ampliación de la cobertura, la modernización de la flota vehicular, la implementación de sistemas de pago integrados y la promoción del uso del transporte público.
- **MO: Transporte motorizado.** Se refiere a las acciones y estrategias para optimizar la movilidad del transporte motorizado privado, reduciendo su impacto ambiental y mejorando la seguridad vial. Abarca la implementación de medidas de control de acceso, la promoción de la movilidad compartida, la mejora de la infraestructura vial y la implementación de tecnologías inteligentes para la gestión del tráfico.
- **GO: Gobernanza.** Comprende las acciones y estrategias para fortalecer la institucionalidad y la coordinación entre los diferentes actores involucrados en la planificación, implementación y gestión de la movilidad urbana. Abarca la creación de marcos legales adecuados, la definición



de roles y responsabilidades claras, la promoción de la participación ciudadana y la implementación de mecanismos de monitoreo y evaluación.

#### **2.5.2. Líneas de acción**

Las líneas de acción son los ejes estratégicos que guían el desarrollo del subprograma. Definen las áreas de enfoque y las prioridades para la implementación de las acciones concretas. Cada subprograma contiene de 1 a 3 líneas de acción que a su vez contienen las actuaciones concretas.

#### **2.5.3. Actuaciones concretas**

Las actuaciones concretas son las acciones específicas que se llevan a cabo para alcanzar las metas del subprograma. Son actividades tangibles y medibles que se ejecutan en un tiempo y lugar determinados.

Las actuaciones concretas son la base fundamental para la implementación de un subprograma. Estas acciones permiten transformar las estrategias y objetivos en resultados concretos que impactan en la realidad. La definición clara y precisa de las actuaciones concretas es esencial para garantizar la efectividad y eficiencia del subprograma.

Por cada actuación concreta se presentan las descripciones del contenido, objetivos, alcances territoriales, temporales o de otro tipo, así como las entidades relacionadas con su ejecución y el tipo de intervención propuesta.



### 3. Visión, objetivos y ejes estratégicos

#### 3.1. Visión

El PSAMSAS de Aquiles Serdán se basa en varios elementos clave: la visión del Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Aquiles Serdán (PMDUAS), los objetivos del programa, la legislación sobre movilidad y seguridad vial, y los resultados de la participación comunitaria. A partir de estos fundamentos, se ha creado una visión estratégica que refleja las aspiraciones y necesidades de Aquiles Serdán en términos de movilidad y accesibilidad sostenibles.

---

*"El centro de población de Aquiles Serdán, como parte integral de la Zona Metropolitana de Chihuahua, impulsa una movilidad centrada en las personas, promoviendo accesibilidad, seguridad y equidad para desarrollar una comunidad inclusiva, competitiva y sostenible.""*

---

#### 3.2. Objetivos

Para elaborar este programa, se adaptó el proceso de conformación de componentes de la visión del PMDUAS al contexto de movilidad y accesibilidad de Aquiles Serdán. Esto permitió definir objetivos generales y específicos alineados con las necesidades locales, resultando en una visión integral que aborda los desafíos y oportunidades del municipio en estas áreas:

##### 3.2.1. Objetivo general

Promover una movilidad urbana enfocada en las personas, priorizando accesibilidad, seguridad vial, equidad e inclusión en Aquiles Serdán.

##### 3.2.2. Objetivos específicos

Tabla 9. Objetivos específicos

Objetivos específicos	Indicadores de impacto relacionados
Aumentar el porcentaje de población que utiliza modos de transporte sostenibles, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.	Porcentaje de población que camina para llegar a la escuela.
	Porcentaje de población que utiliza la bicicleta como modo de transporte para llegar a su trabajo



Objetivos específicos	Indicadores de impacto relacionados
	Porcentaje de población que utiliza el transporte público para llegar a su trabajo
Aumentar la cobertura del Sistema Integrado de Transporte Público.	Porcentaje de población con acceso a transporte público a 500 metros de su vivienda.
Optimizar las condiciones de circulación vehicular.	Porcentaje de reducción en las emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles utilizadas para el autotransporte.
Reducir la frecuencia y consecuencias de los siniestros de tránsito.	Porcentaje de reducción en el número de siniestro de tránsito anuales por cada 1,000 habitantes. Porcentaje de reducción en el número de víctimas fatales en siniestros de tránsito.

Fuente: Elaboración propia

### 3.3. Ejes estratégicos

Los ejes estratégicos del PSAMSAS se basan en los principios de la LGMSV, agrupándose en 5 categorías que abarcan diversos aspectos complementarios de la movilidad sostenible en Aquiles Serdán.

Tabla 10. Ejes estratégicos y principios del PSAMSAS

Ejes estratégicos	Principios de la LGMSV	Descripción
Movilidad inclusiva	Accesibilidad, diseño universal, equidad, habitabilidad, igualdad, multimodalidad, perspectiva de género y progresividad.	Se centra en garantizar que todas las personas, independientemente de su género, edad o capacidad, tengan igualdad de acceso y uso de los modos de transporte. Para lograrlo, se integran principios de accesibilidad, equidad, diseño universal y perspectiva de género en la planificación y diseño de infraestructuras y servicios de transporte. La promoción de la multimodalidad también es clave, ofreciendo diversas opciones de transporte para adaptarse a las necesidades individuales y crear un modelo de movilidad accesible, seguro y equitativo para todas las personas.
Movilidad de calidad	Calidad, confiabilidad, eficiencia, uso prioritario de la vía o el servicio.	Implica asegurar estándares de calidad en la prestación de servicios de transporte, así como la confiabilidad en su funcionamiento, garantizando que las personas puedan contar con un servicio consistente, eficiente y seguro en todo momento buscando minimizar tiempos de viaje y maximizar la utilización de la infraestructura disponible. El uso prioritario de la vía o el servicio prioriza el acceso a ciertos modos de transporte o vías para mejorar la fluidez y reducir la congestión, contribuyendo así a una movilidad más fluida y eficiente para todas las personas.
Movilidad segura	Seguridad y seguridad vehicular.	Se enfoca en proteger la vida y la integridad física de las personas durante sus desplazamientos, mediante medidas efectivas para prevenir siniestros de tránsito y garantizar su seguridad.
Movilidad sostenible y resiliente	Resiliencia y sostenibilidad.	Se centra en el desarrollo de un modelo de movilidad capaz de resistir y recuperarse de eventos imprevistos o de fuerza mayor, con una pronta recuperación y un impacto mínimo tanto para la sociedad como para el medio ambiente. Busca satisfacer las necesidades de movilidad de manera que se reduzcan al máximo los efectos negativos en el entorno natural y la calidad de vida de las personas.
Movilidad participativa	Participación, rendición de cuentas, transparencia y transversalidad.	Promueve el acceso público a la información sobre movilidad y seguridad vial, así como la participación de la sociedad en la elaboración de políticas públicas. Se busca integrar y coordinar acciones entre diferentes entidades gubernamentales, priorizando la atención a grupos vulnerables.

Fuente: Elaboración propia con información de la LGMSV (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023)





**RED  
PLANNERS**

#### 4. RESUMEN DE LOS SUBPROGRAMAS

Tabla 11. Resumen de los subprogramas

Subprograma	Línea de acción	Actuación concreta
Peatonal	PE-1. Aumentar la disponibilidad de la infraestructura peatonal	PE-1.1. Construir banquetas nuevas en áreas sin banquetas. PE-1.2. Construir senderos y andadores verdes en los principales centros urbanos.
	PE-2. Optimizar las condiciones de la movilidad peatonal	PE-2.1. Desarrollar un programa de eliminación de obstáculos en las banquetas con gran afluencia de peatones.
		PE-2.2. Colocar dispositivos de ayuda a personas con discapacidad o movilidad limitada en intersecciones.
	PE-3. Promover medidas de seguridad peatonal.	PE-3.1. Desarrollar un programa de cruces seguros en puntos estratégicos.
		PE-3.2. Construir áreas de resguardo peatonal en vialidades sin refugio.
Ciclista	CI-1. Ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista	CI-1.1. Construir una red de infraestructura ciclista. CI-1.2. Integrar infraestructura verde en los itinerarios ciclistas.
Transporte público	TP-1. Modernizar la infraestructura y tecnología.	TP-1.1. Mejorar y adecuar las paradas del sistema convencional.
Transporte motorizado	MO-1. Mejorar la eficiencia de la red vial.	MO-1.1. Adecuar vialidades propuestas en los planes de desarrollo urbano en conflicto de ejecución.
		MO-1.2. Pavimentar vialidades en zonas con déficit de infraestructura.
		MO-1.3. Adecuar las secciones viales en estatus de propuestas cuando ya fueron ejecutadas.
		MO-1.4. Implementar un programa de mantenimiento en la red vial actual.
	MO-2 Modernizar y dar mantenimiento de los dispositivos de control de tránsito.	MO-2.1. Implementar un programa de actualización y modernización de los semáforos.
Gobernanza	MO-3. Fortalecer el sistema de vigilancia y cumplimiento normativo.	MO-3.1. Aumentar la presencia policial en las vías.
	GO-1: Reestructurar la arquitectura institucional de la ZMCH	GO-1.1 Establecer direcciones y organismos de movilidad.
	GO-2. Homologar la normatividad aplicable a instrumentos de planeación urbana	GO-2.1. Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad en materia de derecho de vía de la CFE.
		GO-2.2. Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad para que se alineen con la NOM-004-SEDATU-2023.
		GO-2.3 Adecuar permisos de construcción para incluir diseño inclusivo para la red ciclista.

Fuente: Elaboración propia



## 5. Subprograma peatonal

La movilidad peatonal no se limita únicamente a la construcción de banquetas y cruces peatonales. En su lugar, se enfoca en la revitalización de áreas públicas segregadas, proporcionando suficiente espacio para que los peatones se desplacen de manera segura y confortable.

En la planificación urbana y en la gestión de la movilidad, **la movilidad peatonal desempeña un papel fundamental al transformar las calles en espacios públicos de convivencia que revitalizan la dinámica local**, al mismo tiempo que facilita el flujo de personas entre las zonas que atraen y generan viajes. Este enfoque busca un **nuevo paradigma que sea más sostenible, eficiente y respetuoso tanto con el entorno natural como con los habitantes** de Aquiles Serdán.

La creación de espacios públicos de calidad debe **fomentar la movilidad peatonal, asegurando la interacción cómoda y segura para todas las personas, sin importar su condición física**. Esto se logra mediante estándares como cruces peatonales adecuados, calles y banquetas bien diseñadas, señalización clara y pavimentos en buen estado.

Las líneas de acción propuestas tienen como principal **objetivo establecer una infraestructura peatonal que funcione como una red continua e integrada, asegurando el acceso de los peatones a bienes y servicios**.

### 5.1. Estado actual

En el centro de población de Aquiles Serdán, los datos de las matrices de viaje origen-destino revelaron que 1,619 desplazamientos, equivalentes al 4.28% de todos los viajes realizados dentro del área urbana principal del municipio, se efectuaron en distancias entre 500 m y 1 km. Dada la brevedad de estos trayectos, es factible que una proporción significativa pueda realizarse completamente a pie. No obstante, es fundamental destacar que todos los desplazamientos, independientemente del modo principal de transporte utilizado, comprenden segmentos de movilidad peatonal en su origen y destino.

Esta perspectiva agrega una dimensión significativa al análisis de la movilidad urbana, subrayando la importancia de **considerar la movilidad peatonal no solo como un modo de transporte independiente, sino también como un elemento fundamental en todos los desplazamientos urbanos**.



En Aquiles Serdán, las banquetas presentan diversas problemáticas que afectan la movilidad peatonal, con algunas más presentes en ciertos centros de población. Por ejemplo, en Santa Eulalia se encuentran banquetas estrechas, lo que dificulta la circulación cómoda de los peatones.

En cuanto a las problemáticas comunes a todos los centros de población de Aquiles Serdán, se observa que las banquetas carecen de una delimitación clara de las franjas longitudinales. Esto provoca que el mobiliario urbano se convierta en un obstáculo y que algunas zonas sean utilizadas indebidamente como estacionamiento en vía. La situación se agrava por la falta generalizada de elementos que proporcionen sombra y refugio a lo largo de estos espacios peatonales, lo cual puede desincentivar los viajes a pie, especialmente durante los meses de calor extremo característicos de la región. Estas deficiencias combinadas comprometen significativamente la funcionalidad y el atractivo de las banquetas para los peatones en todo el municipio de Aquiles Serdán.

## 5.2. Estructura del subprograma

Ilustración 4. Estructura del subprograma peatonal

PE-1. Aumentar la disponibilidad de la infraestructura peatonal.	PE-1.1. Construir banquetas nuevas en áreas sin banquetas. PE-1.2. Construir senderos y andadores verdes en los principales centros urbanos.
PE-2. Optimizar las condiciones de la movilidad peatonal.	PE-2.1. Desarrollar un programa de eliminación de obstáculos en las banquetas con gran afluencia de peatones. PE-2.2. Colocar dispositivos de ayuda a personas con discapacidad o movilidad limitada en intersecciones.
PE-3. Promover medidas de seguridad peatonal.	PE-3.1. Desarrollar un programa de cruces seguros en puntos estratégicos. PE-3.2. Construir áreas de resguardo peatonal en vialidades sin refugio.

Fuente: Elaboración propia



### 5.3. Línea de acción PE-1. Aumentar la disponibilidad de la infraestructura peatonal

De acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), la accesibilidad es un principio rector de la movilidad que se refiere a la condición que permite el desplazamiento y la utilización de la infraestructura, los servicios y los elementos del sistema de movilidad y seguridad vial por todas las personas, sin distinción de edad, género, condición social, capacidades físicas, sensoriales o cognitivas, o cualquier otra condición.

Bajo ese contexto, el PSAMSAS debe garantizar el acceso a todos los modos de transporte, acorde a la pirámide de la movilidad, priorizando a los peatones, contribuyendo en la construcción de infraestructura peatonal que garantice el derecho a la movilidad en el centro de población de Aquiles Serdán.

El planteamiento de aumentar la disponibilidad de la infraestructura peatonal persigue los siguientes **objetivos específicos**:

- Incrementar la cobertura de banquetas y andadores peatonales en todas las vialidades urbanas.
- Identificar corredores viales con potencial para ser peatonalizados de manera parcial o total en áreas céntricas, históricas o de gran afluencia peatonal.
- Desarrollar caminos peatonales, senderos y circuitos creativos en parques, áreas verdes y zonas de valor ambiental para fomentar la caminata y actividad física al aire libre.

Para lograr los objetivos, la línea de acción se estructura de las siguientes **actuaciones concretas**:

- a) Construir banquetas nuevas en áreas sin banquetas.
- b) Construir senderos y andadores verdes en los principales centros urbanos.



### 5.3.1. Actuaciones concretas

A continuación, se presenta una descripción de los objetivos que se persiguen con cada una de las actuaciones. Estas actuaciones están diseñadas para aumentar la disponibilidad de infraestructura peatonal, promover la accesibilidad, seguridad vial, y fomentar un entorno urbano más sostenible y amigable para los peatones.

Tabla 12. Actuaciones concretas de la línea de acción PE-1. Aumentar la disponibilidad de infraestructura peatonal

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
PE-1.1. Construir banquetas nuevas en áreas sin banquetas.	Contar con la estructura peatonal básica que cumpla con los estándares mínimos de seguridad y accesibilidad dentro de los centros urbanos.	Movilidad inclusiva, de calidad y segura.	Gobiernos municipales	Infraestructura
PE-1.2. Construir senderos y andadores verdes en los principales centros urbanos.	Tener espacios públicos accesibles y atractivos para los residentes y visitantes de la ciudad.	Movilidad sostenible y resiliente.	Gobiernos municipales	Infraestructura

Fuente: Elaboración propia

#### PE 1.1. Construir banquetas nuevas en áreas sin banquetas

En el centro de población de Aquiles Serdán, los datos del INV 2020, muestran que el 19.92% de los frentes de manzana no cuentan con banqueta, 27.63 km, principalmente en Santa Eulalia.

Se propone construir banquetas nuevas en el centro de población de Aquiles Serdán, las cuales deberán cumplir con las especificaciones detalladas en la NOM-004-SEDATU-2023, en el subapartado 8.1 referente a infraestructura peatonal, garantizando su accesibilidad universal y diseñándolas como espacios públicos habitables que respondan a las condiciones climáticas extremas, así como asegurando que sean permeables y seguras, contribuyendo así a prevenir la criminalidad.

Para identificar los frentes de manzana que requieren de nuevas banquetas, se empleó la metodología de priorización de áreas a intervenir descrita en el apartado 2.4.5, la cual facilita la selección de las zonas prioritarias en función de las necesidades de los habitantes de dichas áreas.

#### Objetivos

- Mejorar la seguridad de los peatones al proporcionar infraestructuras adecuadas y seguras para el tránsito peatonal en las áreas urbanas.



- Garantizar que las banquetas sean accesibles para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades, cumpliendo con los estándares de accesibilidad establecidos.
- Contribuir al desarrollo y mejoramiento de la infraestructura urbana, asegurando que todos los frentes de manzana cuenten con banquetas adecuadas.
- Promover el uso del espacio peatonal y fomentar una cultura de movilidad peatonal segura y eficiente en los centros urbanos.

#### Alcances

En el centro de población de Aquiles Serdán, siguiendo la metodología de priorización del apartado 2.4.5, se requiere la construir 27.63km de nuevas banquetas. A corto plazo, se propone construir a corto plazo un total de 2.81 km: 2.23 km en la comunidad de Santa Elena, 0.18 km en Vista San Guillermo y 0.40 km en Punta Oriente. A mediano plazo, se propone la construcción de un total de 2.34 km: 1.83 km en Punta Oriente, 0.21 km en Vista San Guillermo y 0.30 km en Santa Eulalia. A largo plazo, se contemplan un total de 2.34 km en Santa Eulalia. Dado el desarrollo urbano cambiante, se recomienda enfocarse en las metas a corto plazo. (ver Ilustración 5).

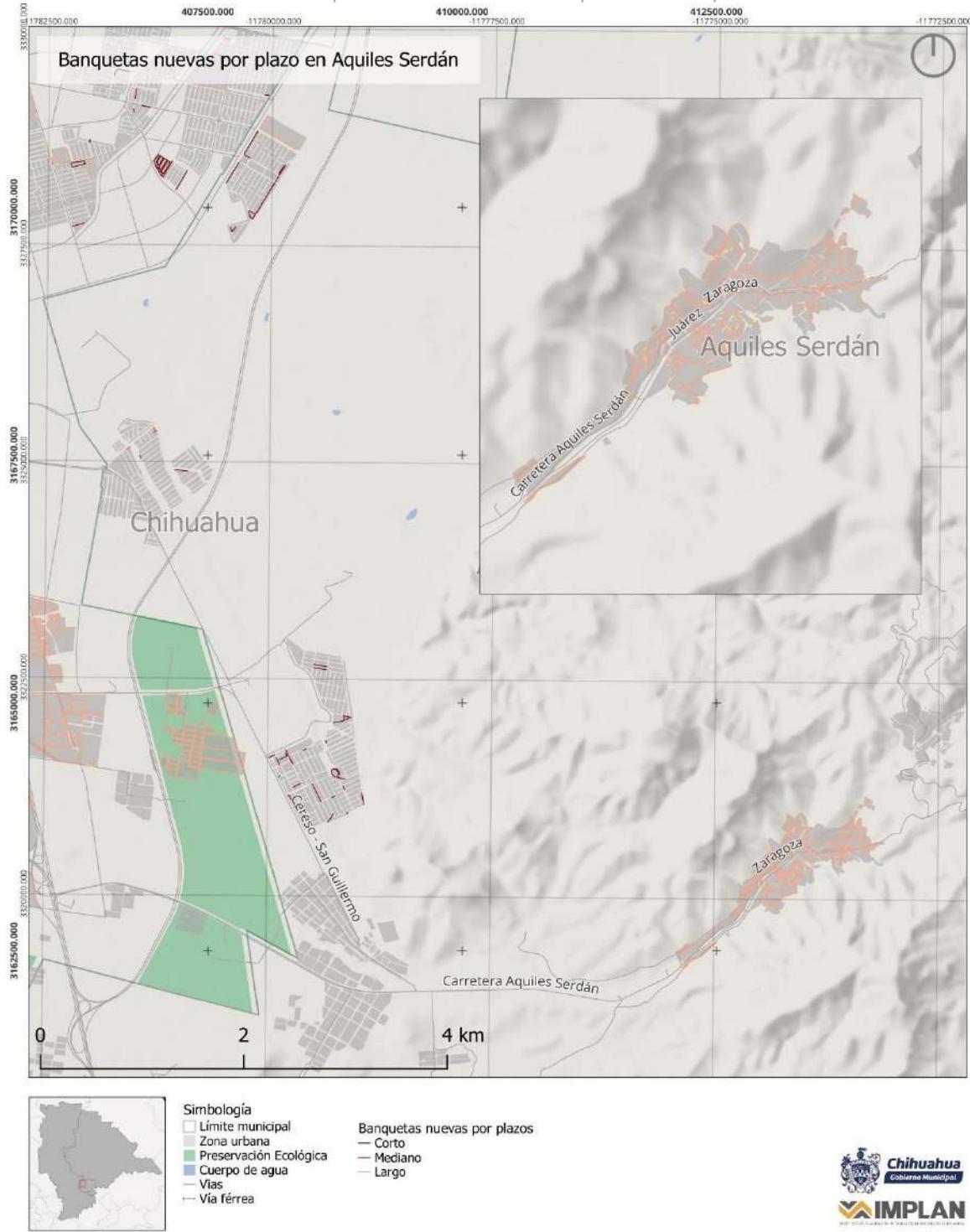
Tabla 13. Metas de banquetas nuevas para cada plazo dentro del centro de población de Aquiles Serdán

Plazo	Longitud (km)
Corto	2.81
Mediano	2.34
Largo	2.34
Total	7.50

Fuente: Elaboración propia



Ilustración 5. Banquetas nuevas en el centro de población de Aquiles Serdán



Fuente: Elaboración propia

Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



### PE-1.2. Construir senderos y andadores verdes en los principales centros urbanos

La NOM-004-SEDATU-2023, define a los senderos como espacios de circulación en zonas abiertas, originados por el paso constante de personas, mientras que los andadores están rodeados por construcciones en donde se proyectan franjas de circulación que den acceso a los predios (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU], 202, p. 8.15).

Los senderos verdes contribuyen como estrategia de planificación al conservar y conectar recursos naturales y culturales clave, estableciendo redes verdes que sustentan servicios ambientales esenciales para el desarrollo de paisajes sustentables (Corredores verdes, 2016).

Es por lo anterior, que se propone construir senderos y andadores verdes en los ramales del río Chuvíscar que discurren por los centros de población de Aquiles Serdán

Estos senderos cumplirán lo señalado en la NOM-004-SEDATU-2023 en el apartado 8.1.5, y demás especificaciones técnicas que correspondan.

#### Objetivos

- Promover el turismo local y regional, atrayendo a visitantes interesados en disfrutar de espacios naturales y actividades al aire libre.
- Fomentar la actividad física y el bienestar de la comunidad, proporcionando oportunidades para caminar, trotar, andar en bicicleta y participar en actividades recreativas al aire libre.
- Contribuir a la conservación del medio ambiente y la biodiversidad, al proteger y resaltar áreas naturales como los ramales del río Chuvíscar.
- Crear oportunidades económicas para comercios locales, al aumentar la afluencia de personas que visitan las áreas cercanas a los senderos, lo que podría impulsar la demanda de servicios y productos locales.



### Alcances

Dentro de Aquiles Serdán, se propone construir 4.28 km de senderos verdes a corto plazo, conforme a la metodología de priorización previamente mencionada, en los centros de población de Vista San Guillermo y Santa Elena donde discurren ramales del río Chuvíscar.

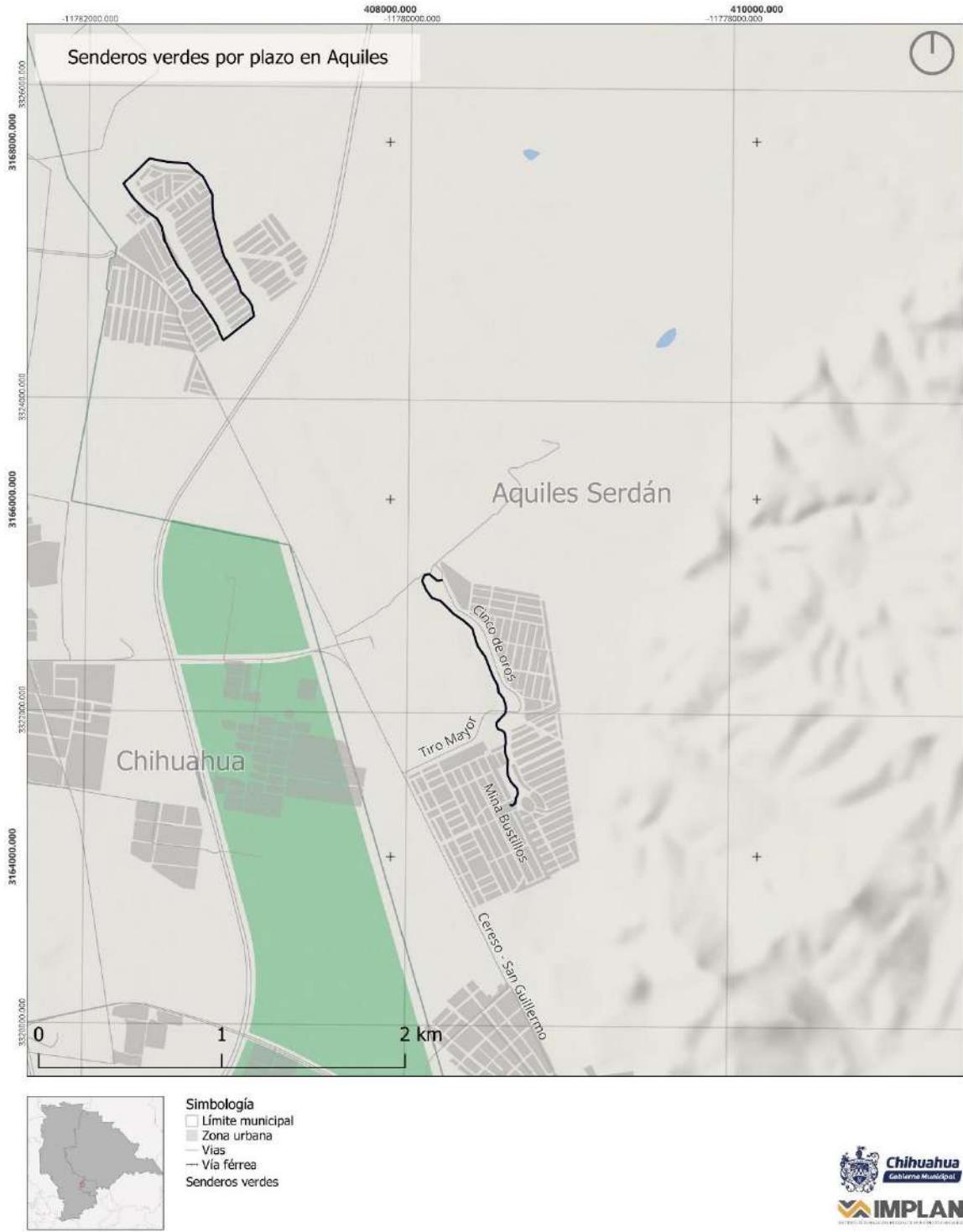
En Santa Elena, se propone construir un sendero verde de 1.65 km que atraviese la localidad de norte a sur y se conecte con el parque Laderas de San Guillermo. Mientras que, en Vista San Guillermo, se plantea construir un andador de 2.63 km en el área adyacente a los ramales que funciona actualmente como parque y se encuentra subutilizado.

Tabla 14. Propuesta de senderos verdes para cada plazo dentro del centro de población de Aquiles Serdán

Sendero	Plazo	Longitud (km)
Sendero Santa Elena	Corto	1.65
Sendero vista San Guillermo	Corto	2.63
Total		4.28

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 6. Senderos verdes por plazo en el centro de población de Aquiles Serdán



Fuente: Elaboración propia

Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



#### 5.4. Línea de acción PE-2. Optimizar las condiciones de la movilidad peatonal

La LGMSV tiene dentro de sus principios rectores la eficiencia, en referencia a que los desplazamientos deben de ser ágiles y asequibles. Mejorar las condiciones para la movilidad en espacios de gran afluencia garantiza un desplazamiento eficiente y seguro en entornos urbanos. Estos espacios suelen experimentar una alta demanda de movilidad, lo que puede generar congestión, riesgos para la seguridad vial y dificultades de accesibilidad. Por lo tanto, implementar medidas que mejoren la movilidad en estas áreas no solo facilita el desplazamiento de las personas, sino que también contribuye a la vitalidad económica, social y cultural de la comunidad al fomentar la interacción y el acceso equitativo a los servicios y actividades.

El planteamiento de optimizar las condiciones de la movilidad peatonal busca los siguientes **objetivos específicos**:

- Mejorar la visibilidad, orientación y seguridad de los peatones.
- Mejorar la accesibilidad universal de la infraestructura peatonal, eliminando barreras físicas y cumpliendo con criterios de diseño inclusivo que faciliten el tránsito seguro.
- Dotar de dispositivos de accesibilidad, para eliminar barreras físicas al tránsito de personas con discapacidad motriz.

Para lograr los objetivos, la línea de acción se estructura de las siguientes **actuaciones concretas**:

- a) Desarrollar un programa de eliminación de obstáculos en las banquetas con gran afluencia de peatones.
- b) Colocar dispositivos de ayuda a personas con discapacidad o movilidad limitada en intersecciones.



#### 5.4.1. Actuaciones concretas

A continuación, se detallan los objetivos buscados con cada una de las líneas de acción. Estas acciones buscan mejorar la eficiencia de los viajes realizados por los peatones y facilitar la movilidad para personas con discapacidad, creando entornos legibles y sin obstáculos. Cada intervención será abordada minuciosamente, considerando las áreas de mayor afluencia, los antecedentes que respaldan su importancia y su alineación con el PMDAS, así como los actores clave involucrados.

**Tabla 15. Actuaciones concretas de la línea de acción PE-2. Optimizar las condiciones de la movilidad peatonal**

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
PE-2.1. Desarrollar un programa de eliminación de obstáculos en las banquetas con gran afluencia de peatones.	Mejorar la circulación y la seguridad de las personas en zonas de alta afluencia peatonal.	Movilidad inclusiva, de calidad y segura.	Gobiernos municipales	Infraestructura
PE-2.2. Colocar dispositivos de ayuda a personas con discapacidad o movilidad limitada en intersecciones.	Promover la inclusión y facilitar la movilidad de personas con discapacidad.	Movilidad inclusiva y segura.	Gobiernos municipales	Infraestructura

Fuente: Elaboración propia

#### PE-2.1. Desarrollar un programa de eliminación de obstáculos en las banquetas con gran afluencia de peatones

El programa surge como una iniciativa destinada a mejorar la circulación, seguridad y habitabilidad de los peatones en áreas urbanas con alta afluencia de personas. A través de acciones planificadas y coordinadas, busca promover una mejor integración del espacio público, facilitando la libre circulación peatonal mediante la eliminación de obstáculos, optimización de la iluminación y mejora de las condiciones de habitabilidad, contribuyendo así a una mayor calidad de vida urbana.

Una iluminación adecuada es esencial para la seguridad y la circulación peatonal efectiva, especialmente durante las horas nocturnas. La falta de iluminación puede convertir espacios aparentemente seguros en zonas de riesgo, dificultando la detección de obstáculos y generando inseguridad. Asimismo, el programa aborda la necesidad de mejorar la habitabilidad de las banquetas, considerando que muchas áreas, aunque libres de obstáculos, carecen de elementos que las hagan confortables y atractivas para los peatones. Esto incluye la incorporación de vegetación apropiada, mobiliario urbano funcional y otros elementos que mejoren el confort térmico y la experiencia general del usuario en el espacio público.



Por lo tanto, se propone desarrollar un programa que no solo elimine obstáculos físicos, sino que también mejore la iluminación y la habitabilidad en banquetas con alta afluencia peatonal o en zonas estratégicas.

Estas intervenciones deben cumplir con las especificaciones detalladas en la NOM-004-SEDATU-2023, concretamente en el subapartado 8.9 que aborda el acondicionamiento para la habitabilidad con los siguientes objetivos (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU], 2023, p. 8.9).

#### Objetivos

- Garantizar la visibilidad necesaria en intersecciones para facilitar la circulación de peatones y vehículos, colocando el mobiliario urbano fuera de los 7.50 m desde la guarnición de la vía transversal, exceptuando la señalización vial y dispositivos de protección peatonal.
- Prevenir intrusiones físicas, luminosas o sonoras en espacios privados debido a elementos de acondicionamiento como: pavimentos, vegetación, iluminación y mobiliario urbano.
- Evitar obstáculos visuales hacia edificios relevantes, monumentos o paisajes característicos, con excepción de la vegetación.
- Facilitar el acceso de peatones y vehículos a los predios, eliminando obstáculos en las banquetas.
- Aumentar la seguridad y facilitar la circulación peatonal, mediante alumbrado público en las áreas peatonales que permita la visibilidad adecuada durante la noche,
- Mejorar las condiciones de habitabilidad en las banquetas incorporando elementos que contribuyan a un entorno más habitable y agradable para los peatones.

#### Alcances

- **Identificación de obstáculos.** En un corto plazo, se deberá realizar un diagnóstico detallado de las áreas urbanas con alta afluencia de peatones para identificar los obstáculos presentes en las banquetas, y evaluar los riesgos asociados a los obstáculos identificados para priorizar su eliminación en función del grado de peligro que representen para la seguridad peatonal.
- **Eliminación de obstáculos.** Llevar a cabo la eliminación de obstáculos, como postes, contenedores de basura, vehículos estacionados en zonas no permitidas y otros elementos



que obstruyan el paso en las banquetas, de acuerdo con los plazos propuestos en cada centro de población.

- **Instalación de alumbrado y vegetación.** Conforme a los plazos de cada centro de población, se debe implementar un plan integral para mejorar la iluminación en áreas peatonales prioritarias. Paralelamente, desarrollar y ejecutar un plan de arborización y paisajismo urbano, incorporando especies vegetales adecuadas al clima local que proporcionen sombra y mejoren el confort térmico, sin obstaculizar el tránsito peatonal.
- **Monitoreo y seguimiento.** Realizar un seguimiento continuo a corto, mediano y largo plazo, de las acciones implementadas y evaluar periódicamente la efectividad del programa en la mejora de la circulación y la seguridad peatonal.
- **Sensibilización y educación.** Realizar a corto, mediano y largo plazo, campañas de sensibilización y educación dirigidas a la comunidad para promover el respeto por el espacio peatonal y la importancia de mantener despejadas las banquetas.

En los centros de población de Santa Elena y Vista San Guillermo, ubicados en Aquiles Serdán, se propone implementar en el corto plazo el programa de eliminación de banquetas, especialmente en las vialidades cercanas a escuelas, parques y otros lugares con alta afluencia peatonal. Este programa se complementará con la instalación de iluminación peatonal adecuada y la incorporación de vegetación para mejorar el confort y la seguridad. A mediano plazo, se sugiere extender este programa a las vialidades de acceso a estos centros urbanos. Finalmente, a largo plazo, se plantea aplicar el programa en las vialidades con mayor tránsito peatonal en el centro de población de Santa Eulalia.

Los plazos establecidos para este municipio se basan en la metodología de priorización descrita en el apartado 2.4.5.



### PE-2.2. Colocar dispositivos de ayuda a personas con discapacidad o movilidad limitada en intersecciones

Según el Censo de Población y Vivienda 2020 (Censo 2020), el 0.43% de la población de Aquiles Serdán tiene discapacidad motriz. Sin embargo, el Inventario Nacional de Viviendas (INV) del mismo año revela que apenas el 11.22% de las vialidades del municipio cuentan con rampas. Esta disparidad entre la presencia de población con movilidad reducida y la escasa infraestructura adaptada representa un serio obstáculo para la accesibilidad universal. La insuficiencia de rampas no solo dificulta el desplazamiento de personas con discapacidad, sino que también afecta a adultos mayores, personas con lesiones temporales y familias con carriolas, limitando su participación plena en la vida comunitaria y su acceso a servicios esenciales.

La instalación de dispositivos diseñados para asistir a personas con discapacidad, tales como rampas, cruces peatonales a nivel, pavimento podotáctil, semáforos auditivos y áreas de descanso, en áreas de alta afluencia como calles peatonales, centros de salud, instituciones educativas, edificios gubernamentales y puntos de transporte público, así como en intersecciones con alto índice de accidentes vehiculares, promueve la equidad y mejorar la movilidad de las personas con discapacidad.

Estos dispositivos deberán cumplir lo estipulado en la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022. Del mismo modo que deberán atenerse a la NOM-004-SEDATU-2023, en el apartado 8.1.2.1 sobre cruces peatonales.

La colocación de dispositivos de ayuda a personas puede implementarse a la par de la actuación PE-3.1, reforzando las zonas cercanas a servicios especializados para personas con discapacidad.

#### Objetivos

- Promover la accesibilidad universal al mejorar la infraestructura urbana y los espacios públicos para que sean utilizables por personas con discapacidad.
- Facilitar la movilidad y el desplazamiento de las personas con discapacidad, garantizando su seguridad y comodidad al transitar por las calles, intersecciones y otros espacios públicos.
- Fomentar la inclusión social al eliminar barreras físicas y proporcionar igualdad de oportunidades de acceso y participación en la sociedad.



## Alcances

En el centro de población de Aquiles Serdán se propone la colocar dispositivos de ayuda para personas con discapacidad junto con la actuación PE-3.1, programa de cruces seguros, en las vialidades secundarias que dan acceso a los conjuntos habitacionales de Santa Elena y Vista San Guillermo, al igual que en las inmediaciones de las escuelas, parques u otros centros con alta afluencia peatonal al interior, en un corto plazo. Mientras que, en Santa Eulalia, la colocación se planea a largo plazo en las principales intersecciones de la calle Benito Juárez.

### 5.5. Línea de acción PE-3. Promover medidas de seguridad peatonal

La promoción de medidas de seguridad en espacios peatonales auxilia a mitigar los siniestros de tránsito que afectan a peatones y personas con discapacidad, lo cual está en línea con los principios rectores de seguridad y seguridad vial de la LGMSV. Desarrollar programas dedicados a la seguridad vial y construir infraestructura especial para personas con discapacidad en áreas críticas, garantiza la accesibilidad para todos, fomenta la inclusión social y permite el uso de los espacios públicos de manera equitativa.

Mejorar las condiciones para la movilidad en espacios de gran afluencia garantiza un desplazamiento eficiente y seguro en entornos urbanos. Estos espacios suelen experimentar una alta demanda de movilidad, lo que puede generar congestión, riesgos para la seguridad vial y dificultades de accesibilidad. Por lo tanto, implementar medidas que mejoren la movilidad en estas áreas no solo facilita el desplazamiento de las personas, sino que también contribuye a la vitalidad económica, social y cultural de la comunidad al fomentar la interacción y el acceso equitativo a los servicios y actividades.

El planteamiento de promover medidas de seguridad peatonal busca los siguientes **objetivos específicos**:

- Reducir los riesgos de atropellamientos y colisiones a peatones.
- Proveer espacios seguros de espera temporal para peatones en puntos conflictivos o de alta exposición al tránsito vehicular.



Para lograr los objetivos, la línea de acción se estructura de las siguientes **actuaciones concretas**:

- a) Desarrollar un programa de cruces seguros en puntos estratégicos
- b) Construir áreas de resguardo peatonal en vialidades sin refugio.

#### **5.5.1. Actuaciones concretas**

A continuación, se presenta una descripción de los objetivos que se persiguen con cada una de las líneas de actuación. Estos objetivos están orientados a mejorar la seguridad peatonal, fomentar la accesibilidad, y facilitar la movilidad de personas con discapacidad. Cada uno de estos objetivos será abordado en detalle, los antecedentes que respaldan su relevancia, así como su alineación con los instrumentos de planeación urbana de Aquiles Serdán, y los actores relevantes para cada uno.

**Tabla 16. Actuaciones concretas de la línea de acción PE-3: Promover medidas de seguridad peatonal**

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
PE-3.1. Desarrollar un programa de cruces seguros en puntos estratégicos.	Mejorar la seguridad peatonal en áreas urbanas implementando cruces seguros en intersecciones críticas y zonas de alto tránsito peatonal.	Movilidad inclusiva, de calidad y segura.	Gobiernos municipales	Infraestructura
PE-3.2. Construir áreas de resguardo peatonal en vialidades sin refugio.	Garantizar la seguridad vial de las personas, al cruzar vialidades amplias.	Movilidad inclusiva, de calidad y segura.	Gobiernos municipales	Infraestructura

Fuente: Elaboración propia

#### **PE-3.1. Desarrollar un programa de cruces seguros en puntos estratégicos**

Los datos de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) de 2022 revelan que los peatones en Aquiles Serdán constituyen el 1.26% de las víctimas fatales por siniestros de tránsito (SdT) en la Zona Metropolitana de Chihuahua (ZMCH). Aunque la incidencia de SdT fatales dentro del centro de población es relativamente baja, se recomienda implementar un programa integral de cruces seguros. Este programa tiene como objetivo garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías públicas, priorizando a los peatones conforme a la pirámide de movilidad.

La estrategia consta de desarrollar un programa de cruces seguros que garantice la integridad física de los usuarios de las vías públicas, que incluye la instalación de semáforos peatonales, señalización clara y visible, reductores de velocidad, y pasos peatonales elevados en puntos críticos, especialmente en tramos de vialidades arteriales donde otras soluciones no sean viables. Estas



medidas no solo mejorarían la seguridad en los cruces viales, sino que también promoverían una cultura de movilidad más inclusiva y sostenible en Aquiles Serdán.

Los cruces seguros deberán cumplir con lo establecido en la NOM-004-SEDATU-2023, en el apartado 8.1. de infraestructura vial peatonal, y contar con los siguientes componentes que garanticen la seguridad vial y ciudadana así como, accesibilidad universal (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU], 2023, p. 8.1.2).

- Alineación entre áreas de aproximación.
- Franja de pavimento podotáctil con bolardos en ambos lados del cruce.
- Marca de cruce peatonal sobre el arroyo vial.
- Semáforo peatonal audible.
- Señalización y dispositivos viales.

#### Objetivos

- Mejorar la seguridad vial y reducir el riesgo de SdT que involucren peatones, ciclistas y personas discapacitadas, mediante medidas específicas en intersecciones y zonas de alto tránsito peatonal.
- Promover una cultura vial orientada hacia el respeto y la prioridad de los peatones, fomentando conductas seguras por parte de conductores y peatones.
- Identificar y priorizar puntos estratégicos en la infraestructura vial donde se requieran intervenciones específicas para mejorar la seguridad de los cruces.
- Coordinar acciones con otras iniciativas de seguridad vial y movilidad urbana para lograr un enfoque integral.

#### Alcances

- **Evaluación y localización de los cruces seguros.** En un corto plazo, se deberá examinar la incidencia de SdT, especialmente en los centros y subcentros urbanos, para determinar las áreas con mayor concentración de incidentes.
- **Diseño y planificación.** Desarrollar a corto plazo, un plan detallado para el diseño y planificación de cruces seguros, el cual incluya un análisis de puntos conflictivos, Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



considerando la regulación de los estándares de diseño propuesta en la NOM-004-SEDATU-2023

- **Integración con transporte público.** Al mismo tiempo que la planificación, hay que asegurar que los cruces peatonales que coincidan con infraestructura de transporte público contengan los elementos previamente mencionados, lo que implica coordinar con las autoridades pertinentes para integrar dichos elementos de seguridad en la intersección de los corredores peatonales con sistemas como el Sistema Integrado de Transporte.
- **Construcción de infraestructura.** Construir o mejorar la infraestructura necesaria, como alineación de áreas de aproximación, extensión de banquetas, instalación de franjas de pavimento podotáctil, bolardos u otros elementos de contención y protección al peatón, marcas de cruces peatonales, semáforos peatonales audibles y demás señalización que garantice la integridad física de los peatones en los cruces, de acuerdo con los plazos propuestos en cada centro de población.
- **Promoción y educación.** Realizar a corto, mediano y largo plazo, campañas de promoción y educación enfocadas en la utilización segura de los cruces peatonales, con el objetivo de concientizar a la comunidad sobre la importancia de la seguridad vial en estas áreas.
- **Mantenimiento y limpieza.** Implementar a corto, mediano y largo plazo, un programa de mantenimiento periódico destinado a garantizar que los cruces peatonales cuenten con los elementos necesarios para su correcto funcionamiento, incluyendo limpieza, eliminación de obstáculos y conservación adecuada.
- **Monitoreo y evaluación.** Implementar a mediano y largo plazo, un sistema de monitoreo para evaluar la efectividad del programa en términos de seguridad, accesibilidad y satisfacción del usuario, y realizar ajustes según sea necesario.

La implementación de los cruces peatonales seguros debe coordinarse con programas complementarios, como la ampliación de banquetas, la mejora de la señalización peatonal, la eliminación de obstáculos, y la instalación de dispositivos de ayuda para personas con discapacidad. Además, se deben considerar las acciones correspondientes de los subprogramas destinados al transporte ciclista, transporte público, y transporte motorizado.



En Aquiles Serdán se propone implementar a corto plazo el programa de cruces seguros en las vialidades secundarias que dan acceso a los conjuntos habitacionales de Santa Elena y Vista San Guillermo, así como en las inmediaciones de escuelas, parques y otros centros con alta afluencia peatonal. Estos centros de población son considerados de mayor prioridad según el método de priorización del apartado 2.4.5, con la meta de realizar tres cruces seguros al año. En Santa Eulalia, la implementación está planificada a largo plazo en las principales intersecciones de la calle Benito Juárez, la vía principal del poblado.

#### **PE-3.2. Construir áreas de resguardo peatonal en vialidades sin refugio**

Las áreas de resguardo, como fajas separadoras, islas, o camellones, ofrecen un espacio seguro para que los peatones se detengan al cruzar la calle, mejorando así la seguridad vial en los pasos peatonales. Además, reducen la distancia de cruce, disminuyen la velocidad de los vehículos y aumentan la conciencia de los conductores sobre la presencia del cruce. Estas áreas también proporcionan espacio adicional para realizar giros en "U" en condiciones poco seguras y ayudan a calmar el tráfico al reducir el ancho de la calzada en las intersecciones, especialmente en los carriles donde los conductores hacen giros a la izquierda o siguen derecho. En Estados Unidos, los refugios para peatones han demostrado reducir el porcentaje de atropellos y muertes a causa del tránsito entre un 57% y un 82% (WRI, 2016).

Según la NOM-004-SEDATU-2023, estas áreas deben ser implementadas en zonas donde existan carriles de transporte público en contraflujo o en las que los usuarios necesiten cruzar más de 4 carriles, especialmente en calles sin semáforos (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU], 2023, p. 8.1.2.2).

Se propone intervenir las intersecciones de áreas de resguardo existentes en las vialidades de Aquiles Serdán para que cumplan con los requisitos establecidos en la NOM-004-SEDATU-2023. Esta normativa proporciona las dimensiones y variantes para cruces con áreas de resguardo en su apartado 8.1.2.2.

#### **Objetivos**

- Proveer espacios seguros donde los peatones puedan detenerse al cruzar calles anchas o con tráfico rápido.
- Facilitar la movilidad y seguridad de los peatones al reducir la distancia de cruce.



**RED  
PLANNERS**

- Facilitar y dar seguridad a giros a la izquierda y en "U" seguros y
- Calmar el tráfico al reducir el ancho de la calzada en las intersecciones.

#### Alcances

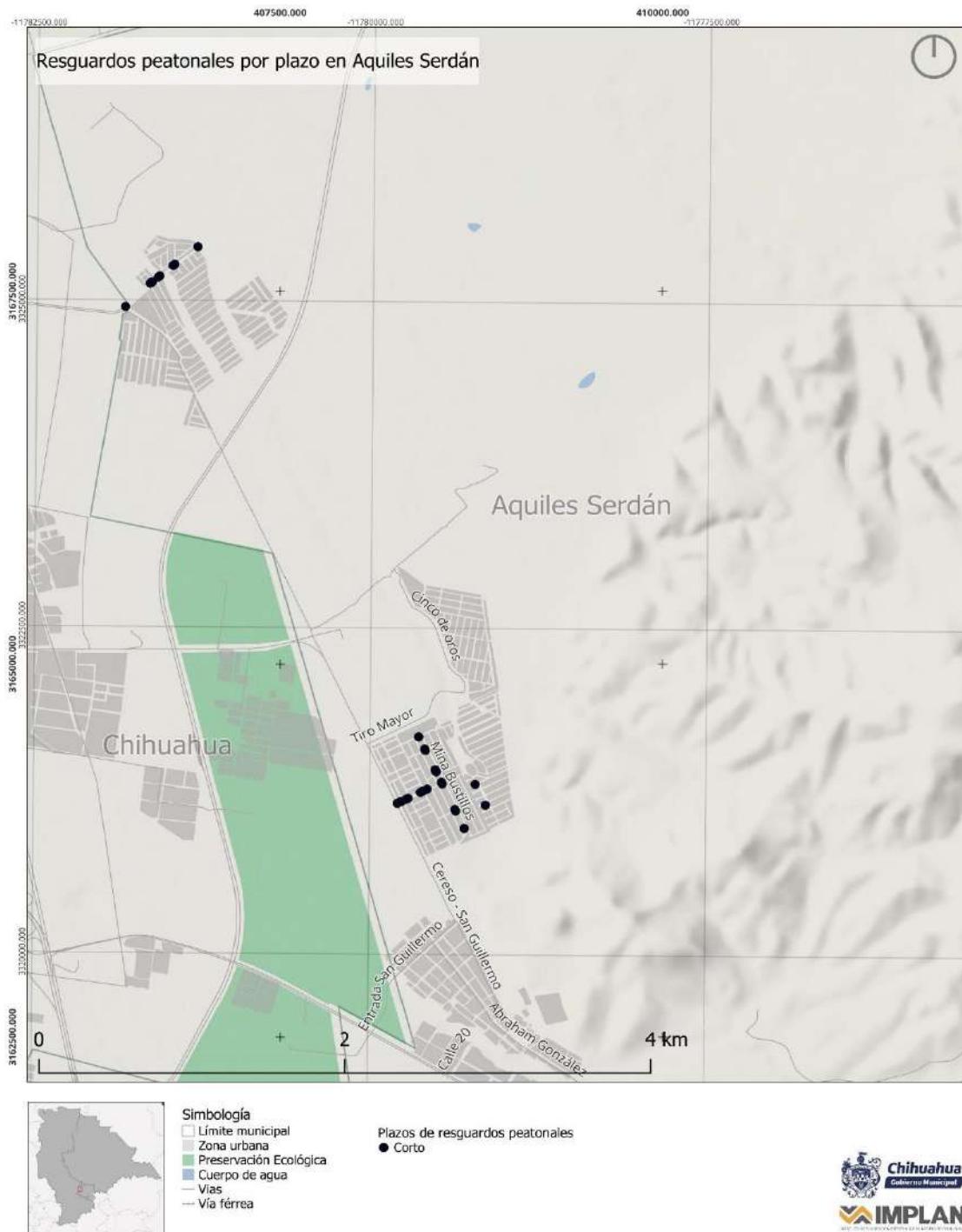
En Aquiles Serdán no se encontraron vialidades que requieran esta actuación. A pesar de esto, se propone intervenir en los cruces de los camellones de las vialidades principales de los centros de población Vista San Guillermo y Santa Elena, de la mano de la actuación PE-3.1, acorde a la metodología de priorización del apartado 2.4.5.

**Tabla 17. Propuesta de mejoramiento de áreas de resguardo en vialidades del centro de población de Aquiles Serdán**

Centro de población	Vialidad	Tramo	Plazo	Cruces
Vista San Guillermo	Bvd. El Mineral	Entre C. Topacio y C. Turquesa	Largo	7
Santa Elena:	Mina Santa Rita	Entre Carretera 46 y C. Mina la Negrita	Mediano	8
	Calle Mina Bustillos	Entre Mina Almanceña y Mina la Veladora	Corto	10
	Calle Portal del Olmedal	Entre Paseo del Portal y Portal de la Calle Nueva	Largo	2
<b>Total</b>				<b>27</b>

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 7. Nuevas áreas de resguardo en vialidades con camellón por plazo en el centro de población de Aquiles Serdán



Fuente: Elaboración propia

Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



## 6. Subprograma ciclista

Actualmente, es necesario que las ciudades migren hacia modos de transporte más sostenibles, mediante acciones como la **movilidad en bicicleta**, teniendo un **impacto positivo en aspectos sociales, económicos y ambientales**. La bicicleta como modo de transporte se debe fomentar por medio de la creación de infraestructura adecuada, como carriles exclusivos, biciestacionamientos seguros y sistemas de bicicletas públicas, entre otros. El uso de la bicicleta en las ciudades debe de verse, no sólo como un modo alternativo para la movilidad, sino como un modo complementario sobre todo al transporte público.

El **objetivo general** de este subprograma es **fomentar una movilidad ciclista coherente, directa, segura, cómoda y atractiva** que contribuya a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, reducir los niveles de congestión vehicular y tiempos de desplazamiento, disminuir la contaminación atmosférica y promover un uso racional del espacio público. Para ello, se propone **desarrollar una red ciclista integrada, accesible y eficiente que garantice la fluidez y seguridad de los ciclistas, así como la intermodalidad con los distintos modos de transporte y la interconexión eficaz entre los puntos atractores y generadores de viajes**.

En este sentido, el subprograma de movilidad ciclista se erige como un pilar fundamental para el desarrollo urbano sustentable de Chihuahua, contribuyendo a la construcción de una **ciudad más habitable, inclusiva y amigable con el medioambiente**, en consonancia con los principios de equidad, accesibilidad y eficiencia que rigen la planificación del transporte en el ámbito local.

### 6.1. Estado actual

El uso de la bicicleta en Aquiles Serdán se percibe principalmente como una actividad recreativa, en lugar de un modo de transporte cotidiano. Esta perspectiva ha resultado en una ausencia total de infraestructura ciclista en el municipio. La falta de vías dedicadas para ciclistas limita significativamente las opciones de movilidad sostenible para los habitantes de Aquiles Serdán.

Los centros de población de Aquiles Serdán no cuentan con ninguna red de ciclovías o carriles exclusivos para bicicletas. Esta carencia de infraestructura ciclista impide la adopción de la bicicleta como un medio de transporte seguro y eficiente en el municipio. Para fomentar una movilidad más sostenible e inclusiva en Aquiles Serdán, es necesario desarrollar una infraestructura ciclista adecuada



que conecte áreas residenciales, comerciales y de equipamiento urbano. La implementación de una red ciclista coherente y conectada no solo mejoraría las opciones de transporte para los ciudadanos, sino que también promovería un estilo de vida más saludable y ambientalmente responsable en el municipio.

## 6.2. Estructura del subprograma

Ilustración 8. Estructura del subprograma ciclista

CI-1. Ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista.	CI-1.1 Construir una red de infraestructura ciclista. CI-1.2 Integrar infraestructura verde en los itinerarios ciclistas.
---	--

Fuente: Elaboración propia

## 6.3. Línea de acción CI-1. Ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista

En Aquiles Serdán, el uso de la bicicleta no se ha fomentado como un medio de transporte cotidiano debido a la ausencia de infraestructura adecuada. Por lo tanto, es esencial proponer la construcción de una red de ciclovías que promueva la movilidad sostenible, reduzca la congestión del tráfico, mejore la salud pública, disminuya los accidentes, impulse el turismo y el comercio local, fomente la inclusión social y eleve la calidad de vida de los habitantes.

Se propone desarrollar una infraestructura ciclista que conecte diversas áreas de atracción y generación de viajes, como zonas residenciales, comerciales, educativas y laborales. Además, se plantea diseñar la red considerando puntos de transferencia modal, para ampliar el alcance de los usuarios y facilitar la integración con otros medios de transporte. Esta nueva infraestructura establecerá las bases para un sistema de movilidad más sostenible y eficiente en Aquiles Serdán, transformando la bicicleta de un medio meramente recreativo a una opción viable para el transporte diario.

El planteamiento de fomentar la bicicleta como un modo de transporte persigue los siguientes **objetivos específicos**:

- Promover el uso de la bicicleta en la zona metropolitana.
- Garantizar la conectividad de la actual red de bicicletas y reducir el tiempo de acceso a los espacios atractores de viajes.



- Mejorar la convivencia con el resto de los modos de transporte.
- Garantizar la circulación segura de bicicletas y reducir la siniestralidad ciclista.

Para lograr los objetivos, la línea de acción se estructura de las siguientes **actuaciones concretas**:

- a) Construir una red de infraestructura ciclista.
- b) Integrar infraestructura verde en los itinerarios ciclistas.

#### **6.3.1. Actuaciones concretas**

Estas actuaciones buscan ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista de Aquiles Serdán. Cada intervención se abordará detalladamente, incluyendo su alineación con los planes directores urbanos y los actores relevantes para cada una.

Tabla 18. Actuaciones concretas de la línea de acción CI-1. Ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
CI-1.1. Construir una red de infraestructura ciclista.	Mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida de los ciudadanos.	Movilidad de calidad	Gobiernos municipales	Infraestructura
CI-1.2. Integrar infraestructura verde en los itinerarios ciclistas.	Mejorar la calidad ambiental de la ciudad y promover un entorno más saludable y agradable.	Movilidad de calidad	Gobiernos municipales	Infraestructura

Fuente: Elaboración propia

##### **CI-1.1. Construir una red de infraestructura ciclista**

Actualmente, Aquiles Serdán carece de infraestructura ciclista, lo que impide la conectividad efectiva entre los puntos generadores y atractores de viaje. Como resultado, el uso de la bicicleta se limita principalmente a actividades recreativas.

Por lo tanto, es indispensable proponer la construcción de una infraestructura ciclista coherente y multimodal en Aquiles Serdán que permita realizar recorridos seguros y directos. Una red ciclista bien planificada motivará a los habitantes del municipio a adoptar la bicicleta como medio de transporte y fomentará una cultura de movilidad sostenible.



La proyección de esta nueva red de infraestructura ciclista deberá basarse en un estudio detallado de la función de las vialidades de Aquiles Serdán, lo que permitirá seleccionar la tipología más adecuada para cada tramo. Es importante destacar que el éxito de la implementación de esta red dependerá en gran medida de la aceptación por parte de la ciudadanía. Por ello, se recomienda comunicar el proyecto no solo a los grupos de ciclistas, sino también a todos los habitantes que se verán afectados por la construcción de la red. Es crucial enfatizar los beneficios que la infraestructura ciclista aportará a la economía local, la seguridad en los espacios públicos y el fortalecimiento de la comunidad en Aquiles Serdán.

### **Objetivos**

- Incentivar la bicicleta como un modo de transporte.
- Generar una red de infraestructura ciclista coherente, directa, segura, cómoda y atractiva.
- Conectar espacios generadores con atractores de viajes.
- Asegurar la participación en el trazo de la red por parte de colectivos ciclistas.
- Generar una red que se integre con distintos modos de transporte.
- Establecer un plan de evaluación, monitoreo y mantenimiento para la red.

### **Alcances**

En Aquiles Serdán, se propone construir 5.22 km de infraestructura ciclista a corto plazo en los centros de población de Vista San Guillermo y Santa Elena, e integrarla a la propuesta de senderos verdes de la línea de acción PE-1.4 en estas áreas. Además, a mediano plazo, se plantean 3.60 km adicionales para conectar los centros de población de Vista San Guillermo y Santa Elena.

Tabla 19. Metas de infraestructura ciclista para cada plazo dentro del centro de población de Aquiles Serdán

Plazo	Longitud (km)
Corto	5.22
Mediano	3.60
Total	8.82

Fuente: Elaboración propia



**RED  
PLANNERS**

Ilustración 9. Propuesta de red de infraestructura ciclista en Aquiles Serdán



**Simbología**

■ Límite municipal	Red ciclista por plazo
■ Zona urbana	— Corto
■ Centro y subcentro urbano	— Mediano
■ Cuerpo de agua	
— Corriente de agua	
— Vía férrea	



Fuente: Elaboración propia

Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



### CI-1.2. Integrar infraestructura verde en los itinerarios ciclistas

El clima desempeña un papel crucial en la movilidad urbana, especialmente en los modos de transporte no motorizados pues estos están estrechamente relacionados con el contacto directo con el sol, la lluvia o el frío.

En el caso del centro de población de Aquiles Serdán, la temperatura es un elemento importante al momento de proyectar infraestructura ciclista, pues la variabilidad estacional propicia el aumento del uso de los vehículos motorizados, sobre todo en verano cuando las temperaturas máximas llegan a los 36° C.

La implementación de infraestructura verde en itinerarios ciclistas contribuye a mejorar la calidad ambiental, promueve entornos más saludables y agradables para los ciclistas.

#### Objetivos

- Implementar infraestructura verde para la generación de una red ciclista cómoda y atractiva que ayude a incentivar la bicicleta como un modo de transporte.
- Generar corredores verdes que conecten con las áreas naturales de los centros urbanos de Aquiles Serdán.
- Mejorar la calidad del entorno urbano.
- Generar microclimas que ayuden a la reducción de calor y ruido en las vialidades.

#### Alcances

Con la finalidad de concretar los objetivos planteados en un largo plazo en la totalidad de Aquiles Serdán se consideran las cuatro etapas propuestas en la hoja de ruta de implementación de infraestructura verde en las ciudades mexicanas desarrollado por SEDATU, SEMARNAT y GIZ en el año 2019.

- **Preliminares.** Revisión teórica-conceptual referente a infraestructura verde; en esta etapa se integrarán los documentos existentes a nivel nacional e internacional que permitan generar un mejor entendimiento y aplicación del tema.
- **Diseño y análisis.** Identificación de problemáticas, necesidades en Aquiles Serdán; trabajo con actores locales para la generación de ideas y comunicación y socialización del proyecto.



- **Implementación.** Con la Identificación de objetivos y alcances será posible definir los proyectos prioritarios y sus plazos.
- **Monitoreo y evaluación.** Revisión y análisis de resultados por medio de indicadores.
- Se recomienda la revisión del Manual de Calles elaborado por la SEDATU en 2019, específicamente el capítulo 6.7 Infraestructura verde y subterránea para conocer los lineamientos básicos y su forma de integración en las vialidades.

Para la red ciclista, se plantea integrar infraestructura verde en al menos 4.41 km a mediano plazo, que representa el 50% de la red proyectada. Esto se debe a que en algunas secciones de la red no será posible integrar dicha infraestructura.



## 7. Subprograma de transporte público

Un sistema de transporte público eficaz es fundamental para la movilidad sostenible en Aquiles Serdán. El transporte colectivo y una red peatonal bien conectada son cruciales para el desplazamiento de los habitantes.

Promover el uso del transporte público en Aquiles Serdán ofrece ventajas como reducir el tráfico, disminuir emisiones y mejorar la calidad del aire. Además, un transporte público eficiente proporciona acceso equitativo a oportunidades laborales, educativas y recreativas para todos los residentes.

Este subprograma busca mejorar la calidad del transporte público en Aquiles Serdán, elevando así la calidad de vida urbana. Se aspira a crear un servicio de transporte colectivo confiable, eficiente y accesible para toda la población.

Para alcanzar este objetivo, se plantea mejorar la infraestructura del transporte público, modernizando estaciones y paradas. También se busca fomentar la intermodalidad física y operacional, asegurando que las paradas sean accesibles, seguras y eficientes, facilitando la integración en el sistema de transporte.

### 7.1. Estado actual

Dentro de los centros de población de Aquiles Serdán se identificaron 45 paradas, principalmente en San Guillermo. A pesar de ello, se evidencia baja cobertura en ciertas áreas. Además, muchas paradas se encuentran en mal estado, con señalización deficiente y requieren modernización. Esto destaca la necesidad de mejorar la infraestructura para atender a los centros urbanos de Aquiles Serdán.

### 7.2. Estructura del subprograma

Ilustración 10. Estructura del subprograma de transporte público

TP-1. Modernizar la  
infraestructura y  
tecnología.

TP-1.1 Mejorar y adecuar las paradas del sistema convencional.

Fuente: Elaboración propia



### 7.3. Línea de acción TP-1. Modernizar la infraestructura y la tecnología

Las paradas en mal estado representan un obstáculo para el uso eficiente del transporte público. El objetivo de esta actuación es:

- Mejorar la experiencia del usuario, optimizando la funcionalidad, comodidad y seguridad de las paradas.

Para lograr el objetivo, la línea de acción se estructura de la siguiente **actuación**:

- a) Mejorar y adecuar las paradas del sistema convencional.

#### 7.3.1. Actuaciones concretas

Tabla 20. Actuaciones concretas de la línea de acción TP-1. Modernizar la infraestructura y tecnología

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
TP-1.1. Mejorar y adecuar las paradas del sistema convencional.	Implementar un programa integral de mejora y adecuación de las paradas del transporte público.	Movilidad inclusiva y de calidad.	Gobierno estatal	Infraestructura

Fuente: Elaboración propia

#### TP-1.1 Mejorar y adecuar las paradas del sistema convencional

Las estaciones y paradas del transporte público son elementos fundamentales en la configuración y operación de sistemas de movilidad urbana eficientes y accesibles. Estos puntos de encuentro entre los usuarios y los vehículos representan más que simples lugares de espera; son espacios que influyen directamente en la experiencia del usuario, la seguridad vial y la calidad del servicio ofrecido.

La planificación, diseño y adecuación de las paradas y estaciones no solo buscan facilitar el desplazamiento de las personas, sino también garantizar su accesibilidad, confort, protección climática y seguridad. En este sentido, una adecuada gestión de estas infraestructuras es crucial para promover una movilidad urbana sostenible, inclusiva y eficiente en los centros de población de Aquiles Serdán. En este contexto, el desarrollo de estrategias integrales para la mejora y mantenimiento de las paradas y estaciones se convierte en una prioridad, buscando asegurar un entorno seguro, accesible y confortable para todas las personas usuarias del transporte público.

Para ello, es esencial considerar una serie de criterios que faciliten la integración con otros modos de transporte, como bicicletas, taxis y servicios de transporte compartido. Además, se debe priorizar la accesibilidad peatonal, garantizando que estas infraestructuras sean fácilmente accesibles para Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán.



personas de todas las edades y habilidades, con banquetas amplias, rampas y cruces peatonales seguros.

La seguridad y la señalización clara son aspectos básicos para tener en cuenta en la promoción de la intermodalidad en las paradas y estaciones. Es crucial garantizar el acceso seguro de los usuarios a estas infraestructuras, mediante medidas como una iluminación adecuada, la presencia de personal de seguridad y la instalación de sistemas de vigilancia. Además, una señalización clara y fácil de entender proporciona a los usuarios la orientación necesaria para acceder a diferentes modos de transporte y destinos, facilitando así la interconexión entre los diferentes sistemas de transporte disponibles en la ciudad.

#### Tipología de estaciones y paradas

En el diseño de las estaciones y paradas del transporte público, se deben considerar diversas tipologías que se adapten a las necesidades específicas de cada ruta y sistema de transporte. Estas infraestructuras no solo sirven como puntos de encuentro entre los usuarios y los vehículos, sino que también pueden integrar equipamiento y elementos de seguridad para mejorar la experiencia de los usuarios.

- **Parabuses o paraderos cubiertos:** Para las rutas alimentadoras y pretroncales, se pueden instalar parabuses o paraderos cubiertos que ofrezcan protección y comodidad a los usuarios. Estos espacios pueden contar con asientos ergonómicos, paneles informativos y sistemas de iluminación para garantizar la visibilidad durante la noche.
- **Estelas, tótems y señales verticales adosadas a muros o estructuras:** En lugares donde no sea posible colocar ninguna otra tipología de parada, se pueden utilizar estelas o tótems y señales verticales adosadas. Estas estructuras proporcionan información básica sobre las rutas y paradas cercanas, asegurando la visibilidad y orientación de los usuarios del transporte público.

Esta actuación concreta tiene como propósito implementar un programa integral de mejora y adecuación de las paradas del transporte público en el centro de población de Aquiles Serdán para garantizar accesibilidad, seguridad, usabilidad y calidad en la experiencia de las personas usuarias.



## Objetivos

- Evaluar las condiciones de accesibilidad, seguridad y funcionalidad de las paradas existentes para priorizar las acciones de intervención.
- Diseñar e implementar tipologías de paradas que incorporen elementos de diseño universal, protección climática, legibilidad y facilidad de uso.
- Proporcionar información relevante a través de medios impresos y digitales en todas las paradas, incluyendo rutas, horarios y servicios disponibles.
- Mejorar la calidad de la infraestructura peatonal en las zonas cercanas a las paradas para garantizar una experiencia de transporte segura y accesible.
- Establecer un programa de mantenimiento regular para asegurar la operatividad y buen estado de las paradas en el tiempo.

## Alcances

En el proceso de mejora y adecuación de las estaciones y paradas del transporte público en la Aquiles Serdán se llevará a cabo una serie de etapas clave para asegurar la eficacia y calidad de las intervenciones.

- **Evaluación inicial:** Realizar un análisis de las paradas existentes para identificar aquellas que requieran intervención prioritaria en función de criterios de accesibilidad, seguridad y funcionalidad o de nuevos servicios troncales, alimentadores o pretroncales.
- **Selección de acciones:** Con base en los resultados de la evaluación, priorizar las acciones de mejora y adecuación de las paradas, considerando la diversidad de tipologías y necesidades específicas de cada ubicación.
- **Diseño y proyecto:** Desarrollar diseños detallados y proyectos específicos para cada parada seleccionada, incorporando elementos de diseño universal, protección climática, legibilidad y seguridad.
- **Implementación:** Ejecutar las obras de adecuación y mejora de las paradas de acuerdo con los diseños y proyectos establecidos, asegurando la calidad y cumplimiento de los estándares definidos.



- **Programa de mantenimiento:** Establecer un programa de mantenimiento regular que incluya inspecciones periódicas, limpieza, reparaciones y reposición de elementos deteriorados para garantizar la operatividad y buen estado de las paradas a lo largo del tiempo.

La ubicación de cada paradero debe ser estratégica, considerando puntos de origen y destino clave en los viajes. Preferiblemente, deberían estar cerca de intersecciones con cruces a nivel para evitar la necesidad de puentes peatonales y facilitar el acceso.

La ubicación de cada paradero debe ser estratégica, considerando puntos de origen y destino clave en los viajes. Preferiblemente, deberían estar cerca de intersecciones con cruces a nivel para evitar la necesidad de puentes peatonales y facilitar el acceso. Además, la distancia entre paraderos no debe ser menor a 300 metros para garantizar una cobertura adecuada y una distribución equitativa a lo largo de la red de transporte público.

Finalmente, las dimensiones y el diseño geométrico de cada paradero deben ser cuidadosamente evaluados para asegurar un nivel óptimo de servicio y seguridad para los usuarios. Esto implica realizar un estudio de demanda puntual que considere el flujo de pasajeros en cada ubicación específica. Además, el diseño geométrico del paradero debe facilitar los movimientos de llegada y salida de los autobuses, garantizando al mismo tiempo la seguridad de las personas usuarias.



## 8. Subprograma de transporte motorizado

La movilidad motorizada comprende el traslado de personas y bienes mediante vehículos motorizados, siendo esencial para garantizar la conectividad, la eficiencia y la viabilidad económica de la zona metropolitana. Desde esta perspectiva, la infraestructura vial, los sistemas de transporte público y privado, así como las regulaciones y políticas de circulación, conforman la columna vertebral de la movilidad en el entorno urbano.

El **objetivo general** de este subprograma es **fomentar una movilidad motorizada segura, eficiente y sostenible que contribuya a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, reducir los niveles de congestión vehicular y tiempos de desplazamiento, disminuir la contaminación atmosférica y promover un uso racional del espacio público**. Para ello, se propone desarrollar una red vial integrada, accesible y eficiente que garantice la fluidez del tránsito, la seguridad de los usuarios y la interconexión eficaz entre los distintos puntos de la ciudad.

Mediante la implementación de medidas estratégicas, se buscará optimizar la gestión del tránsito, dar comienzo al uso de vehículos de bajas emisiones, establecer políticas de estacionamiento que incentiven el uso de modos alternativos de movilidad.

En este sentido, el subprograma de movilidad motorizada se erige como un pilar fundamental para el desarrollo urbano sustentable de Aquiles Serdán, contribuyendo a la construcción de una ciudad más habitable, inclusiva y amigable con el medioambiente, en consonancia con los principios de equidad, accesibilidad y eficiencia que rigen la planificación del transporte en el ámbito local.

A continuación, se describen las líneas de acción a desarrollar a través de esta estrategia:

1. Mejorar la eficiencia de la red vial.
2. Modernizar y dar mantenimiento a los dispositivos de control de tránsito.
3. Fortalecer el sistema de vigilancia y cumplimiento normativo.



## 8.1. Estado actual

Los centros de población de Aquiles Serdán cuentan con una red vial compuesta por vialidades regionales, de primer orden, primarias, secundarias y locales, las cuales tienen una longitud de 7.49 km (PDU 2040) sin considerar las vialidades locales.

Según los lineamientos establecidos en el Manual de Calles, aproximadamente el 33.46% de estas vialidades se clasifican como primarias y secundarias con habitabilidad 1, lo que significa que están diseñadas para permitir un flujo vehicular eficiente por encima de las preferencias para la movilidad no motorizada. Sin embargo, el crecimiento constante de la motorización en la zona metropolitana ha exacerbado los problemas de congestión, lo que se traduce en mayores tiempos de desplazamiento para la población y, en consecuencia, en una reducción de la productividad y calidad de vida.

En Aquiles Serdán el incremento del parque vehicular ha superado sustancialmente el crecimiento poblacional. Entre 2012 y 2022, el parque vehicular creció un 148.03%, mientras que la población sólo aumentó un 16.79% de 2010 a 2020. Como resultado, la tasa de motorización ha incrementado de 283.12 a 304.41 vehículos por cada mil habitantes entre 2011 y 2020.

El crecimiento constante del parque vehicular ha tenido un impacto directo en la cantidad de viajes motorizados. En Aquiles Serdán, se realizan diariamente aproximadamente 37,840 viajes, de los cuales de los cuales el 91.66% tuvieron como destino el centro de población de Chihuahua. Los problemas asociados a la alta tasa de motorización incluyen el congestionamiento vial, que puede generar pérdidas de tiempo considerables en las vialidades principales de la ciudad durante el periodo matutino. Los problemas asociados a la alta tasa de motorización se concentran en los centros de población de Aquiles Serdán, donde la salida y el regreso de estos viajes generan congestionamiento vial durante las horas pico, en las entradas de Santa Elena, Vista San Guillermo y Santa Eulalia.

Aunado a ello, un efecto colateral de la motorización son los siniestros de tránsito. Entre 2016 y 2020, se registró un promedio anual de 54 Siniestros de Tránsito (SdT) en Aquiles Serdán (INEGI, 2022). Las estadísticas revelan que las colisiones entre vehículos constituyen el 74.4% de todos los SdT registrados.



Estas estadísticas resaltan la importancia de abordar los riesgos asociados con el aumento del tránsito motorizado. Sin embargo, no sólo son relevantes los desplazamientos realizados en vehículo privado. La infraestructura destinada a la movilidad motorizada también tiene incidencia en el transporte de mercancías, un elemento fundamental para la zona metropolitana que cuenta con importantes desarrollos industriales, así como para el transporte público convencional, el cual carece de infraestructura dedicada para la circulación de autobuses y debe compartir espacio con el resto de los vehículos motorizados.

Con base en estimaciones propias, de seguir con las tendencias actuales, la tasa de motorización podría alcanzar hasta 398.91 veh/1,000 habitantes a 2040. El aumento en la tasa de motorización podría generar una mayor presión sobre la infraestructura vial y aumentar la probabilidad de siniestros de tránsito, lo que tendría implicaciones negativas tanto en términos de seguridad vial como de costos económicos asociados con la atención médica y la reparación de daños.

Además, una mayor dependencia del transporte motorizado podría perpetuar la desigualdad en el acceso a la movilidad, especialmente para aquellos que no tienen acceso a un vehículo privado y dependen del transporte público o modos no motorizados.

## 8.2. Estructura del subprograma

**Ilustración 11. Estructura del subprograma de transporte motorizado**

MO-1. Mejorar la eficiencia de la red vial.	MO-1.1 Adecuar vialidades propuestas en los planes de desarrollo urbano en conflicto de ejecución. MO-1.2. Pavimentar vialidades en zonas con déficit de infraestructura. MO-1.3. Adecuar las secciones viales en estatus de propuestas cuando ya fueron ejecutadas. MO-1.4. Implementar un programa de mantenimiento en la red vial actual.
MO-2. Modernizar y dar mantenimiento de los dispositivos de control de tránsito.	MO-2.1. Implementar un programa de actualización y modernización de los semáforos.
MO-3. Fortalecer el sistema de vigilancia y cumplimiento normativo.	MO-3.1. Aumentar la presencia policial en las vías.

Fuente: Elaboración propia



### 8.3. Línea de acción MO-1. Mejorar la eficiencia de la red vial

En Aquiles Serdán, optimizar la red vial es crucial para abordar varios desafíos urbanos. Esta mejora busca disminuir los embotellamientos, facilitar el acceso a distintas zonas del municipio y aumentar la seguridad en las calles. Además, se pretende impulsar un desarrollo urbano más sustentable, fomentando modos de transporte alternativos y ecológicos.

La iniciativa también aspira a impulsar la economía local, mejorando la eficiencia de las empresas y su conexión con proveedores y mercados. Los residentes de Aquiles Serdán se beneficiarán con menos tiempo en traslados y menor gasto en combustible, lo que repercutirá positivamente en su bienestar y en el ambiente del municipio.

El plan se centra en afianzar las vías establecidas en el plan urbano de Aquiles Serdán, considerando el crecimiento futuro del municipio. Se busca resolver los puntos problemáticos de tráfico para mejorar la circulación y reducir los atascos. Paralelamente, se planea expandir la infraestructura vial en áreas desatendidas, con el fin de reducir desigualdades y asegurar que todos los habitantes de Aquiles Serdán tengan acceso equitativo a los diversos medios de transporte.

Esta estrategia de mejora vial en Aquiles Serdán tiene como metas específicas:

- Implementar mejoras en la infraestructura vial.
- Completar la construcción de las vialidades prioritarias según los planes de desarrollo urbano.
- Extender las vialidades principales para mejorar la conectividad urbana y reducir la congestión.

Para lograr los objetivos, la línea de acción se estructura de las siguientes actuaciones concretas:

- a) Adecuar vialidades propuestas en los planes de desarrollo urbano en conflicto de ejecución.
- b) Pavimentar vialidades en zonas con déficit de infraestructura.
- c) Adecuar las secciones viales en estatus de propuestas cuando ya fueron ejecutadas.
- d) Implementar un programa de mantenimiento en la red vial actual.



### 8.3.1. Actuaciones concretas

Tabla 21. Actuaciones concretas de la línea de acción MO-1. Mejorar la eficiencia de la red vial

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
MO-1.1. Adecuar vialidades propuestas en los planes de desarrollo urbano en conflicto de ejecución.	Dar continuidad a los planes de desarrollo urbano de la ZMCH.	Movilidad de calidad	Gobiernos municipales	Infraestructura
MO-1.2. Pavimentar vialidades en zonas con déficit de infraestructura.	Mejorar la accesibilidad y comodidad para los usuarios de la vía.	Movilidad inclusiva	Gobiernos municipales	Infraestructura
MO-1.3. Adecuar las secciones viales en estatus de propuesta cuando ya fueron ejecutadas.	Optimizar la funcionalidad y seguridad de los puntos críticos.	Movilidad de calidad	Gobiernos municipales	Infraestructura
MO-1.4. Implementar un programa de mantenimiento en la red vial actual.	Garantizar la calidad en la infraestructura vial existente.	Movilidad de calidad	Gobiernos municipales	Infraestructura

Fuente: Elaboración propia

#### MO-1.1. Adecuar vialidades propuestas en los planes de desarrollo urbano en conflicto de ejecución

El municipio de Aquiles Serdán cuenta con una propuesta de red vial definida en el PDU visión 2040 que busca la conectividad integral de toda la ciudad. No obstante, se ha observado que el crecimiento de ciudad a lo largo de los años se ha desarrollado, en algunos casos, sin la coordinación y revisión del plan de vialidad propuesto, por lo que, actualmente, éste enfrenta desafíos en su implementación debido a la invasión de espacios destinados a vialidades y otros conflictos de ejecución. Este problema afecta la trazabilidad y viabilidad de desarrollar ciertas vialidades, lo que repercute en la conectividad y eficiencia del sistema de movilidad urbana. Por tanto, es importante generar una revisión de las vialidades que se encuentran en conflicto para su ejecución conforme al planteamiento vigente dentro del PDU y generar recomendaciones para las vialidades planeadas afectadas, en término de posibilitar su realización.

Aún y cuando es latente la necesidad de adecuar las características de estas vías para que su prospectiva tenga un horizonte normativo con los menores conflictos de ejecución, siempre se deberá promover que los espacios peatonales y arroyos vehiculares resguarden el espacio indicado en las normas vigentes.



## Objetivos

- Identificar las vialidades en conflicto.
- Evaluar alternativas a las vialidades que presentan conflicto de ejecución.
- Adecuar la normatividad de las vialidades en los instrumentos de planeación con respecto a la evaluación de las vialidades que presentan conflicto, tomando en cuenta las necesidades actuales de la movilidad urbana y la NOM-004-SEDATU-2023.

## Alcance

Esta actuación es aplicable para el municipio de Aquiles Serdán que cuenta con este conflicto particular dentro de su Plan de Desarrollo Urbano. El análisis abarca:

- **Identificación:** El primer paso para la evaluación de alternativas para vialidades con conflicto es la identificación de aquellas que presentan invasión a propiedad privada actual.
- **Evaluación:** Evaluación de escenarios bajo supuestos de impacto de eliminación de la vialidad, reducción de su sección vial y alternativas al trazo existente. El impacto se evaluó considerando los volúmenes vehiculares esperados a 2040 bajo un escenario tendencial durante la hora de máxima demanda vespertina.
- **Actualización de instrumentos de planeación:** Se recomienda revisar y actualizar los planes de desarrollo urbano de Aquiles Serdán a mediano plazo para resolver en caso de presentarse vialidades en conflicto de ejecución.
- **Implementación:** En Aquiles Serdán se propone desarrollar un plan de implementación para ajustar la infraestructura actual y propuesta de acuerdo con la actualización de los instrumentos de planeación de la movilidad. Esta medida podrá ser aplicable desde el mediano plazo



#### MO-1.2. Pavimentar vialidades en zonas con déficit de infraestructura

La pavimentación de calles permite la mejora de la accesibilidad dentro de la ciudad. Esta mejora no solo beneficia a los automovilistas, también tiene efectos en los peatones, ciclistas y usuarios de transporte público. Una superficie pavimentada proporciona un camino uniforme y estable, lo que facilita la movilidad de todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida. Además, esta accesibilidad mejorada contribuye a una mayor conectividad entre diferentes áreas de la ciudad, lo que es esencial para una movilidad fluida y eficiente.

Además, la pavimentación de calles tiene un impacto positivo en el desarrollo económico de las ciudades. Las calles pavimentadas mejoran la accesibilidad a áreas comerciales, industriales y residenciales, lo que estimula el flujo de personas y bienes en la ciudad. La infraestructura vial de calidad puede aumentar el valor de la propiedad y atraer inversiones tanto locales como extranjeras, lo que contribuye al crecimiento económico y al desarrollo urbano sostenible.

Con base en estimaciones del inventario Nacional de Vivienda, en 2020 aproximadamente 7.96 km de calles, ubicadas al norte del centro de población, no contaban con algún tipo de recubrimiento en Aquiles Serdán. La metodología aplicada para abordar esta falta de infraestructura en el territorio es la presentada en el apartado 2.4.5.

Una vez identificadas las áreas que se pavimentarán, es necesario contemplar un estudio de mecánica de suelos y cargas de tránsito para generar un proyecto de pavimentación como se indica en el apartado 6.4.3 Proyecto de pavimentos en la NOM-004-SEDATU-2023.

#### Objetivos

- Mejorar la accesibilidad a la infraestructura para la movilidad.
- Promover el desarrollo económico de zonas con bajos ingresos dentro de la zona metropolitana.
- Incrementar la comodidad en los desplazamientos de la población.
- Contribuir a la mejora de la imagen urbana de la zona metropolitana.



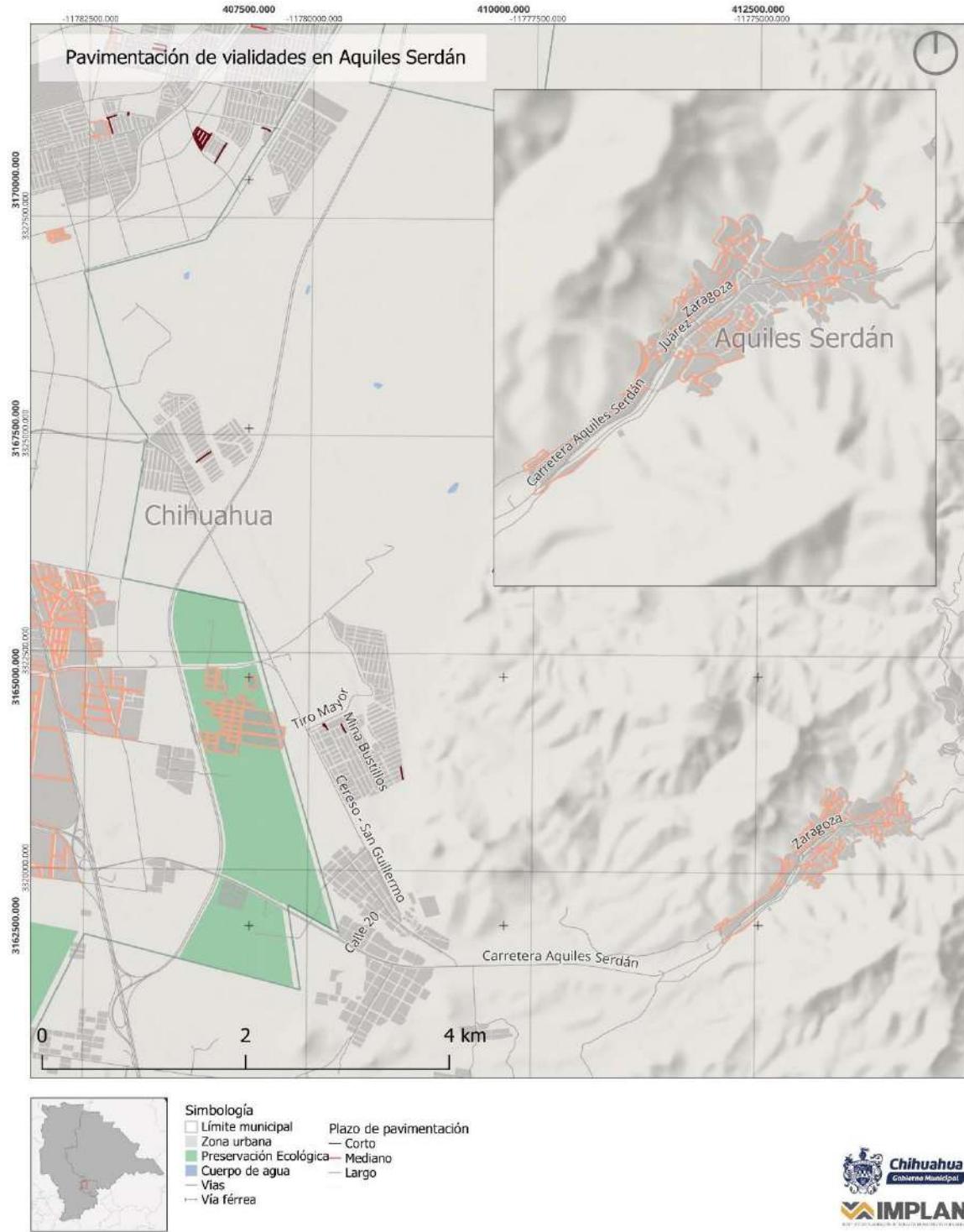
### Alcance

En Aquiles Serdán, según el inventario Nacional de Vivienda 2020, se identificaron 7.96 kilómetros de vialidades sin pavimentar. Sin embargo, esta cifra se limita únicamente a las AGEBS urbanas del municipio, excluyendo la información correspondiente a San Guillermo, una localidad cercana al centro de población de Chihuahua.

Con base en la metodología del apartado 2.4.5, se proyecta realizar la pavimentación de estas calles en un horizonte de largo plazo (ver Ilustración 12). Se sugiere priorizar la pavimentación de las vialidades en San Guillermo a un plazo más cercano, dado su mayor potencial de crecimiento poblacional y su relevancia como área de expansión urbana del centro de población de Chihuahua. Esta estrategia permitirá mejorar la accesibilidad y calidad de vida en dicha localidad, además de contribuir al desarrollo ordenado y sostenible del municipio de Aquiles Serdán en su conjunto.



Ilustración 12. Vialidades por pavimentar por plazo en el centro de población de Aquiles Serdán



Fuente: Elaboración propia

Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



### MO-1.3. Adecuar las secciones viales en estatus de propuestas cuando ya fueron ejecutadas

Desde el PDU del 2009, la cartografía y/o secciones viales (documentos normativos) de la estructura vial **propuesta** han coexistido con los documentos normativos **actuales**, que representan las vialidades ya ejecutadas. Sin embargo, en algunos casos, estos documentos normativos no se han actualizado para reflejar la realidad construida generando confusión tanto para la aplicación y administración entre promotores, desarrolladores y las autoridades. Esta dualidad complica la autorización de nuevos desarrollos y la revisión de planes maestros o parciales, ya que existen discrepancias entre lo construido y lo propuesto. Por tal motivo, existe la necesidad de identificar en los documentos normativos vigentes las discrepancias con esta característica que aun después de la última actualización de los PDU de los tres municipios preexistan, para así, actualizar la cartografía y/o secciones viales en los documentos normativos, con la finalidad de simplificar los procesos de desarrollo urbano y mejorar la coherencia en la planificación y ejecución vial.

#### Objetivos

- Identificar en los instrumentos normativos las vialidades que presentan una simbología definida en la cartografía de la estructura vial o, bien, en las secciones viales una representación de vialidad propuesta sobre una vialidad ya consolidada.
- Rectificar el estatus la normatividad, definiendo una única simbología y sección vial que represente las condiciones actuales de las vialidades existentes en los instrumentos de planeación aplicables.
- Adecuar de los instrumentos de planeación, en sus documentos normativos (cartografía y secciones viales) que pasaron por la identificación y de rectificación de estatus de la normatividad incluyendo la derogación de secciones viales propuestas presente en los instrumentos de planeación correspondientes.

#### Alcance

La línea de acción se enfocará en las vialidades actualmente consolidadas que a nivel cartográfico aún mostraban simbología propuesta siendo ya una sección consolidada, así como abrogar el catálogo de secciones viales propuestas sobre las vialidades actualmente ejecutadas. Para esta tarea se contemplan las siguientes etapas:



- **Identificación:** Revisión y comparación de todas las secciones viales con conflicto entre la sección actual en el espacio público y las secciones actuales y propuestas documentadas en la normatividad de los instrumentos de planeación.
- **Rectificación:** Llevar a cabo la rectificación necesaria en los documentos normativos, definiendo una única simbología y sección vial que represente las condiciones actuales de las vialidades existentes en los instrumentos de planeación aplicables.
- **Actualización de instrumentos de planeación:** Se recomienda revisar y actualizar los planes de desarrollo urbano e instrumentos de planeación de los centros de población a corto y mediano plazo para rectificar el estatus de la normatividad.
- **Implementación:** Para Aquiles Serdán, se desarrollará un plan de implementación para ajustar la infraestructura actual y propuesta de acuerdo con la actualización de los instrumentos de planeación de la movilidad. Esta medida podrá ser aplicable desde el mediano plazo.

#### MO-1.4. Implementar un programa de mantenimiento en la red vial actual

La red vial de una ciudad sufre deterioro por diversas causas como el clima, drenaje, condiciones del suelo, tránsito y la fatiga generada por las cargas del tránsito. Este desgaste, si no se atiende adecuadamente, puede afectar los niveles de servicio y aumentar los costos asociados a la utilización de las vías. Por tanto, es fundamental atender las deficiencias de la red oportunamente para garantizar un buen nivel de servicio y, a su vez, eliminar riesgos asociados al desgaste de este.

El mantenimiento puede ser preventivo o correctivo, definidos según la NOM-004-SEDATU-2023:

- Preventivo: Conjunto de actividades planificadas para vigilar las condiciones de la vía y anticiparse a fallas y daños, prolongando así su vida útil.
- Correctivo: Conjunto de trabajos para reparar, rehabilitar o sustituir elementos de la vía, manteniendo los niveles de seguridad y comodidad.

Programas de referencia:

- Programa de mantenimiento preventivo y correctivo a la carpeta asfáltica de la Red Vial Primaria en la Ciudad de México.



- Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en la República Dominicana.

#### Objetivos

- Mejorar los niveles de servicio de la red vial existente en la ZMCH.
- Prevenir los efectos negativos del desgaste del pavimento.
- Minimizar los riesgos y costos asociados al desgaste del pavimento.
- Generar un plan de acción para identificar oportunamente las vialidades que requieren mantenimiento.

#### Alcances

**Generación de inventario de la red vial actual.** El primer paso para la definición del plan de acción se deberá realizar en el corto plazo y consiste en identificar el estado actual de la red vial en el cual se deberá identificar la presencia de baches, fisuras, ahuellamiento y otros daños en la red. Para realizar este inventario podrá tomarse de referencia el Sistema de Evaluación de Pavimentos publicado por el IMT en el que detalla los módulos para efectuar una evaluación del estado del pavimento como:

- Módulo de Datos Generales: Recopila información básica sobre el tramo vial, como su identificación, características geométricas, tipo de pavimento, historial de mantenimiento y tráfico vehicular.
- Módulo de Rugosidad: Evalúa la textura superficial del pavimento mediante el Índice Internacional de Rugosidad (IRI). Un IRI alto indica una superficie rugosa que puede afectar la comodidad y seguridad de la conducción.
- Módulo de Coeficiente de Fricción: Mide la adherencia entre el neumático del vehículo y la superficie del pavimento. Un coeficiente de fricción bajo puede aumentar el riesgo de accidentes, especialmente en condiciones de lluvia o humedad.
- Módulo Estructural: Evalúa la capacidad estructural del pavimento para soportar las cargas del tráfico. Esto se realiza mediante diferentes métodos, como la deflectometría, la sonometría superficial y la evaluación de roderas.



- Módulo de Acciones de Conservación y sus Costos: Con base en los resultados de la evaluación, este módulo propone las intervenciones de mantenimiento necesarias y estima los costos asociados a cada una de ellas.

No obstante, una investigación de esta dimensión puede representar un alto costo y su aplicación podría verse afectada por poca disponibilidad de recursos. En caso de que la administración no disponga del recurso necesario, se pueden aplicar otras técnicas para subsanar esta etapa. En este caso se podría utilizar la herramienta “Pavimentados” desarrollada por el BID. Esta herramienta permite evaluar el estado de los pavimentos mediante el uso de inteligencia artificial y análisis de imágenes, Pavimentados puede identificar de manera automática defectos en la superficie de rodadura, como baches, grietas, hundimientos y deformaciones. Además, el sistema genera mapas de calor y reportes detallados que permiten a los usuarios identificar los segmentos viales que requieren atención prioritaria.

**Priorización de actividades.** Con base en los resultados de la etapa anterior, se deberá establecer un orden de importancia o ranking de las vialidades y/o tramos que deberán atenderse en el tiempo. Esta priorización puede establecerse en función de una ponderación de las variables revisadas anteriormente y, además, se pueden integrar variables como el TDPA.

**Implementación.** Dado que la red vial de Chihuahua es muy extensa, se propone una intervención por jerarquía vial existente para optimizar los recursos y esfuerzos. No obstante, de manera general se podrá aplicar mantenimiento rutinario (limpieza de desagüe, zona de camino) y mantenimiento correctivo menor (bacheo, sellados, etc.) en el corto plazo y repavimentación en el mediano y largo plazo.

La siguiente tabla muestra los kilómetros mínimos de vías a analizar por plazo para determinar tramos que requieren mantenimiento preventivo o correctivo. Este análisis inicial no representa la longitud total a intervenir, sino que servirá como base para definir, según el estado actual, dónde y cuántos kilómetros se deben intervenir y qué tipo de mantenimiento se requiere.

Tabla 22. Kilómetros mínimos de vías a evaluar para mantenimiento preventivo y correctivo por plazo y centro de población

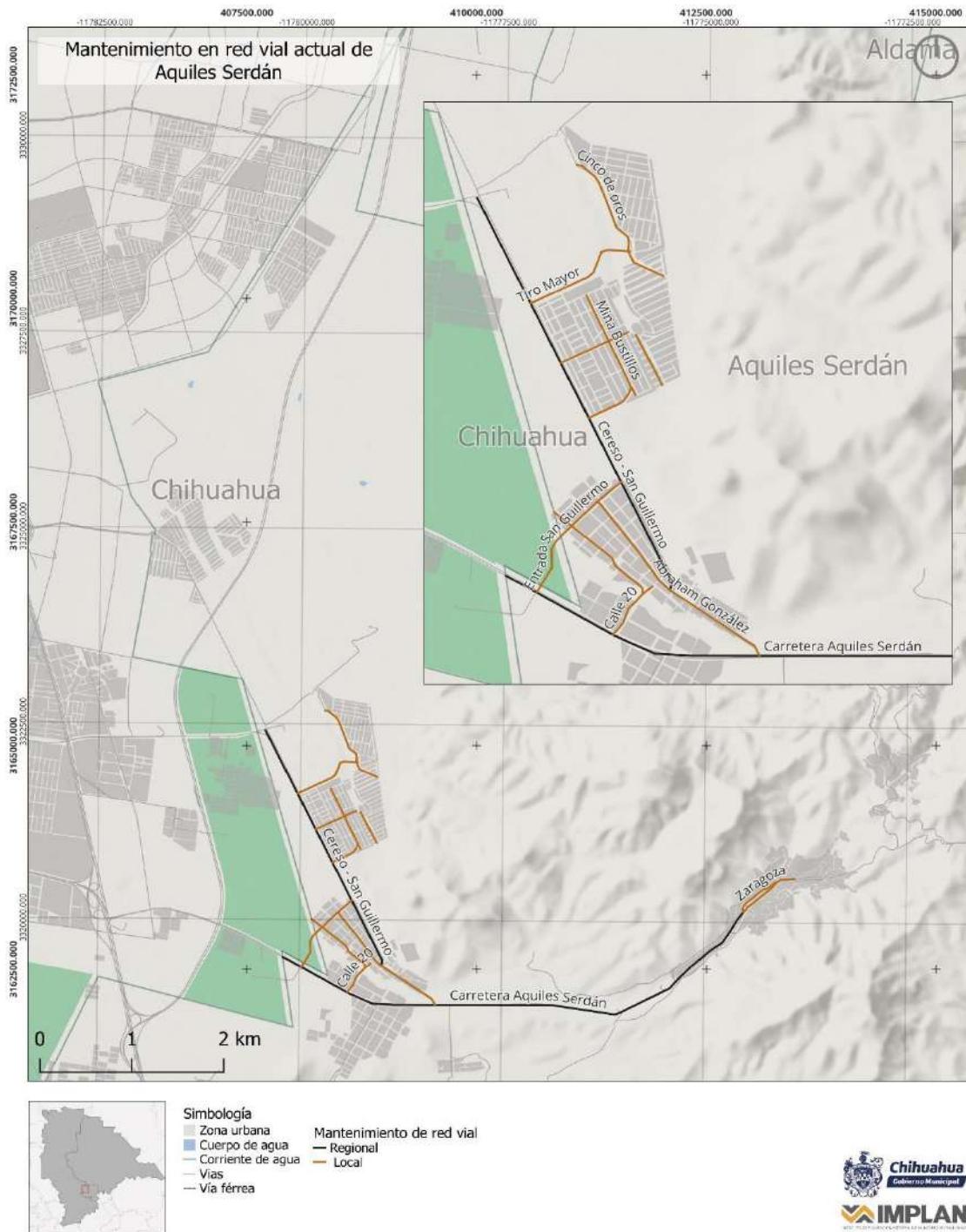
Plazo	Jerarquía de las vialidades	Kilómetros
Corto	Regionales y de primer orden	8.55
Mediano	Primaria	8.68
Largo	Secundaria	NA



Fuente: Elaboración propia



Ilustración 13. Mantenimiento de red vial actual en el centro de población de Aquiles Serdán



Fuente: Elaboración propia

Programa Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Aquiles Serdán



#### **8.4. Línea de acción MO-2. Modernizar y dar mantenimiento de los dispositivos de control de tránsito**

El objetivo general es generar programas que permitan modernizar y dar mantenimiento a los dispositivos de control de tránsito para mejorar la eficiencia y seguridad en la movilidad urbana. Se pretende aprovechar las nuevas tecnologías y establecer prácticas de mantenimiento preventivo que aseguren el funcionamiento óptimo de estos dispositivos en el largo plazo.

La importancia de la modernización radica en la capacidad de adaptar estos dispositivos a los cambios en el entorno urbano y en las necesidades de movilidad de la población. Con el avance tecnológico, surgen nuevas herramientas y sistemas más eficientes que pueden optimizar el flujo vehicular, reducir los tiempos de espera y mejorar la seguridad en las vías. La incorporación de tecnologías como la sincronización inteligente de semáforos, la detección de congestión en tiempo real y la gestión adaptativa del tránsito permite una respuesta más ágil y eficaz ante las fluctuaciones en la demanda de transporte y, a su vez, generar una transición hacia ciudades inteligentes mediante el uso de sistemas inteligentes de transporte.

Para alcanzarlo, es fundamental abordar los siguientes objetivos específicos:

- Modernizar los semáforos de la ciudad para mejorar la gestión del tránsito y reducir los tiempos de espera en los cruces.

Las actuaciones concretas que se proponen son las siguientes:

- a) Implementar un programa de actualización y modernización de los semáforos.



#### **8.4.1. Actuaciones concretas**

Las actuaciones concretas de esta línea de acción no se asocian al territorio ya que se establecen programas y lineamientos que deberá tener en cuenta cada una de las dependencias que tengan incidencia en cada tema.

**Tabla 23. Actuaciones concretas de la línea de acción MO-2. Modernizar y dar mantenimiento de los dispositivos de control de tránsito**

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
MO-2.1. Implementar un programa de actualización y modernizar semáforos.	Mejorar la gestión del tránsito y reducir los tiempos de espera en los cruces.	Movilidad sostenible y resiliente.	Gobiernos municipales, Gobierno estatal	Infraestructura

Fuente: Elaboración propia

#### **MO-2.1. Implementar un programa de actualización y modernización de los semáforos**

Los semáforos dentro de los centros urbanos de Aquiles Serdán deben operar conforme a lo establecido en la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022 en la que, además, se establecen los tipos de semáforos para los diferentes modos de transporte, por lo que se deberá contemplar el mantenimiento e incorporación de dichos semáforos particulares.

#### **Objetivos**

- Mejorar la fluidez vehicular.
- Aumentar la seguridad vial.
- Mejorar la accesibilidad para personas con discapacidad.

#### **Alcances**

El programa de actualización y modernización de los semáforos se deberá realizar en el corto plazo y abarcará los siguientes aspectos:

- Reemplazo de semáforos obsoletos que se encuentren en mal estado física y operativamente.
- Implementación de sistemas de control de tránsito inteligentes en zonas con alta afluencia vehicular.
- Adecuación a las necesidades de personas con discapacidad considerando sistemas de señalización audible y táctil para facilitar el cruce de calles a personas con discapacidad visual o auditiva.



El programa se podrá estructurar con base en las siguientes etapas:

- **Inspección inicial.** Se llevarán a cabo inspecciones físicas de los semáforos existentes para evaluar su estado y funcionalidad en el corto plazo. Durante este proceso, se identificarán aquellos semáforos que se encuentran en mal estado o que no cumplen con los estándares actuales de seguridad y eficiencia. Se priorizarán las zonas que requieren mayor atención en función del flujo vehicular, la seguridad vial y la accesibilidad, definiendo las necesidades específicas de cada área en términos de tecnología y funcionalidades.
- **Priorización.** Se analizarán los riesgos potenciales asociados a la obsolescencia o el mal funcionamiento de los semáforos existentes, priorizando las zonas con mayor riesgo de congestiones vehiculares, siniestros de tránsito y afectaciones a la seguridad vial. Esta etapa se podrá realizar en el corto plazo y se considerarán factores como la densidad poblacional, la presencia de escuelas, hospitales y zonas comerciales para identificar las áreas prioritarias de intervención. Además, se definirán las necesidades específicas de cada zona en términos de tecnología y funcionalidades.
- **Implementación.** Se procederá a la instalación de los nuevos semáforos de acuerdo con los diseños técnicos aprobados y con las prioridades propuestas en la tabla anterior. Se realizarán las modificaciones necesarias en la infraestructura vial para facilitar la instalación y operación de los nuevos semáforos, asegurando su compatibilidad con otros elementos de la infraestructura, como cámaras de vigilancia y sistemas de detección de vehículos. Con base en la prioridad identificada por vialidad se proponen los siguientes plazos:

Tabla 24. Plazos de intervención por prioridad

Prioridad	Plazo
Alta	Corto
Media	Mediano
Baja	Largo

Fuente: Elaboración propia

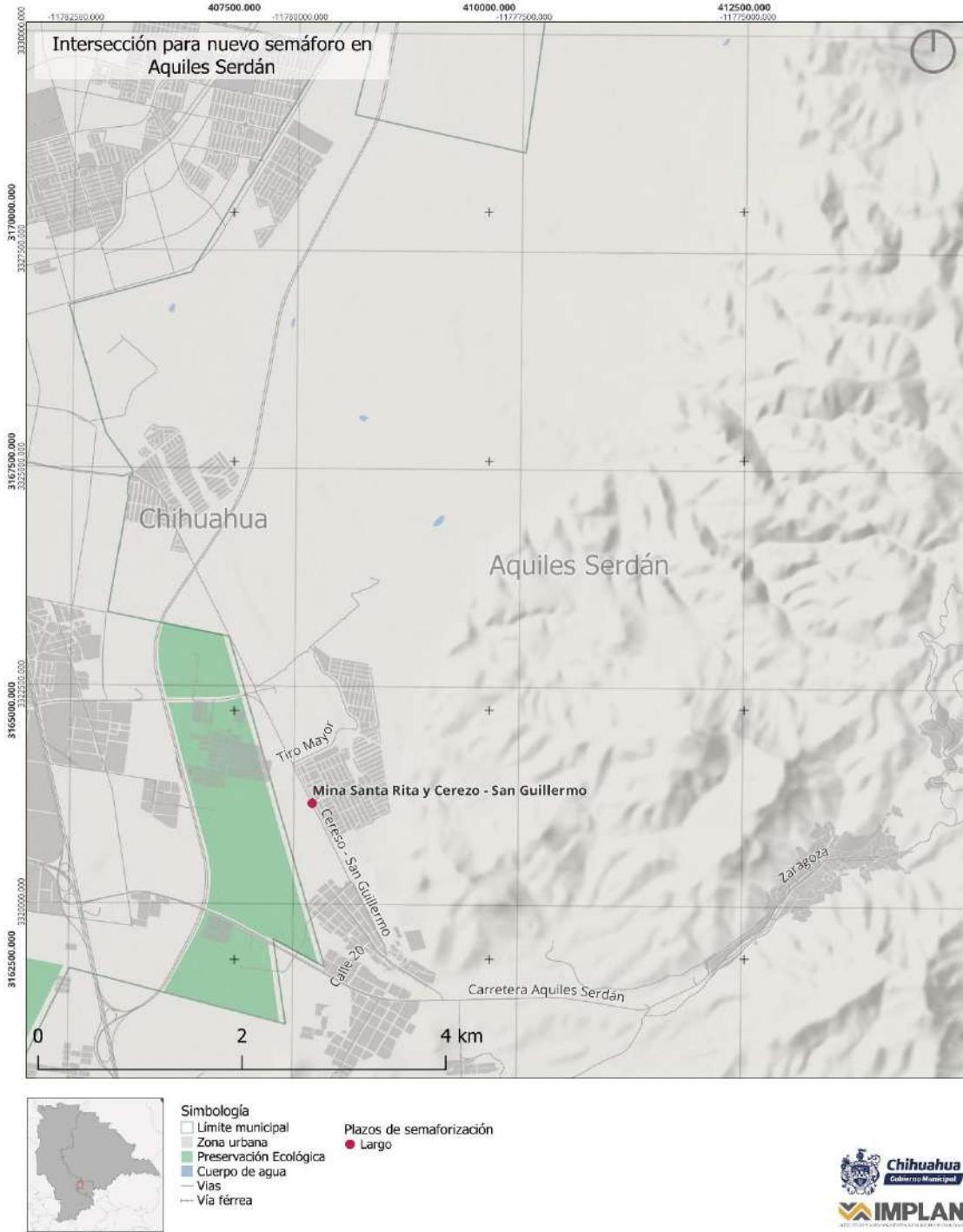


- **Pruebas de funcionamiento.** Se llevarán a cabo pruebas exhaustivas de funcionamiento los nuevos semáforos en condiciones reales de tránsito una vez que se hayan implementado, verificando la precisión de los sensores, la sincronización de los tiempos de ciclo y la correcta comunicación con los sistemas de control de tránsito. Se identificará y corregirá cualquier problema técnico que se presente durante las pruebas, garantizando el óptimo funcionamiento de los dispositivos.
- **Monitoreo y seguimiento.** Se implementará un sistema de monitoreo continuo del desempeño de los semáforos y su impacto en la movilidad urbana, recopilando datos sobre el flujo vehicular, los tiempos de espera y la incidencia de siniestros de tránsito. Se analizarán los datos de manera regular para identificar tendencias y patrones de comportamiento, permitiendo realizar ajustes y mejoras según sea necesario.

Partiendo de la inspección inicial, se propone la instalación de un nuevo semáforo a largo plazo en la intersección de Mina Santa Rita y la carretera Cerezo – San Guillermo, al considerar el crecimiento del flujo vehicular y su repercusión en el acceso a Santa Elena.



Ilustración 14. Intersecciones propuestas para modernización semafórica en Aquiles Serdán



Fuente: Elaboración propia.



## 8.5. Línea de acción MO-3. Fortalecer el sistema de vigilancia y cumplimiento normativo

Esta línea resalta la importancia de garantizar la seguridad vial y el cumplimiento de las regulaciones en el ámbito de la movilidad urbana. Este enfoque se fundamenta en la necesidad de promover un entorno donde se fomente el respeto a las normas de tránsito y se minimicen los riesgos de siniestros de tránsito y conflictos viales. Además, el fortalecimiento del sistema de vigilancia y cumplimiento normativo contribuye a mejorar la eficiencia del tránsito, reducir los tiempos de viaje y optimizar la gestión de la movilidad urbana en general.

El objetivo general es mejorar la seguridad vial y promover un comportamiento responsable en el uso de las vías públicas, mediante la implementación de medidas efectivas de vigilancia y cumplimiento normativo.

El planteamiento de la mejora a la eficiencia de la red vial persigue los siguientes objetivos específicos:

- Incrementar la presencia policial en las vías para reforzar el cumplimiento de las normas de tránsito y prevenir comportamientos peligrosos.

Para lograr los objetivos, la línea de acción se estructura de las siguientes actuaciones concretas:

- a) Aumentar la presencia policial en las vías.

### 8.5.1. Actuaciones concretas

Tabla 25. Actuaciones concretas de la línea de acción MO-3. Fortalecer el sistema de vigilancia y cumplimiento normativo

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
MO-3.1. Aumentar la presencia policial en las vías.	Aumentar el cumplimiento de las normas de tránsito y prevenir comportamientos peligrosos que pongan en riesgo la seguridad vial.	Movilidad participativa	Gobiernos municipales	Gestión

Fuente: Elaboración propia



### MO-3.1. Aumentar la presencia policial en las vías

El objetivo de esta actuación es aumentar el cumplimiento de las normas de tránsito y prevenir comportamientos peligrosos que pongan en riesgo la seguridad vial. Para lograr el objetivo, se debe seguir una serie de acciones que permitan garantizar una presencia policial efectiva en las calles.

#### Objetivos

- Disuadir comportamientos de riesgo en las vialidades.
- Mejorar el cumplimiento de las normas de tránsito para aumentar la seguridad vial.

#### Alcance

En Aquiles Serdán se propone aumentar la presencia de policías en zonas con alta afluencia vehicular dentro del centro de población. Esta medida se enfocará en las áreas de mayor actividad y tránsito, considerando las características particulares y necesidades del centro de población.

#### Optimización de la distribución del personal policial

- Análisis de datos: Realizar un análisis estadístico de los accidentes de tránsito, infracciones y zonas con mayor incidencia para identificar las áreas que requieren mayor presencia policial.
- Patrullaje estratégico: Basado en el análisis de datos, implementar estrategias de patrullaje focalizado en las zonas y horarios críticos, considerando la densidad vehicular y el tipo de infracciones más frecuentes.
- Uso de tecnología: Implementar sistemas de monitoreo y control de tránsito que permitan una mejor gestión de la fuerza policial y una respuesta más rápida a las incidencias.

#### Incremento del personal policial dedicado a la vigilancia vial

- Reclutamiento y formación: Implementar programas de reclutamiento y formación de agentes de tránsito especializados en la vigilancia y control del tránsito.
- Asignación de recursos: Destinar recursos financieros y humanos para la contratación, capacitación y equipamiento del nuevo personal policial.
- Colaboración con otras instituciones: Colaborar con instituciones educativas y de seguridad para desarrollar programas de formación continua para los agentes de tránsito.



### Fortalecimiento de las capacidades de los agentes de tránsito

- Capacitación especializada: Brindar capacitación a los agentes de tránsito en temas como manejo de conflictos, primeros auxilios, uso de tecnología y aplicación de las normas de tránsito.
- Dotación de equipamiento: Equipar a los agentes de tránsito con las herramientas necesarias para realizar su trabajo de manera efectiva, incluyendo radios de comunicación, chalecos reflejantes, conos de señalización y dispositivos de control de velocidad.
- Motivación y reconocimiento: Implementar programas de motivación y reconocimiento para incentivar a los agentes de tránsito a realizar su trabajo con excelencia.

### Promoción de la cultura de la denuncia ciudadana

- Campañas de información: Realizar campañas de información y sensibilización para fomentar la denuncia ciudadana de infracciones de tránsito y situaciones de riesgo en las vías.
- Canales de comunicación accesibles: Brindar canales de comunicación accesibles para que la ciudadanía pueda realizar denuncias de manera fácil y segura, como líneas telefónicas, aplicaciones móviles o sitios web.
- Protección de los denunciantes: Garantizar la protección de los datos personales y la seguridad de los ciudadanos que realizan denuncias.



## 9. Subprograma de gobernanza

La gobernanza implica un proceso de toma de decisiones en la sociedad, donde diversos grupos y organizaciones participan con distintos niveles de implicación e intereses. Este concepto abarca las instituciones que guían el ejercicio de la autoridad en un país, incluyendo la selección, supervisión y reemplazo de gobiernos, la capacidad gubernamental para desarrollar e implementar políticas relevantes, y el respeto entre ciudadanos y el Estado hacia las instituciones que regulan las interacciones económicas y sociales. La relevancia de la gobernanza radica en su capacidad para resolver problemas colectivos y promover el bienestar público. Para ser efectiva, requiere la coordinación entre diferentes niveles de gobierno, desde lo local hasta lo global, así como la integración de diversos sectores, como el público, el privado y la sociedad civil.

Dentro de la movilidad, se reconoce que las decisiones tomadas a nivel local tienen un impacto significativo en diversos aspectos del bienestar urbano, incluyendo la forma en que las personas se desplazan, su calidad de vida y el desarrollo sostenible de la ciudad. Al fomentar la colaboración entre las entidades gubernamentales, la sociedad civil y otros actores clave, se pueden diseñar soluciones más equitativas y sostenibles que mejoren la accesibilidad, promuevan un transporte más eficiente y seguro, y contribuyan al desarrollo urbano sostenible.

### 9.1. Estado actual

Con base en el estudio "Diseño e Implementación del Modelo de Gobernanza de la Accesibilidad y Movilidad de la Zona Metropolitana de Chihuahua" (DIMG) (Urbanística, 2022), la arquitectura institucional de la ZMCH se encuentra en un proceso de revisión y fortalecimiento. Se están planteando medidas para clarificar la arquitectura institucional, identificar los flujos de trabajo entre las dependencias de la administración pública con atribuciones en materia de movilidad y accesibilidad, y establecer mecanismos para el financiamiento del modelo. Este proceso incluye revisar las atribuciones en la línea de trabajo normativo y establecer procedimientos específicos para hacer más eficiente el ejercicio de las atribuciones en los tres municipios metropolitanos.

Se identifican problemas, tales como la falta de mecanismos de gobernanza entre el gobierno del Estado y los municipios, un marco regulatorio fragmentado y una brecha entre lo normado y la realidad en asignación de facultades.



En la estructura vigente, hay áreas y responsabilidades que carecen de claridad en cuanto a si corresponden al gobierno del Estado o a los municipios, como ocurre en el caso de la planeación, diseño, financiamiento, operación, mantenimiento y monitoreo de las políticas de transporte especial y de carga, así como la planeación, operación y monitoreo de políticas peatonales y ciclistas.

## 9.2. Estructura del subprograma

Ilustración 15. Estructura del subprograma de Gobernanza

GO-1. Reestructurar la arquitectura institucional de la movilidad	GO- 1.1 Establecer direcciones y organismos de movilidad.
GO-2. Homologar la normatividad aplicable a instrumentos de planeación urbana.	GO- 2.1 Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad en materia de derechos de vía de la CFE. GO- 2.2 Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad para que se alineen con la NOM-004-SEDATU-2023. GO-2.3 Adecuar permisos de construcción para incluir diseño inclusivo para la red ciclista.

Fuente: Elaboración propia

## 9.3. Línea de acción GO-1: Reestructurar la arquitectura institucional de la movilidad

La arquitectura institucional forma parte del modelo de gobernanza que implica la coordinación entre entidades gubernamentales y la participación de la sociedad civil y otros actores relevantes. Su objetivo es desarrollar políticas efectivas que consideren cómo impactan las decisiones tomadas en los municipios, en la forma en que las personas se desplazan, su calidad de vida, el desarrollo urbano sostenible, la competitividad y otros aspectos del bienestar urbano.

La arquitectura institucional se centra en la organización y operación de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales para abordar cuestiones específicas, como la movilidad urbana, la salud pública, la educación, entre otros, dentro del marco del modelo de gobernanza. Por lo que es necesario que el municipio de Aquiles Serdán cuente con una clara definición de su organización y atribuciones, así como de aquellas que corresponden al Estado.

El planteamiento de reestructurar la arquitectura institucional de la movilidad busca los siguientes **objetivos específicos**:

- Crear organismos o direcciones especializadas en movilidad con facultades para planificar, regular y gestionar las políticas en este ámbito.



- Establecer mecanismos de coordinación interinstitucional eficaces para una adecuada gobernanza de la movilidad.

Para lograr los objetivos, la línea de acción se estructura de las siguientes **actuaciones concretas**:

- a) Establecer direcciones y organismos de movilidad.

### 9.3.1. Actuaciones concretas

A continuación, se presenta la actuación y objetivo, que proponen establecer organismos de movilidad para fortalecer las facultades de planificación en movilidad y mejorar la coordinación interinstitucional. Esta iniciativa busca abordar de manera integral los desafíos de movilidad urbana del municipio, centralizando la experticia y optimizando recursos. Se espera que estos organismos faciliten la implementación de políticas coherentes y sostenibles, actuando como puentes entre diferentes niveles de gobierno y sectores de la sociedad.

Tabla 26. Actuaciones concretas de la línea de acción GO-1. Reestructurar la arquitectura institucional de la movilidad.

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
GO-1.1. Establecer direcciones y organismos de movilidad.	Ampliar las capacidades de los municipios para desarrollar políticas de movilidad.	Movilidad participativa	Gobiernos municipales	Gestión

Fuente: Elaboración propia

#### GO-1.1. Establecer direcciones y organismos de movilidad

Actualmente en Aquiles Serdán, no existe un organismo de planificación urbana como lo es el IMPLAN de Chihuahua. Esta ausencia limita la capacidad del municipio para abordar eficazmente los desafíos relacionados con la movilidad y el desarrollo urbano en general.

Por este motivo, se propone establecer direcciones y organismos especializados en movilidad urbana en los municipios que fortalezca el desarrollo de las políticas de movilidad a nivel local. Estas entidades pueden encargarse de planificar, implementar y monitorear medidas destinadas a mejorar el transporte público, promover la movilidad peatonal y ciclista, así como gestionar la infraestructura vial de manera eficiente, en coordinación con el gobierno estatal.



### Objetivos

- Fortalecer el desarrollo y gestión de las políticas de movilidad en los municipios.

### Alcances

En el municipio de Aquiles Serdán se propone, a corto plazo, establecer una Dirección de Movilidad encargada de coordinar y gestionar las políticas, proyectos y programas relacionados con la movilidad urbana en el municipio, en coordinación con el gobierno estatal. Esta Dirección será fundamental para desarrollar estrategias locales que respondan a las necesidades específicas de Aquiles Serdán, promoviendo un sistema de transporte más eficiente, inclusivo y sostenible. Además, permitirá una mejor articulación de los esfuerzos municipales con las iniciativas regionales y estatales, asegurando una visión coherente y a largo plazo de la movilidad urbana en el área metropolitana.

#### 9.4. Línea de acción GO-2: Homologar la normatividad aplicable a instrumentos de planeación urbana

Las ciudades, como organismos vivos en constante evolución, requieren de una planeación urbana estratégica que guíe su desarrollo hacia un futuro próspero y sostenible. En este contexto, se debe garantizar la coherencia, eficiencia y eficacia de las políticas públicas que buscan construir ciudades inclusivas, sostenibles y resilientes.

El objetivo general de esta línea de acción es alinear los instrumentos de planeación de la movilidad urbana con las normativas y especificaciones técnicas pertinentes, garantizando la coherencia, eficiencia y seguridad en el diseño y ejecución de proyectos urbanos.

Este planteamiento persigue los siguientes objetivos específicos:

- Alinear instrumentos de planeación con normas oficiales sobre infraestructura eléctrica, movilidad urbana y diseño urbano.
- Fortalecer la aplicación de normativa vigente en planeación urbana, incluyendo NOM-001-SEDE-2012, CFE-L1000-10 y NOM-004-SEDATU-2023.



Para lograr los objetivos, la línea de acción se estructura de las siguientes actuaciones concretas:

- Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad en materia de Derechos de vía de la CFE.
- Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad para que se alineen con la NOM-004-SEDATU-2023.
- Adecuar permisos de construcción para incluir diseño inclusivo para la red ciclista

#### **9.4.1. Actuaciones concretas**

Estas actuaciones buscan asegurar la integración armónica y eficiente de las infraestructuras eléctricas, viales y ciclistas en el desarrollo urbano, mediante la adecuación de vialidades existentes y propuestas a las normativas de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), la alineación de los instrumentos de planeación de la movilidad con la Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023 y la creación de cláusulas para la integración de estacionamientos y accesos seguros para promover entornos urbanos seguros, accesibles y sostenibles.

**Tabla 27. Actuaciones concretas de la línea de acción GO-2. Homologar la normatividad aplicable a instrumentos de planeación urbana**

Actuación	Objetivo	Ejes estratégicos	Actores involucrados	Tipo de intervención
GO-2.1. Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad en materia de Derechos de vía de la CFE	Garantizar la compatibilidad entre la planeación de vialidades y las instalaciones eléctricas.	Movilidad de calidad	Gobiernos municipales, y Gobierno Estatal	Normatividad
GO-2.2. Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad para que se alineen con la NOM-004-SEDATU-2023	Promover el desarrollo de infraestructura para la movilidad que responda a las necesidades actuales de la población.	Movilidad de calidad	Gobiernos municipales y Gobierno Estatal	Normatividad
GO-2.3. Adecuar permisos de construcción para incluir diseño inclusivo para la red ciclista	Integrar de manera proactiva y eficiente la infraestructura ciclista en el desarrollo urbano, promoviendo un entorno más accesible, sostenible y amigable.	Movilidad de calidad	Gobiernos municipales y Gobierno Estatal	Normatividad

Fuente: Elaboración propia



### GO-2.1. Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad en materia de derechos de vía de la CFE

La planeación de nuevas vialidades o ajuste de las vialidades actuales debe considerar la integración armónica de esta infraestructura con las redes eléctricas existentes y proyectadas. En este sentido, es fundamental adecuar las vialidades actuales y propuestas a los Derechos de Vía de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), garantizando la seguridad, confiabilidad y eficiencia del sistema eléctrico nacional, así como la fluidez y seguridad del tránsito vehicular y peatonal.

Para el planteamiento de esta actuación concreta se revisaron los siguientes instrumentos normativos:

- NOM-001-SEDE-2012. Instalaciones eléctricas (utilización).
- Especificación CFE-L1000-10. Derecho de vía.

#### Objetivos

- Identificar los derechos de vía de la CFE que cruzan o colindan con las vialidades en la normatividad de los instrumentos de planeación.
- Evaluar alternativas a las vialidades que presentan conflicto para la implementación de su derecho de vía como lo define la normatividad.
- Adecuar la normatividad de las vialidades con derechos de vía en los instrumentos de planeación con respecto a los criterios establecidos en la NOM.

#### Alcance

Esta medida deberá ser aplicable en el municipio de Aquiles Serdán, dentro de la zona metropolitana. Se propone seguir el siguiente proceso para el desarrollo y aplicación de la actuación:

- **Identificación:** Se realizará un análisis y diagnóstico de la situación actual en materia de compatibilidad entre vialidades e instalaciones eléctricas, identificando los principales retos y oportunidades.
- **Evaluación:** Llevar a cabo estudios detallados para mapear y evaluar las vialidades actuales y propuestas, identificando puntos de interferencia con la infraestructura eléctrica de la CFE.
- **Actualización de instrumentos de planeación:** Se recomienda revisar y actualizar los planes de desarrollo urbano e instrumentos de planeación de los centros de población a mediano plazo para incluir las normativas y especificaciones de la CFE, asegurando que todas las nuevas



construcciones y modificaciones de vialidades cumplan con los derechos de vía de la infraestructura eléctrica.

- **Implementación:** Para Aquiles Serdán, se busca desarrollar un plan de implementación para adecuar la infraestructura actual y propuesta con los criterios establecidos en los instrumentos de planeación que respeten los derechos de vía de la infraestructura eléctrica. Esta medida podrá ser aplicable desde el mediano plazo.

#### **GO-2.2. Adecuar los instrumentos de planeación de la movilidad para que se alineen con la NOM-004-SEDATU-2023**

La Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación, establece los requisitos mínimos para el diseño y rediseño de las calles urbanas en México, con el objetivo de mejorar la movilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad vial, fomentar el desarrollo urbano sostenible y contribuir a cerrar brechas de desigualdad. Esta NOM es el instrumento rector de la planeación de la movilidad urbana, por tanto, es fundamental incorporar los criterios enunciados para la construcción y adaptación de la infraestructura de la movilidad.

##### **Objetivos**

- Identificar las vialidades en la normatividad de los instrumentos de planeación que no sean congruentes con la NOM.
- Adecuar la normatividad de las vialidades en los instrumentos de planeación con respecto a los criterios establecidos en la NOM.

##### **Alcance**

Esta medida deberá ser aplicable en el municipio de Aquiles Serdán, así como en los otros dos municipios que conforman la zona metropolitana.

- **Identificación:** Se realizará un análisis y diagnóstico de la situación actual en materia de alineación de los instrumentos de planeación con la NOM-004-SEDATU-2023, identificando los principales retos y oportunidades.
- **Actualización de instrumentos de planeación:** Durante el mediano plazo se elaborarán propuestas para la adecuación de los instrumentos de planeación, considerando los criterios



de diseño urbano inclusivo, sostenible y resiliente establecidos en la NOM-004-SEDATU-2023.

- **Implementación:** En Aquiles Serdán se propone desarrollar un plan de implementación para ajustar la infraestructura actual y propuesta de acuerdo con la actualización de los instrumentos de planeación de la movilidad. Esta medida podrá ser aplicable desde el mediano plazo.

#### GO-2.3. Adecuar permisos de construcción para incluir diseño inclusivo para la red ciclista

La inclusión de una cláusula en permisos de construcción para propiedades colindantes con futuras ciclovías busca fomentar el uso de la bicicleta y asegurar su accesibilidad. Establece medidas como reservar espacios para estacionamientos de bicicletas y vías de acceso adecuadas a las propiedades, facilitando la adaptación a la infraestructura ciclista. Esta medida promueve el desarrollo urbano sostenible y la integración eficiente de ciclovías, mejorando la movilidad y la reduciendo la dependencia de vehículos motorizados.

#### Objetivos

- Fomentar el transporte sostenible y la movilidad activa.
- Asegurar que las propiedades sean fácilmente accesibles para los ciclistas.
- Planificar y construir una infraestructura que soporte la integración de ciclovías.
- Minimizar los costos y la complejidad de futuras adaptaciones o modificaciones urbanas cuando se implemente la ciclovía.
- Apoyar el desarrollo urbano que favorezca medios de transporte ecológicos y reduzca la dependencia de vehículos motorizados.

#### Alcance

Esta medida deberá ser aplicable en los tres municipios que conforman la zona metropolitana.

- **Identificación:** Se realizará un análisis y diagnóstico de la situación actual de los permisos de construcción, alineamiento y número oficial, identificando los alcances en temas de accesibilidad ciclista.



- **Actualización de los documentos:** Se recomienda revisar y actualizar los permisos de construcción, alineamiento y número oficial para incluir la cláusula, asegurando que todas las nuevas construcciones y modificaciones de vialidades cumplan con lo deseado.
- **Implementación:**

**Para Aquiles Serdán,** desarrollar una cláusula que establezca que toda residencia está obligada a tener espacios para estacionamientos de bicicletas y vías de acceso adecuadas a las propiedades, esto incluye mobiliario, señalización y dimensiones correctas para el uso de bicicletas.



## 10. Bibliografía

Asociación Mexicana de Agencias de Investigación de Mercado [AMAI] (2020). Perfil de los Hogares según Nivel Socioeconómico 2020. Disponible en: <https://www.amai.org/NSE/index.php?queVeo=niveles>. Fecha de consulta: abril 2024

Acuerdo (2022) [Gobierno Federal]. Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para el registro y autorización de las Estrategias y Programas de Comunicación Social y de Promoción y Publicidad de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, para el ejercicio fiscal 2023. DOF: 30/12/2022

Avigilon, s.f. Conozca cómo pueden las cámaras de supervisión y control del tránsito mejorar la seguridad de las ciudades. Disponible en: <https://www.avigilon.com/es/industry/public-private-partnerships>. Fecha de consulta: abril, 2024

Banco de Desarrollo de América Latina, 2018. Esquemas de implantación de tecnologías inteligentes de transporte en América Latina: estudios de casos y recomendaciones. Disponible en:

<https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1396/4%20Esquemas%20de%20implantacion%20de%20Tecnologias%20Inteligentes%20de%20Transporte-28feb.pdf?sequence=5&isAllowed=y>. Fecha de consulta: abril 2024

Ben Welle Qingnan Liu Wei Li Claudia Adriazolasteil Robin King Claudio Sarmiento Marta Obelheiro. Instituto de Recursos Mundiales [WRI] (2016). Ciudades más seguras mediante el diseño. Lineamientos y ejemplos para promover la seguridad vial mediante el diseño urbano y vial. Disponible en: [https://es.wri.org/sites/default/files/Cities\\_Safer\\_By\\_Design\\_Spanish.pdf](https://es.wri.org/sites/default/files/Cities_Safer_By_Design_Spanish.pdf). Fecha de consultas: mayo 2024

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial [LGMSV]. Artículo 3°. DOF 29/12/23 Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>. Consultado en: noviembre 2023

Corredores Verdes, Estudios de Ambiente (2016). Corredores verdes como estrategia. Disponible en:  
<https://www.corredoresverdes.cl/corredores-verdes-como-estrategia/>. Fecha de consulta: abril 2024

Fernández S, Medina I., Fernández S., Vadillo C. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP] (2019). Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México. Estimaciones para México y 20 zonas metropolitanas. Disponible en: <https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Externalidades-negativas-asociadas-al-transporte-terrestre-Reporte-completo.pdf>. Fecha de consulta: marzo 2024

Gobierno del Estado de Jalisco (2022). Plan Institucional. Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad AMG. Disponible en: <https://plan.jalisco.gob.mx/wp-content/uploads/2023/05/PI-AMIM-2018-2024.pdf>. Fecha de consulta: abril, 2024

González E., Rellon E., Quintana M. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP] (2023). IDEAMOS. Guía para el desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Institucional. Disponible en: <https://ideamos.mx/wp-content/uploads/2023/06/Guia-desarrollo-implementacion-Planes-Movilidad-Institucional.pdf>. Fecha de consulta: marzo 2024



H. Congreso del Estado de Chihuahua (2022). Ley de Transporte del Estado de Chihuahua [LTECH]. POE 16/07/2022.

Disponible en: <https://www.congresochihuahua2.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/1526.pdf> Fecha de consulta: noviembre 2023

Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua [IMPLAN] (2023) Cartografía facilitada por IMPLAN. Fecha de consulta: febrero 2024

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2016–2022) Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas. Disponible en [https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/no\\_datos\\_abiertos](https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/no_datos_abiertos). Fecha de consulta: enero 2024

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Disponible en: ([https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#datos\\_abiertos](https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#datos_abiertos)). Fecha de consulta: enero 2024

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2020). Inventario Nacional de Vivienda 2020. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/?app=inv>. Fecha de consulta: enero 2024

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2023). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2023, Información para la actualización e incorporación de unidades económicas al DENU; datos a noviembre de 2023. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/924>. Fecha de consulta: abril 2024

Marín A., Arvizu C., Vázquez G., Ramírez J. Castillo M., Soto P., et al. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU] (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial [ENAMOV]. Disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/848141/ENAMOV\\_2023-2042.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/848141/ENAMOV_2023-2042.pdf). Fecha de consulta: diciembre 2023

Pérez, T., S. López, A. Martínez, L. Janka, P. Aguirre y Y. Tafoya. Instituto de Recursos Mundiales [WRI] México (2022). Guía de entornos caminables seguros. Disponible en <https://es.wri.org/sites/default/files/guia-de-entornos-caminables-seguros.pdf>. Fecha de consultas: abril 2024

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU] (2019). Manual de calles. Diseño vial para ciudades mexicanas. Disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual\\_de\\_calles\\_2019.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf). Fecha de consulta: abril, 2024

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU] (2023). NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación. Disponible en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5723137&fecha=12/04/2024#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5723137&fecha=12/04/2024#gsc.tab=0). Fecha de consulta: abril 2024

Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transporte [SCT], Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU] (2023). NOM-034-SCT2/SEDATU-2022., Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras. Disponible en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5702233&fecha=19/09/2023#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5702233&fecha=19/09/2023#gsc.tab=0). Fecha de consulta: abril 2024



## Índice de tablas e ilustraciones

### Ilustraciones

- Ilustración 1. Delimitación del área de estudio .....
- Ilustración 2. Priorización de AGEBS .....
- Ilustración 3. Estructura general del PSAMSAS.....
- Ilustración 4. Estructura del subprograma peatonal .....
- Ilustración 5. Banquetas nuevas en el centro de población de Aquiles Serdán .....
- Ilustración 6. Senderos verdes por plazo en el centro de población de Aquiles Serdán.....
- Ilustración 7. Nuevas áreas de resguardo en vialidades con camellón por plazo en el centro de población de Aquiles Serdán .....
- Ilustración 8. Estructura del subprograma ciclista .....
- Ilustración 9. Propuesta de red de infraestructura ciclista en Aquiles Serdán .....
- Ilustración 10. Estructura del subprograma de transporte público.....
- Ilustración 11. Estructura del subprograma de transporte motorizado .....
- Ilustración 12. Vialidades por pavimentar por plazo en el centro de población de Aquiles Serdán.....
- Ilustración 13. Mantenimiento de red vial actual en el centro de población de Aquiles Serdán.....
- Ilustración 14. Intersecciones propuestas para modernización semafórica en Aquiles Serdán .....
- Ilustración 15. Estructura del subprograma de Gobernanza .....



## Tablas

- Tabla 1. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con estrategias del PND .....
- Tabla 2. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con acciones del PNOTDU .....
- Tabla 3. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con acciones de la ENAMOV .....
- Tabla 4. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con las estrategias del PED .....
- Tabla 5. Alineación de objetivos específicos del PSAMSAS con acciones del PMDAS .....
- Tabla 6. Líneas de acción y actuaciones concretas donde se aplica la metodología de priorización .....
- Tabla 7. Variables para metodología de priorización .....
- Tabla 8. Pesos ponderados de las variables por índice .....
- Tabla 9. Objetivos específicos .....
- Tabla 10. Ejes estratégicos y principios del PSAMSAS .....
- Tabla 11. Resumen de los subprogramas .....
- Tabla 12. Actuaciones concretas de la línea de acción PE-1. Aumentar la disponibilidad de infraestructura peatonal .....
- Tabla 13. Metas de banquetas nuevas para cada plazo dentro del centro de población de Aquiles Serdán .....
- Tabla 14. Propuesta de senderos verdes para cada plazo dentro del centro de población de Aquiles Serdán .....
- Tabla 15. Actuaciones concretas de la línea de acción PE-2. Optimizar las condiciones de la movilidad peatonal .....
- Tabla 16. Actuaciones concretas de la línea de acción PE-3: Promover medidas de seguridad peatonal .....
- Tabla 17. Propuesta de mejoramiento de áreas de resguardo en vialidades del centro de población de Aquiles Serdán .....
- Tabla 18. Actuaciones concretas de la línea de acción CI-1. Ampliar y mejorar la red de infraestructura ciclista .....
- Tabla 19. Metas de infraestructura ciclista para cada plazo dentro del centro de población de Aquiles Serdán .....
- Tabla 20. Actuaciones concretas de la línea de acción TP-1. Modernizar la infraestructura y tecnología .....
- Tabla 21. Actuaciones concretas de la línea de acción MO-1. Mejorar la eficiencia de la red vial .....
- Tabla 22. Kilómetros mínimos de vías a evaluar para mantenimiento preventivo y correctivo por plazo y centro de población .....



Tabla 23. Actuaciones concretas de la línea de acción MO-2. Modernizar y dar mantenimiento de los dispositivos de control de tránsito .....

Tabla 24. Plazos de intervención por prioridad .....

Tabla 25. Actuaciones concretas de la línea de acción MO-3. Fortalecer el sistema de vigilancia y cumplimiento normativo .....

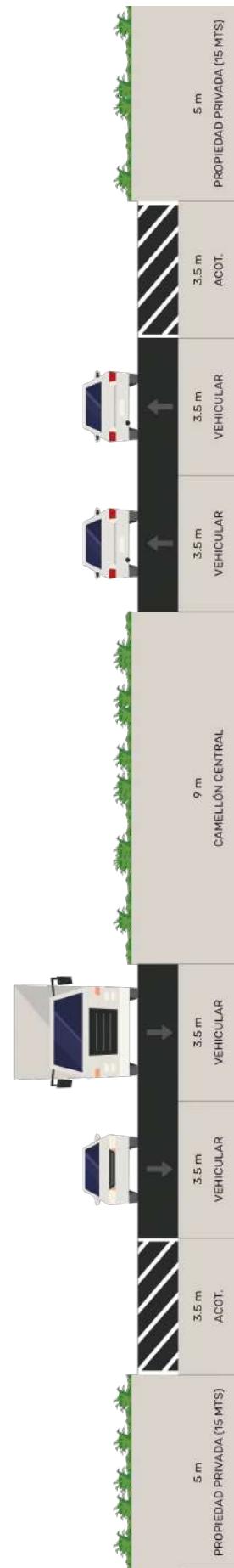
Tabla 26. Actuaciones concretas de la línea de acción GO-1. Reestructurar la arquitectura institucional de la movilidad .....

Tabla 27. Actuaciones concretas de la línea de acción GO-2. Homologar la normatividad aplicable a instrumentos de planeación urbana.....

EL QUE SUSCRIBE, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA DE GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS **12** DE LA **LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA; 14, 32 Y 38, FRACCION XII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA**, HACE CONSTAR Y CERTIFICA QUE EN PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA FIEL SACADA DE SU ORIGINAL, QUE OBRA EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA, EL CUAL TUVE A LA VISTA PARA SU COTEJO.

LA PRESENTE CERTIFICACIÓN VA EN **111 (CIENTO ONCE) FOJAS ÚTILES**, PARA LOS EFECTOS LEGALES QUE PROCEDAN A LOS **DIECISEIS DÍAS** DEL MES DE **JUNIO** DEL **AÑO DOS MIL VEINTICINCO**.

M. D. OMAR MENDOZA RODRÍGUEZ  
JEFE DE DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA



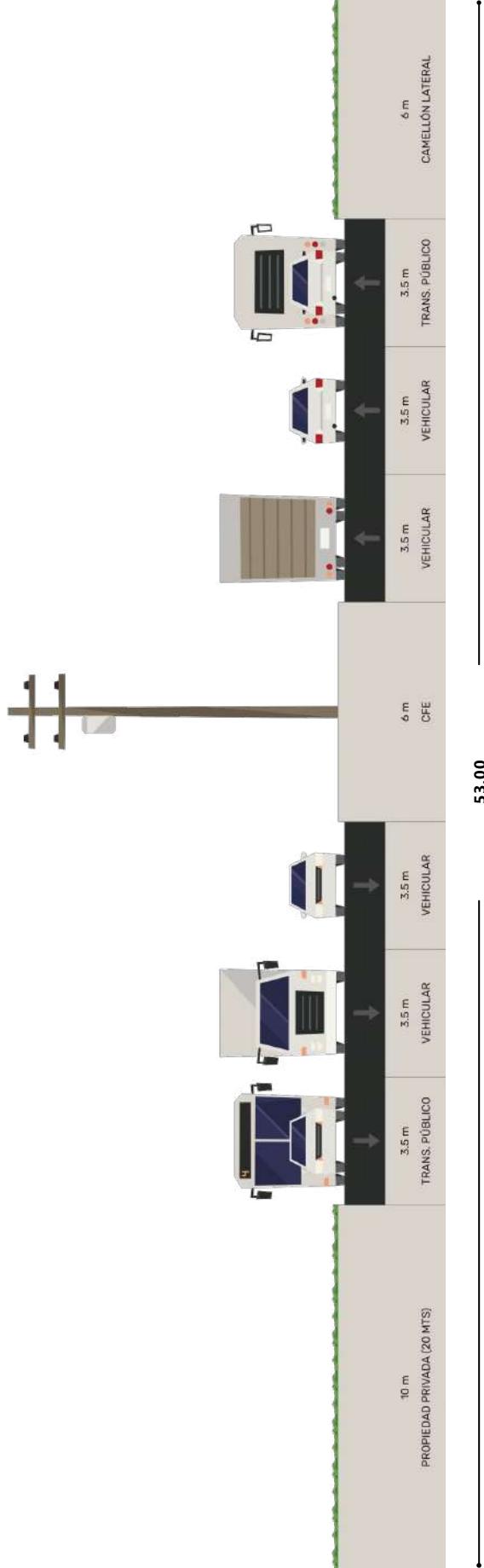
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
AV. CRISTOBAL COLÓN FONTANARROSA

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
LIBR. ORIENTE CHIHUAHUA - AV. EUGENIO PRADO PROAÑO (AV. ACCESO 1)

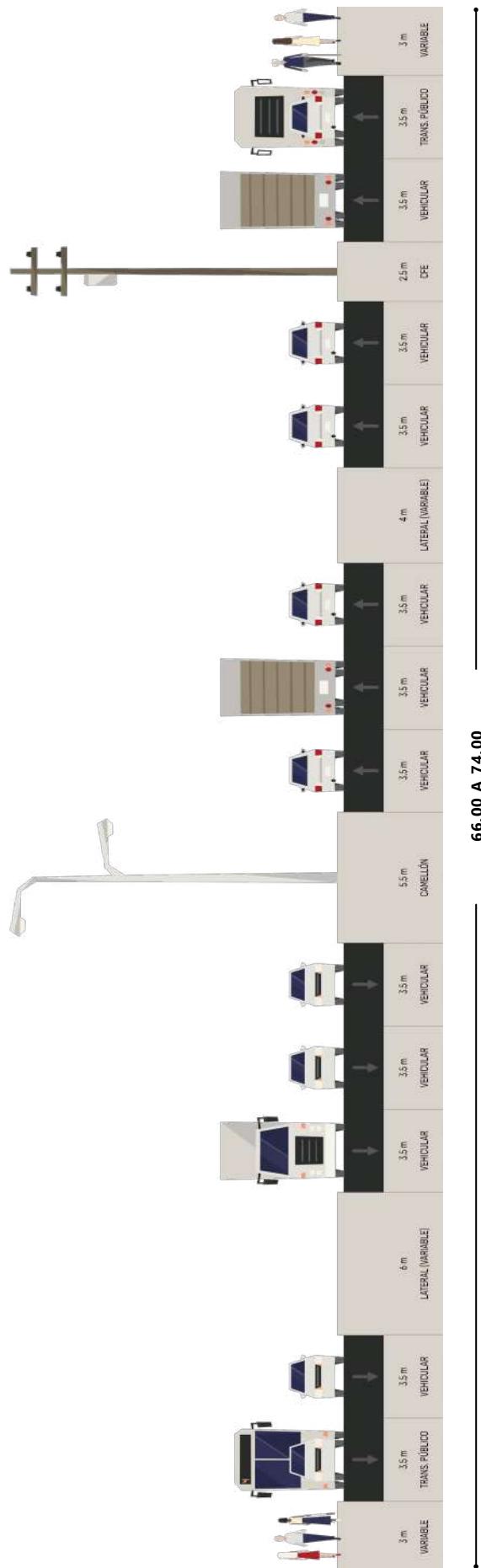
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**AA-004A**

ARTERIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. CRISTOBAL COLÓN FONTANARROSA AV. DESARROLLO - AV. GUILLERMO PRIETO LUJÁN	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>AA - 004C</b>
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO DEL DESARROLLO METROPOLITANO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		ARTERIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. DE LA JUVENTUD "LUIS DONALDO COLOSIO MURRIETA"

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
C. HACIENDAS DEL VALLE - AV. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

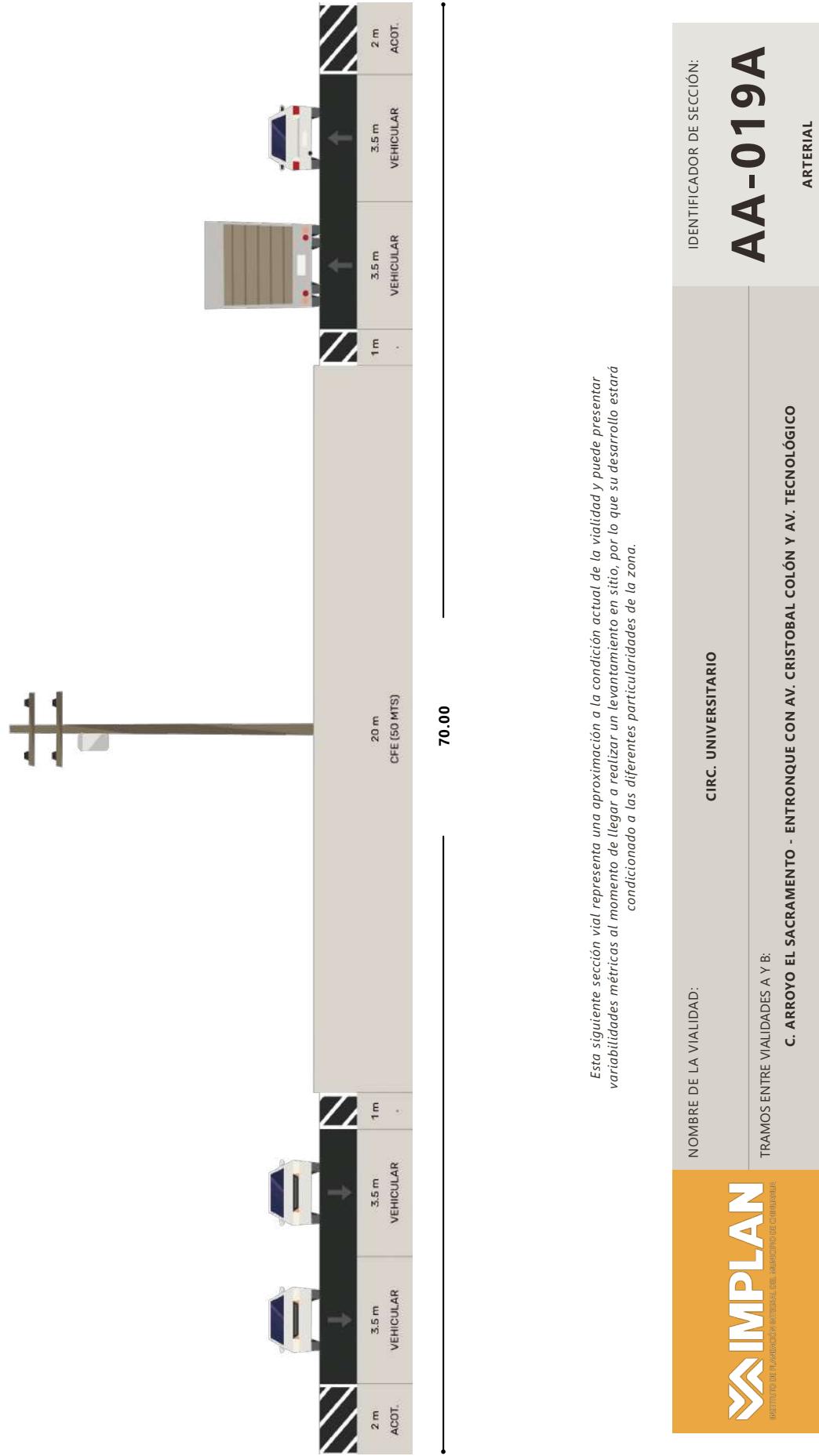
**IMPLAN**  
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

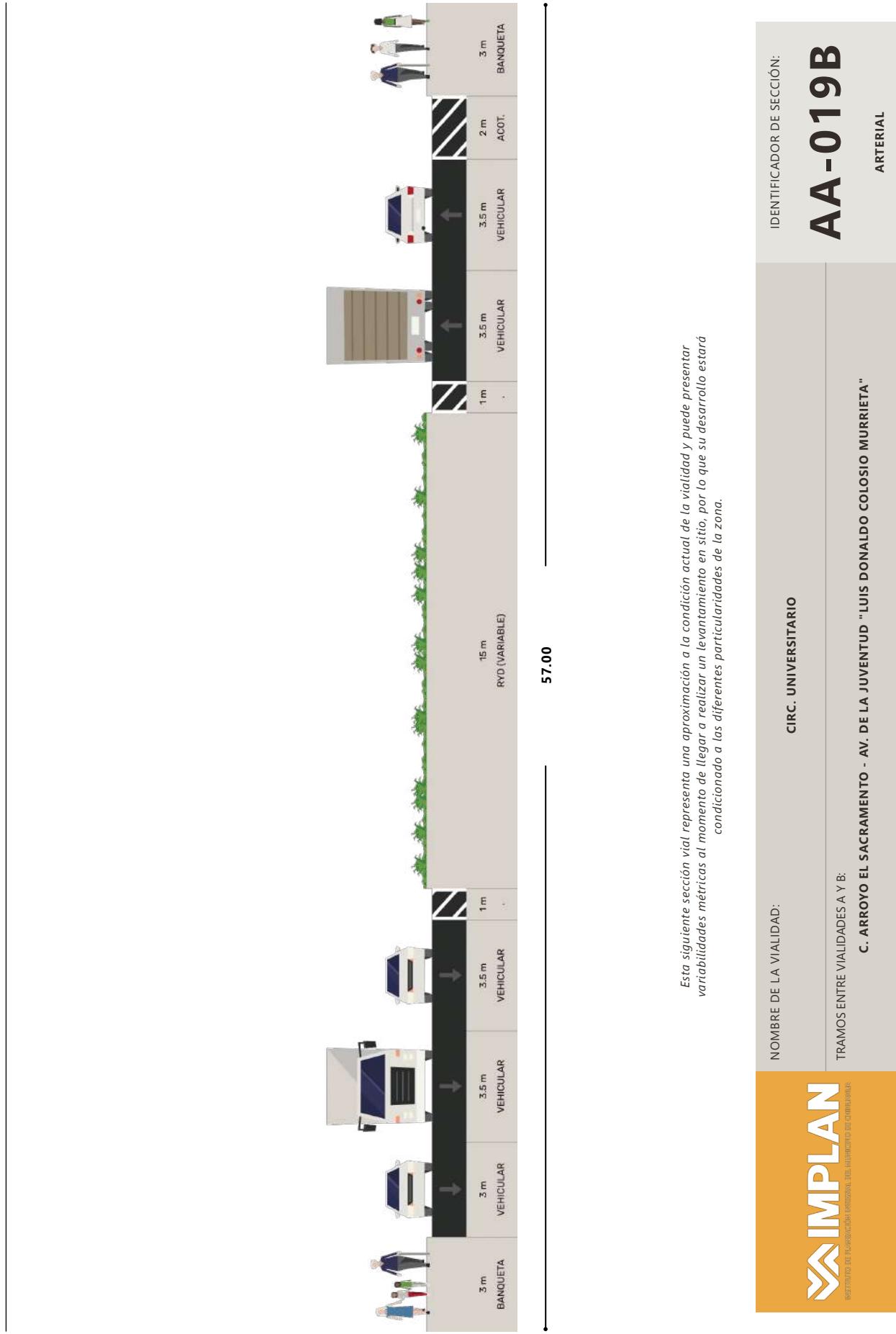
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

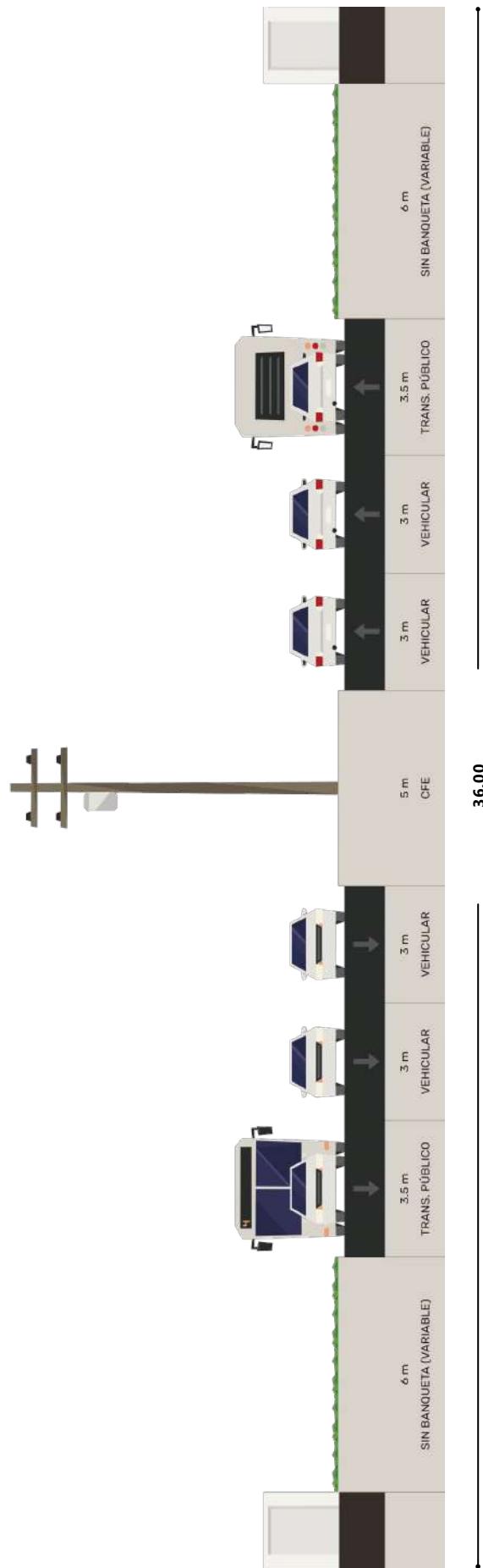
**AA-005F**

ARTERIAL

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL







Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la viabilidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

**AA-020A**

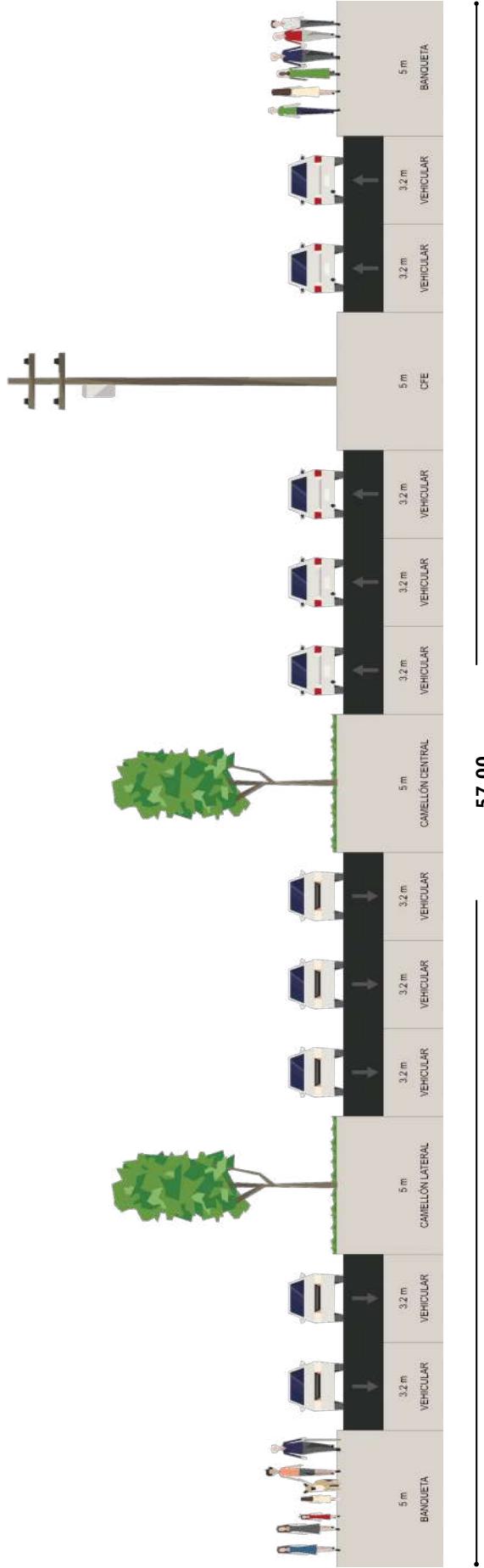
ARTERIAL

PERIF. VICENTE LOMBARDO TOLEDANO

VIA LIBRADORIO - AV. ORIENTE

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

**IMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIAPAS



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

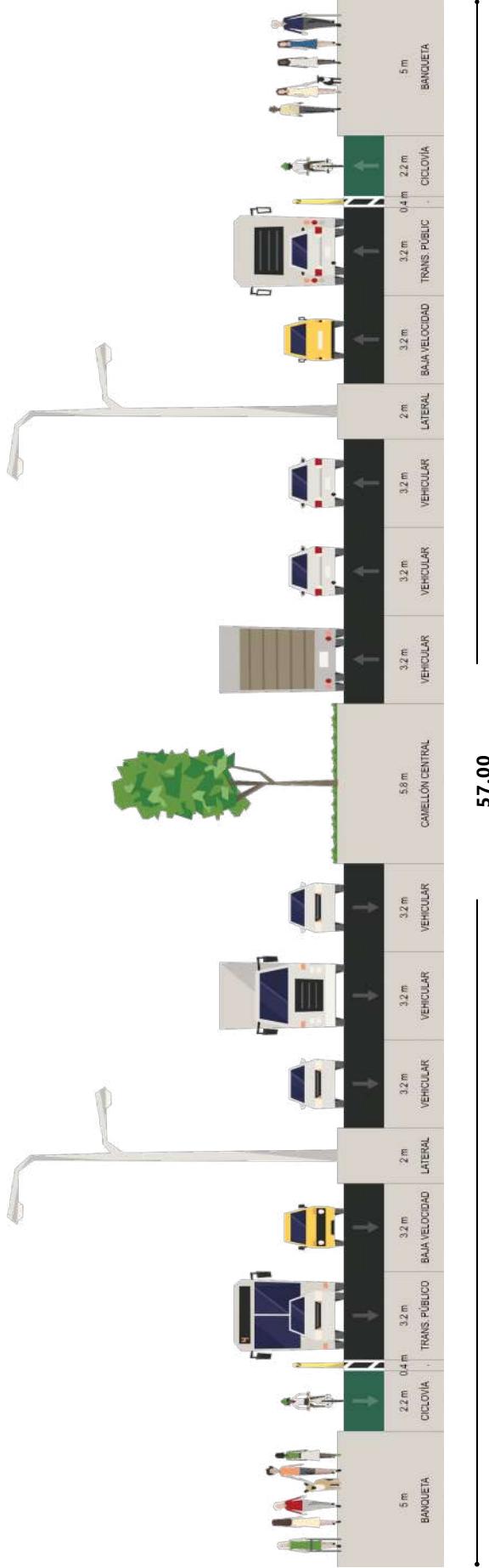
PERIF. FRANCISCO R. ALMADA

AV. TABALAOPA - AV. PASEOS DEL SOL

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**AP-007D**

ARTERIAL PROPUESTA

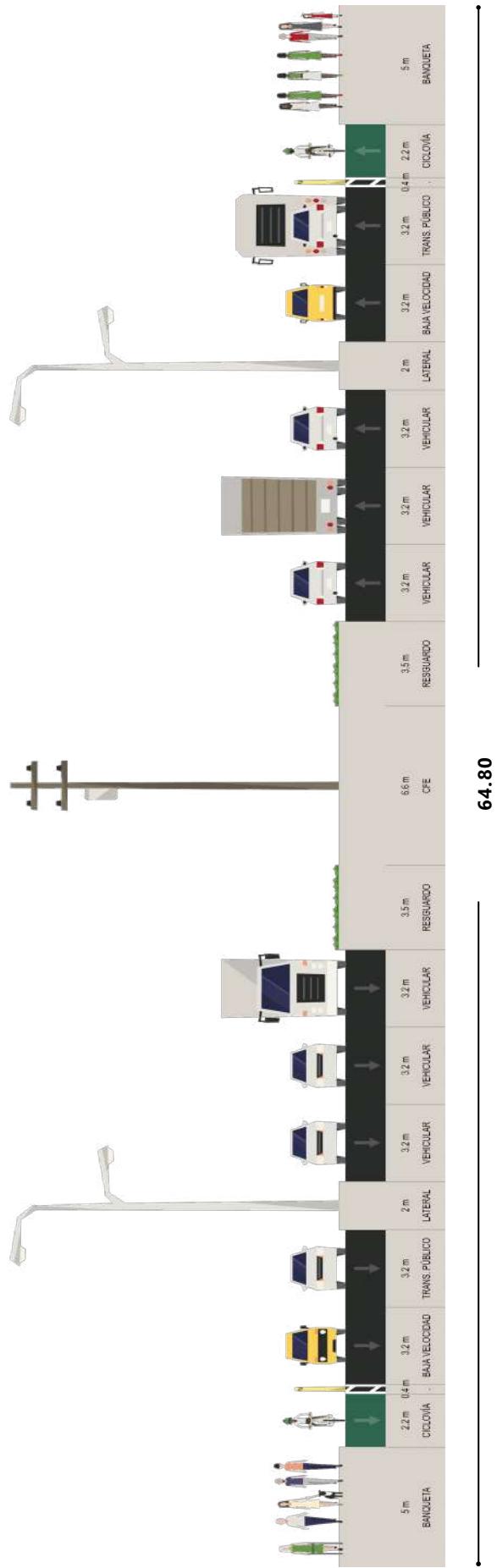


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
BLVD. LUIS H. ALVAREZ

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
CARR. LIBRE A CIUDAD JUAREZ - VIALIDAD LOS NOGALES

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**AP-013A**  
ARTERIAL PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

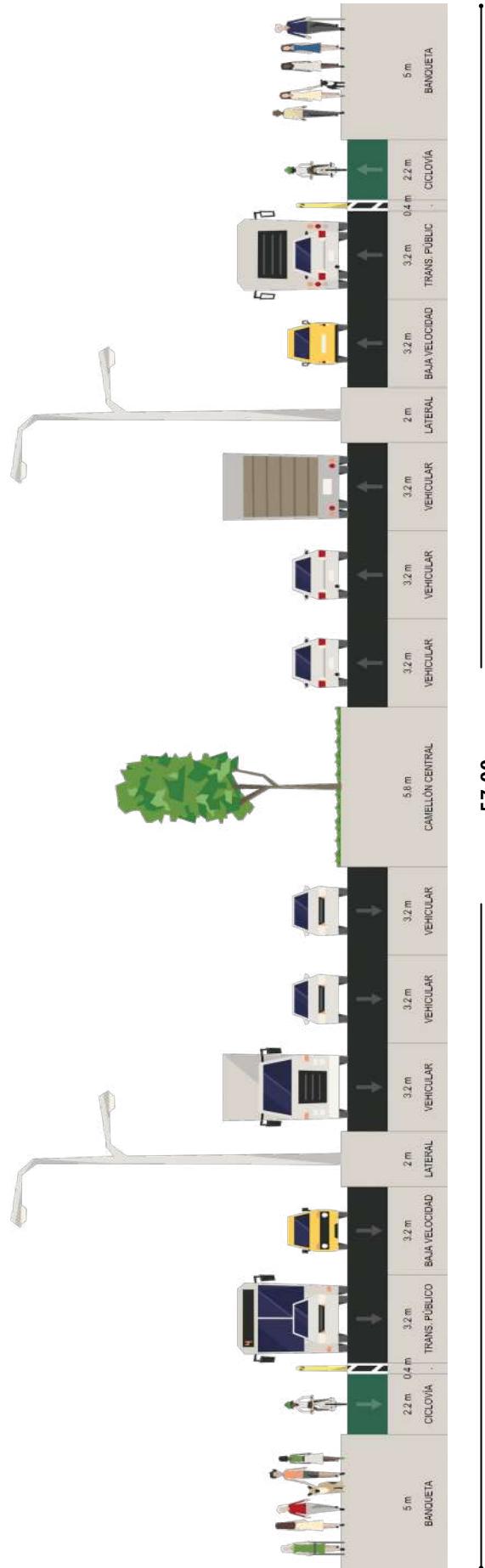
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
BLVD. LUIS H. ALVAREZ

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
VIALIDAD LOS NOGALES - AV. DE LA CANTERA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**AP-013B**

ARTERIAL PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

BLVD. LUIS H. ALVAREZ

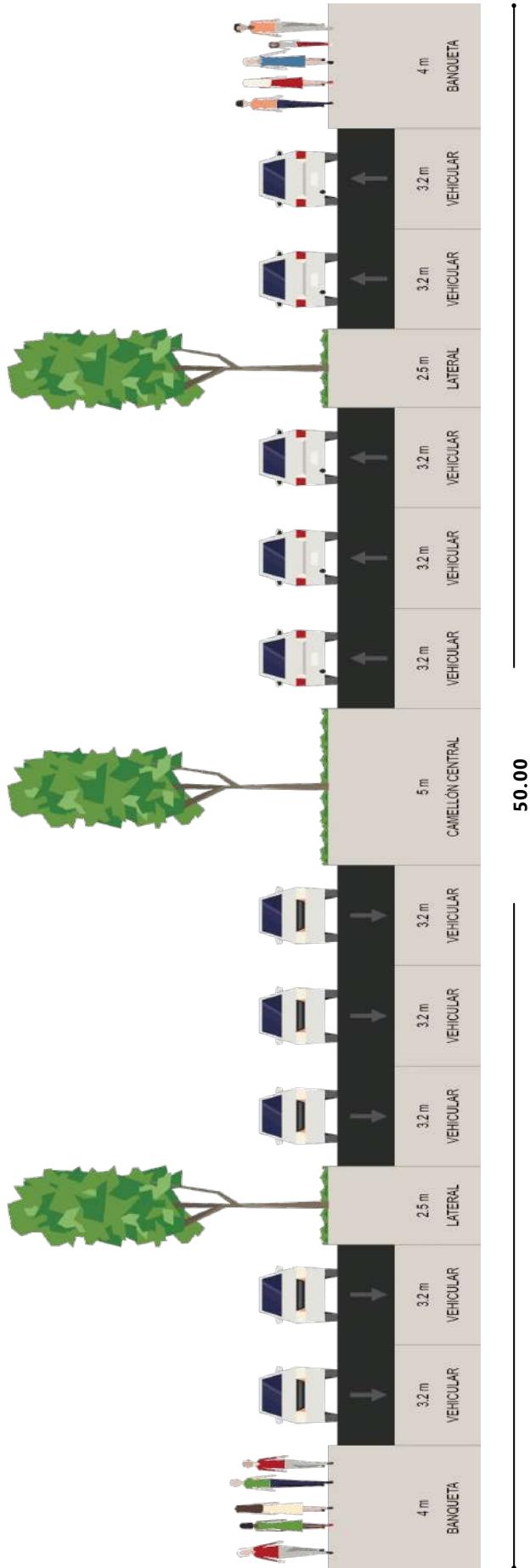
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. DE LA CANTERA - JUAREZ A AV. TEOFILO BORUNDA ORTIZ

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**AP-013C**

ARTERIAL PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

PERIF. FRANCISCO R. ALMADA - PERIF. VICENTE LOMBARDO TOLEDANO

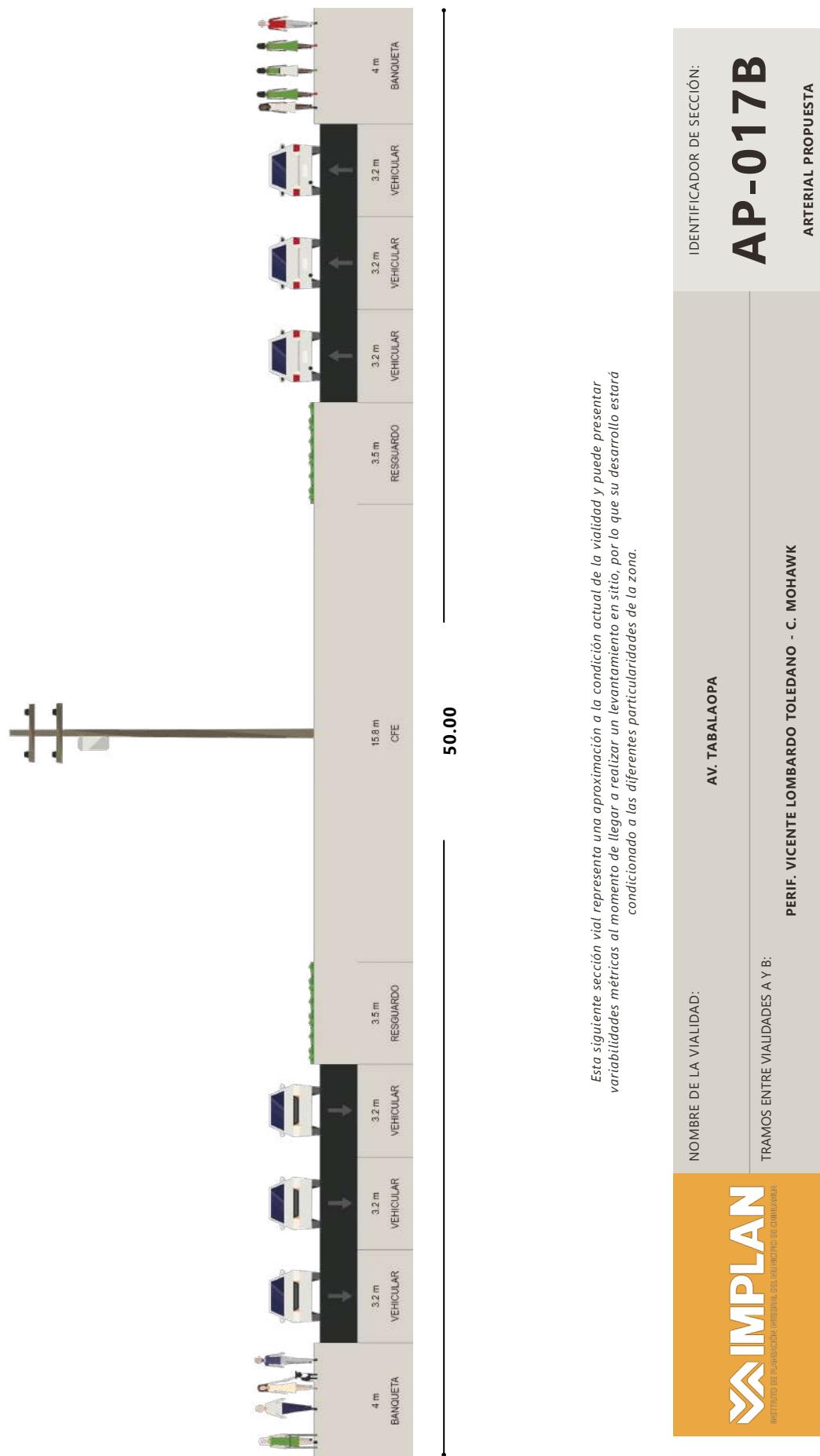
AV. TABALAOPA

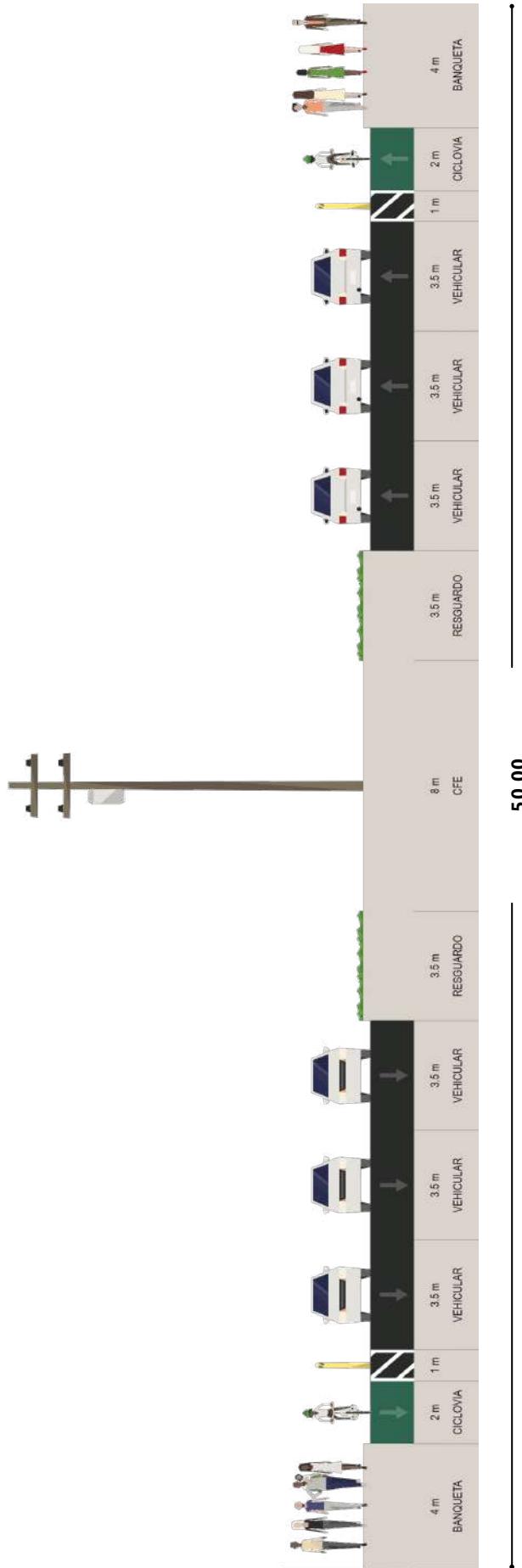
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA, S.A.P.I.D.

**AP-017A**

ARTERIAL PROPUESTA





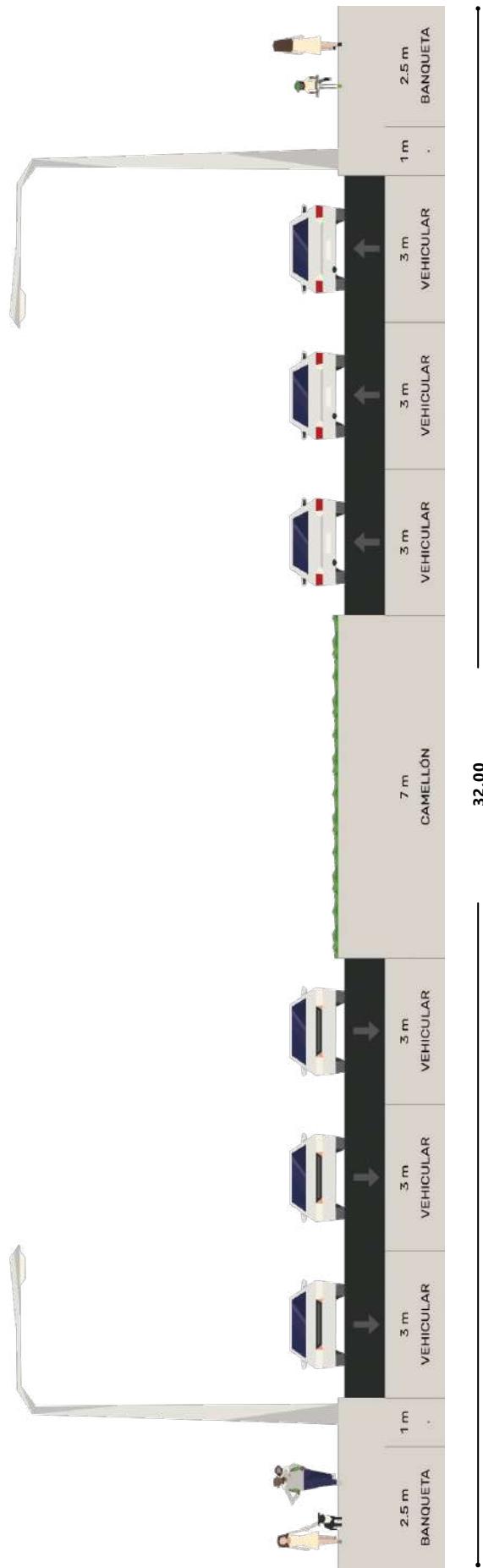
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

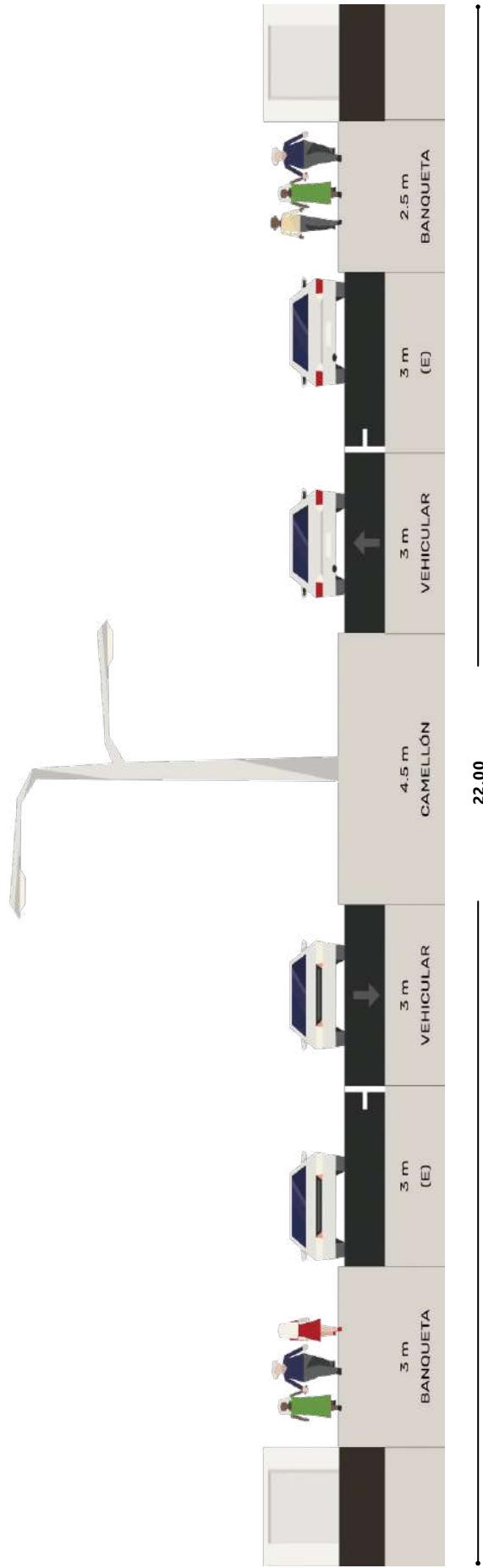
NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. ABOLICION DE LA ESCLAVITUD
	PROL. AV. PASEOS DE LA UNIVERSIDAD - AV. LOS ARCOS
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	<b>PA-022B</b> <b>PRIMARIA</b>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

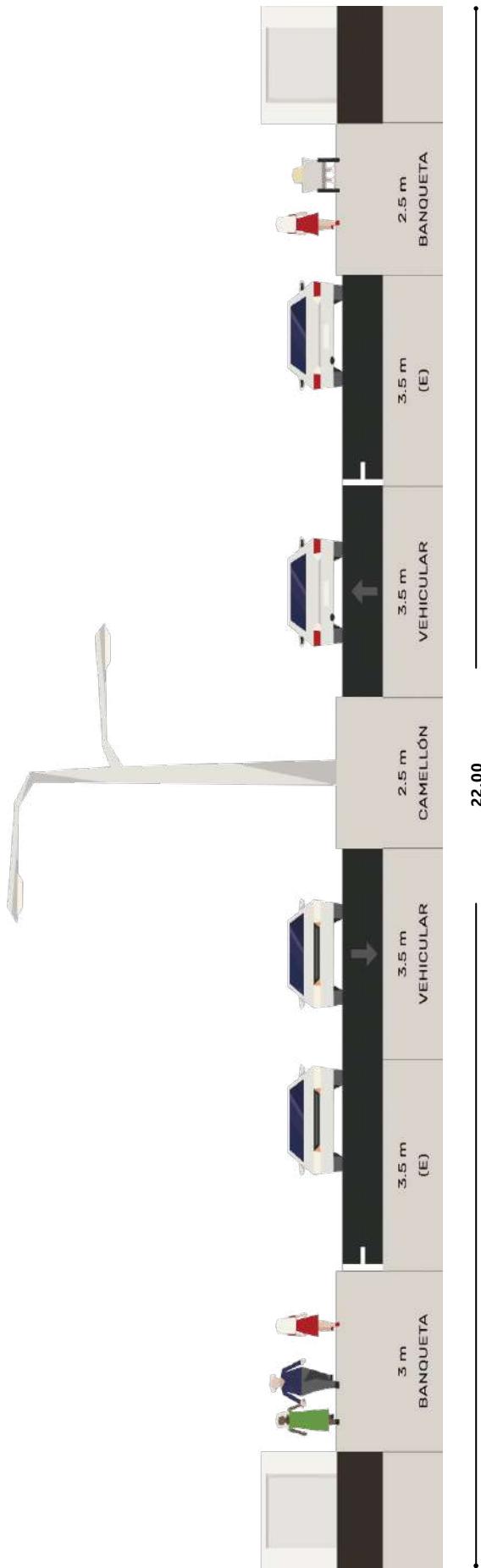
<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>C. ABOLICION DE LA ESCLAVITUD</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	VIALIDAD LOS NOGALES - ENTRONQUE AV. BAHÍA DE SAN QUINTIN Y CORDILLERA BLANCA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	<b>PA-022D</b> PRIMARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

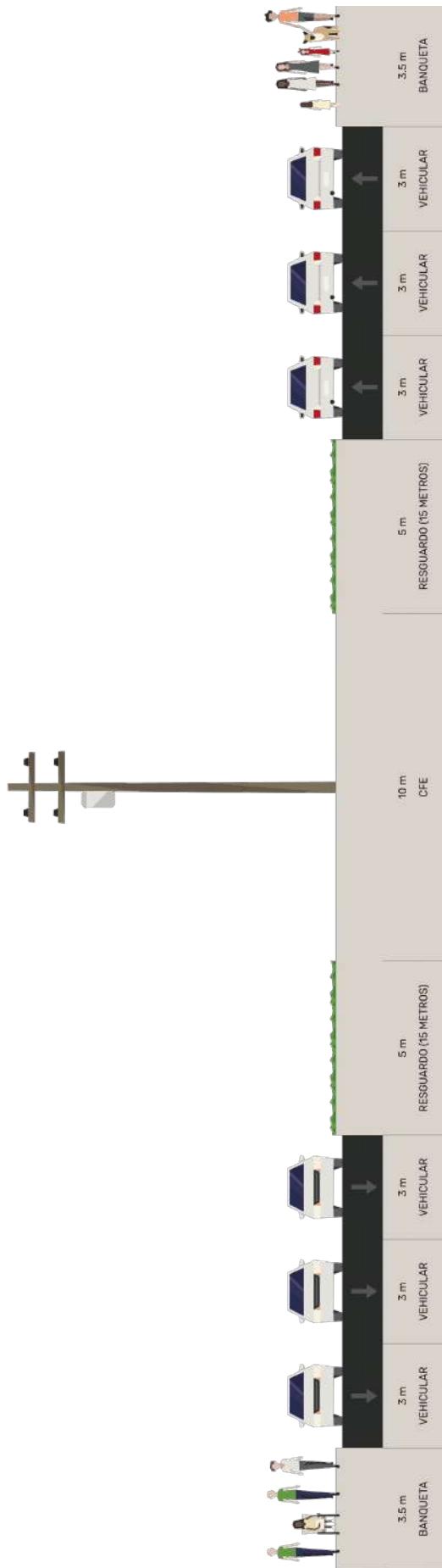
NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. ABOLICIÓN DE LA ESCLAVIDUD
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	ENTRONQUE AV. BAHÍA DE SAN QUINTIN - AV. HOMERO
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:	PA-022E
PRIMARIA	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

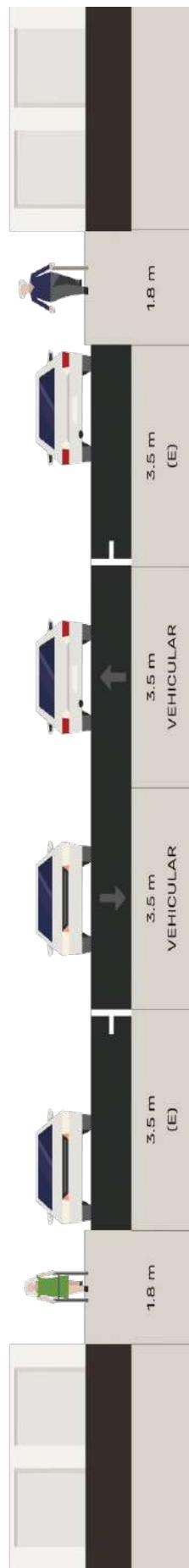
NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. ABOLICION DE LA ESCLAVITUD AV. NUEVO MILENIO - C. LIBERTADORES	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PA-022F</b> PRIMARIA
<b>IMPLAN</b> ESTADÍSTICAS DE Población, Clave Postal, Códigos de Municipios de Chihuahua		

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



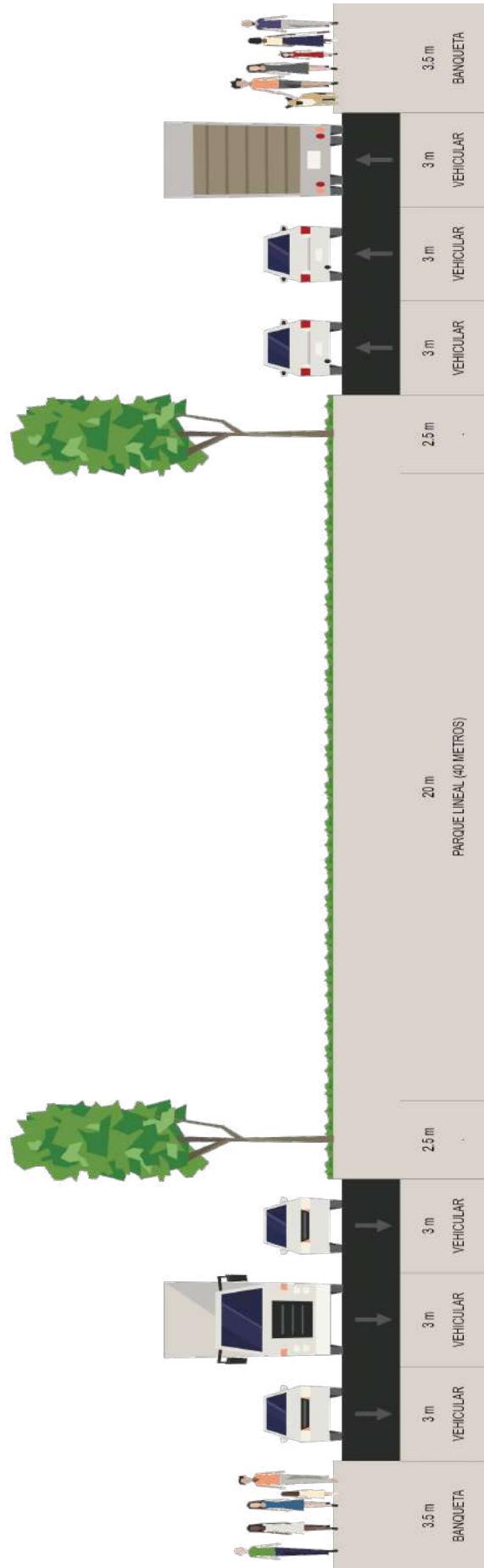
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>AV. ANTHONY QUINN</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>PA-027 A</b>
<b>AV. DESARROLLO - AV. LOS ARCOS</b>	<b>PRIMARIA</b>



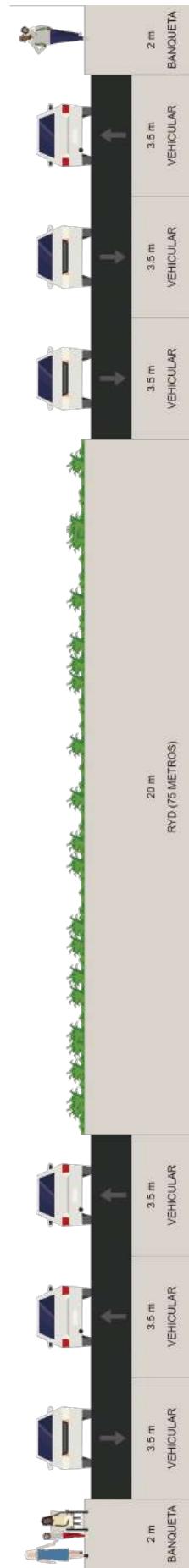
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



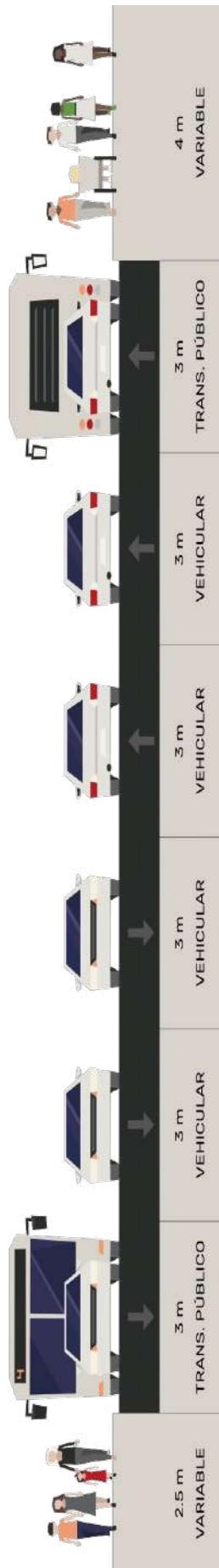
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>AV. JUAN PABLO II - AV. ORIENTE I</b>	AV. CAMINO REAL	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PA-049A</b>
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		PRIMARIA

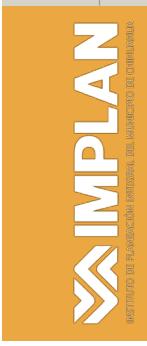


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>AV. CAMINO REAL</b>
<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b>	<b>C. DEL LUCERO - C. DE LA VOZ</b>
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	<b>PA-049C</b> <b>PRIMARIA</b>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.



NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

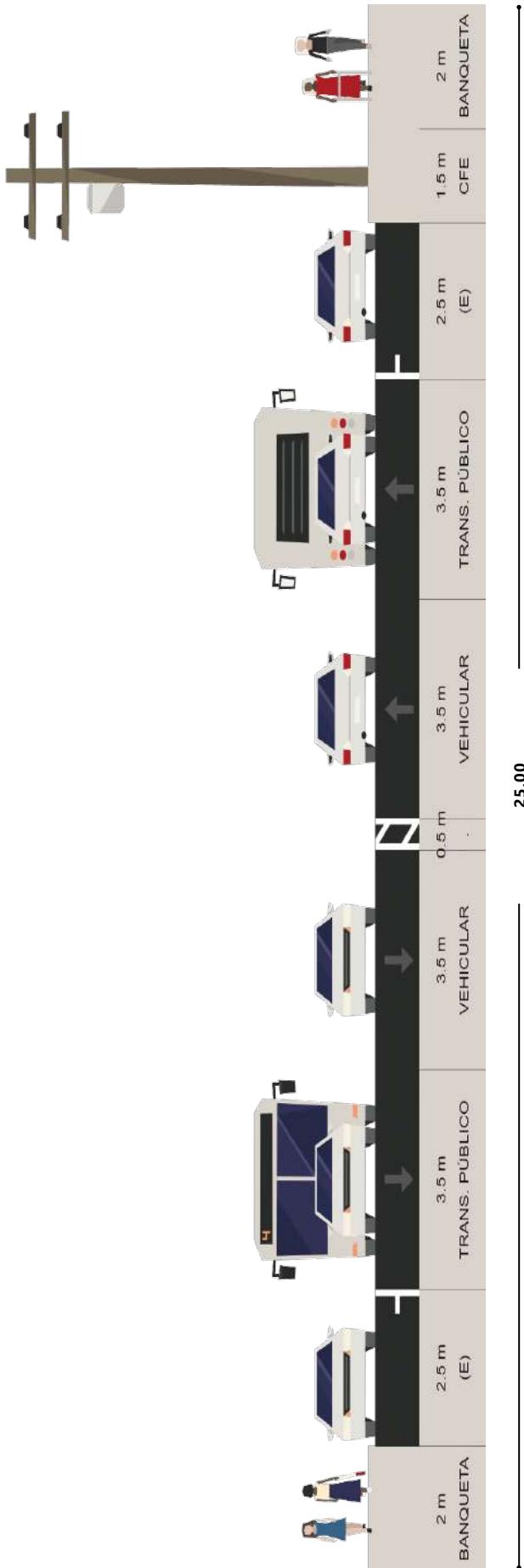
AV. CRISTOBAL COLON FONTANARROSA

AV. DIVISIÓN DEL NORTE - AV. TEOFILO BORUNDA ORTIZ

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PA-060B**

PRIMARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. DE LAS AMERICAS / AV. AGUSTIN MELGAR

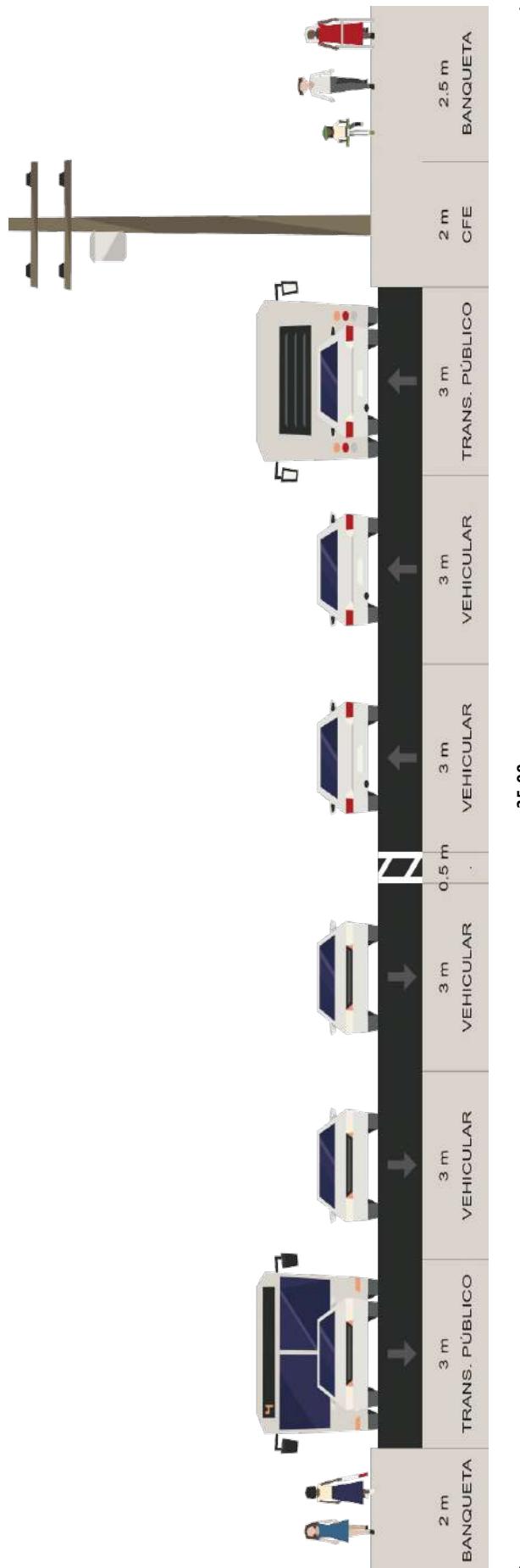
C. WASHINGTON - AV. JOSE MARIA IGLESIAS

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PA-065A**

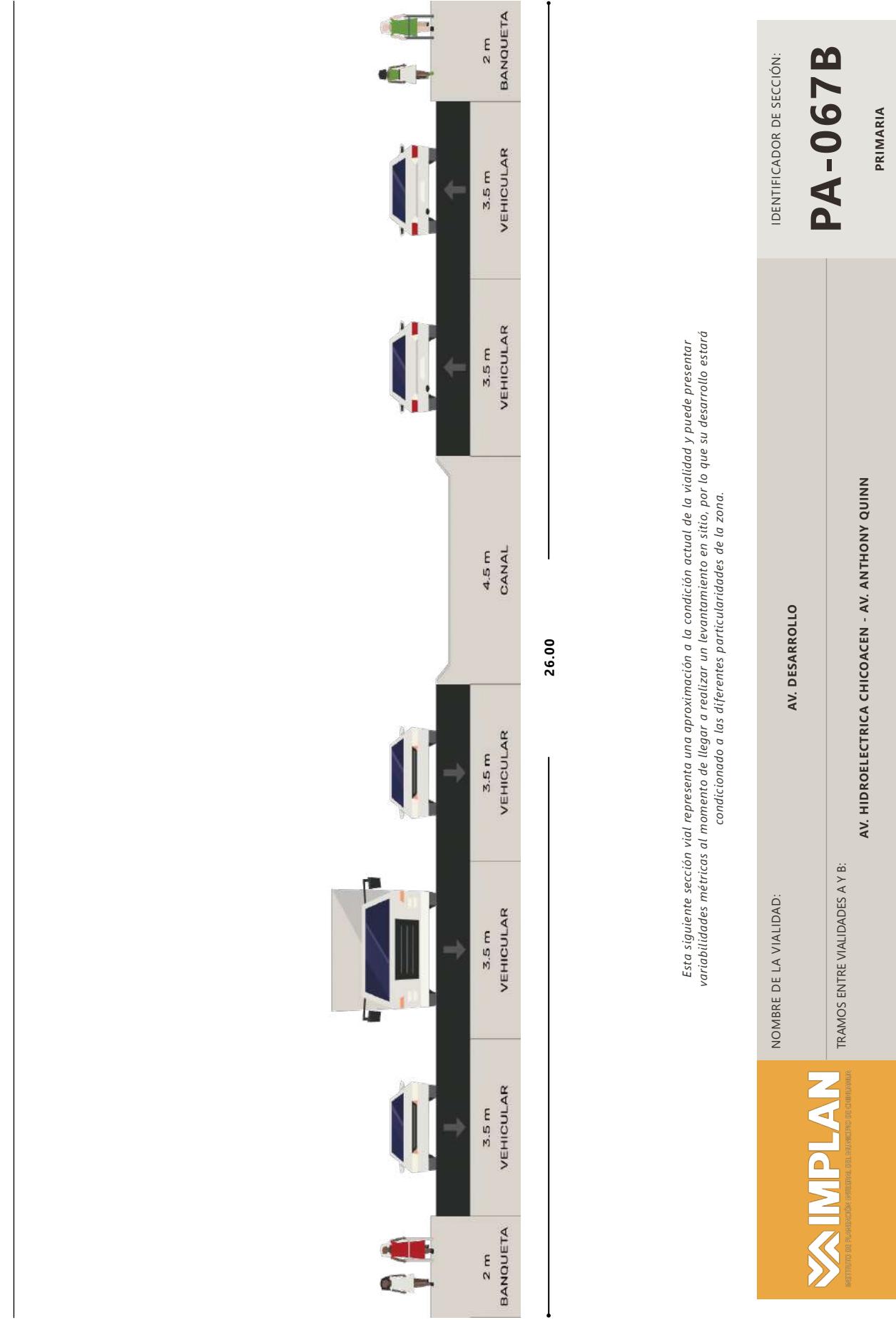
PRIMARIA

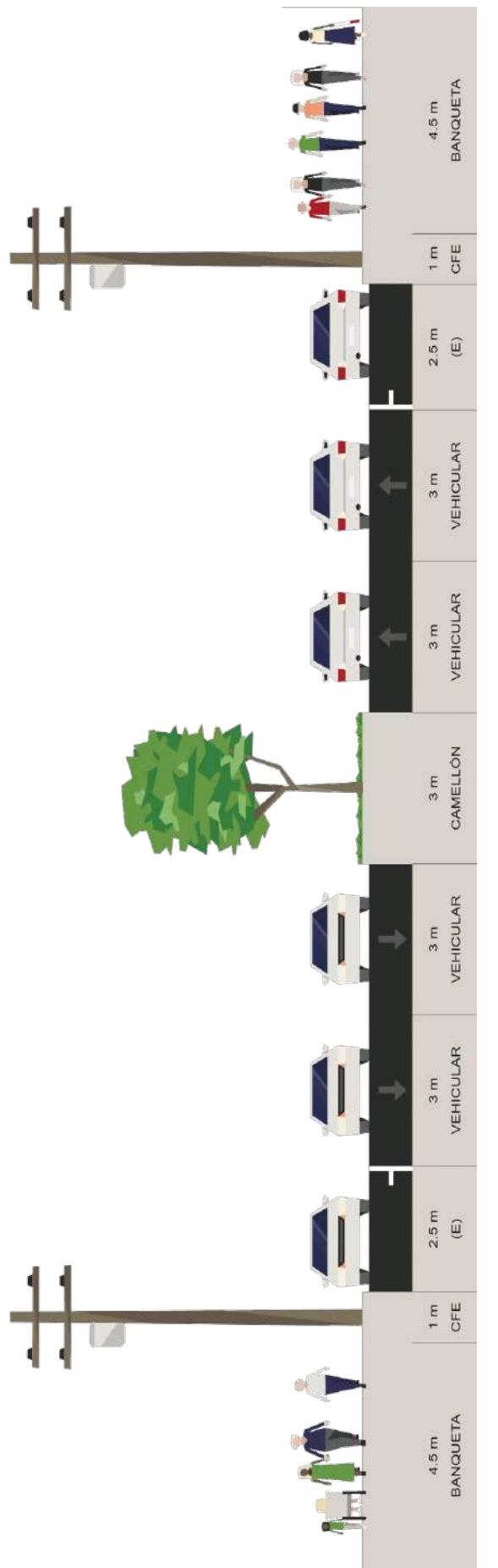
## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>IMPILAN</b> <small>INSTITUTO DE PLANEACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. DE LAS AMERICAS / AV. AGUSTIN MELGAR	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PA-065C</b>
	AV. JOSE MARIA IGLESIAS - AV. UNIVERSIDAD	PRIMARIA





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

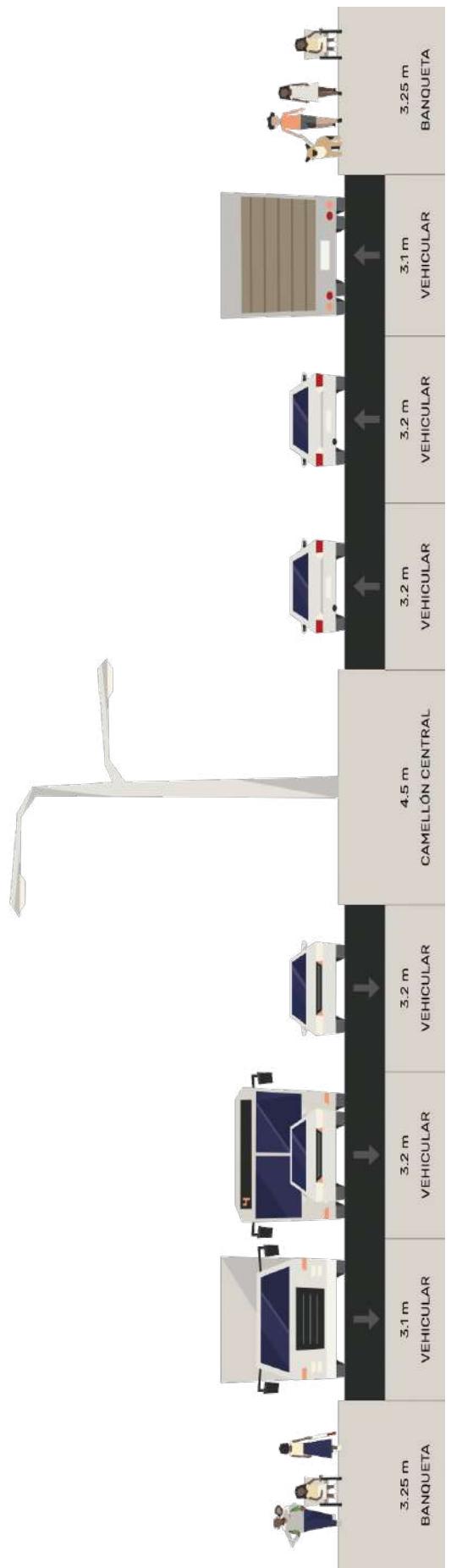
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
AV. FRANCISCO VILLA

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. DE LAS AGUILAS - AV. DE LAS AMERICAS/AV. AGUSTIN MELGAR

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

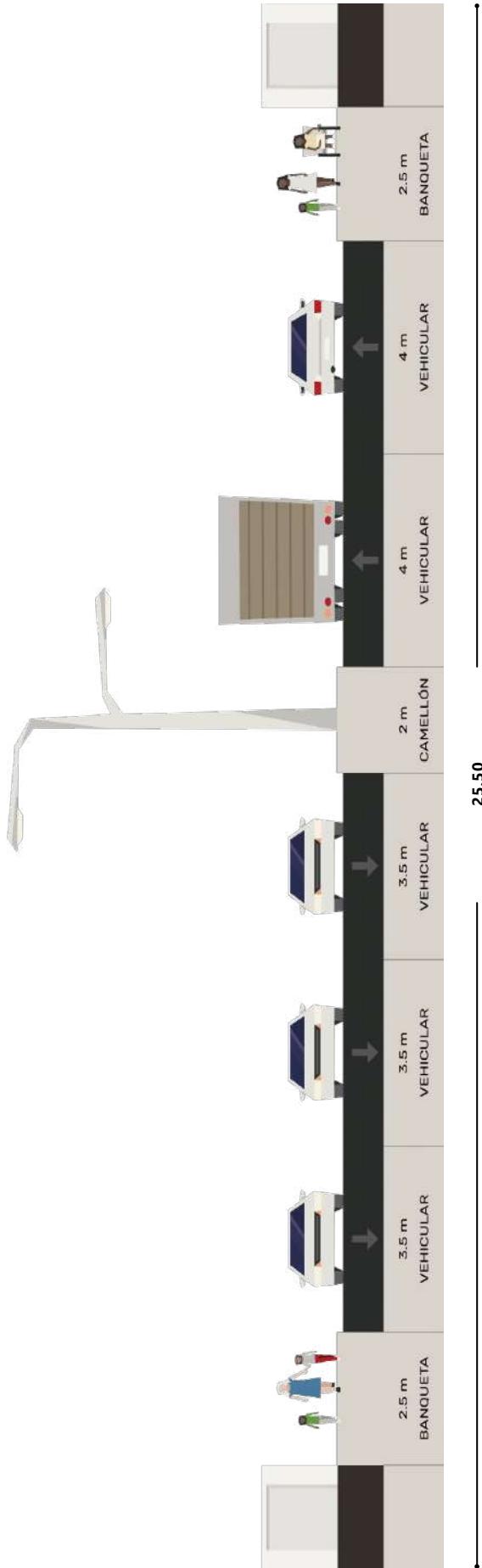
**PA-080A**

PRIMARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. HOMERO AV. TECNOLÓGICO - C. MONTE ALBAN
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PA-092A</b>	PRIMARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> <b>AV. HOMERO</b>  <b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b> <b>C. CAMPO DEL SOL - AV. TECNOLÓGICO</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>PA-092B</b>  <b>PRIMARIA</b>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
AV. HOMERO

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
BLVD. LUIS H. ALVAREZ - C. OCAMPO DEL SOL

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PA - 092C**

PRIMARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. PARQUES DE ORIENTE

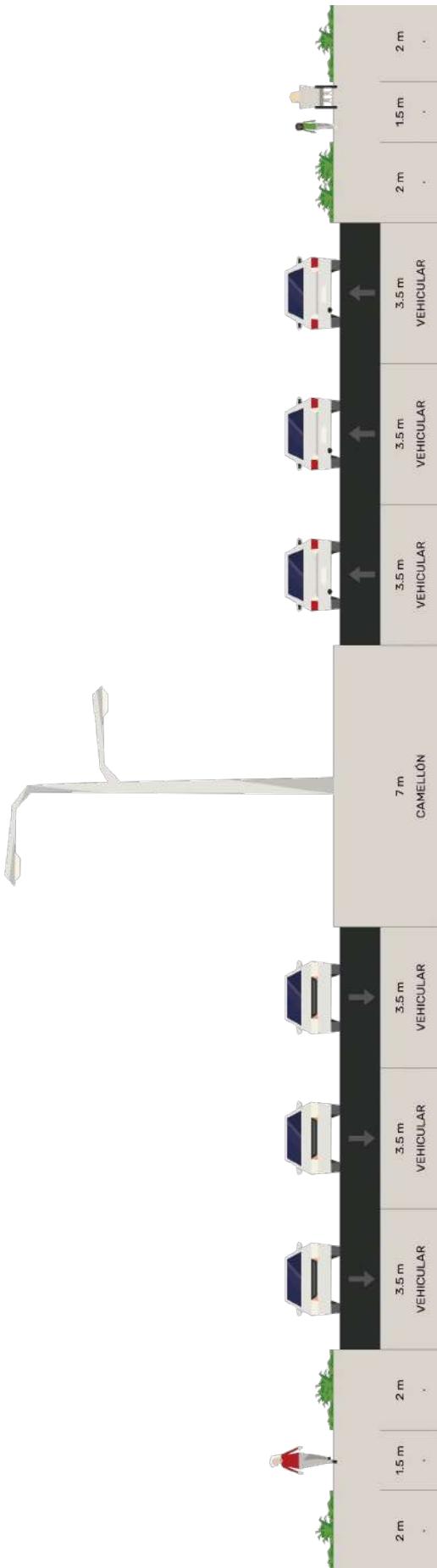
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. PUNTA EL ALAMILLO - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PA-136A**

PRIMARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. PARQUES DE ORIENTE

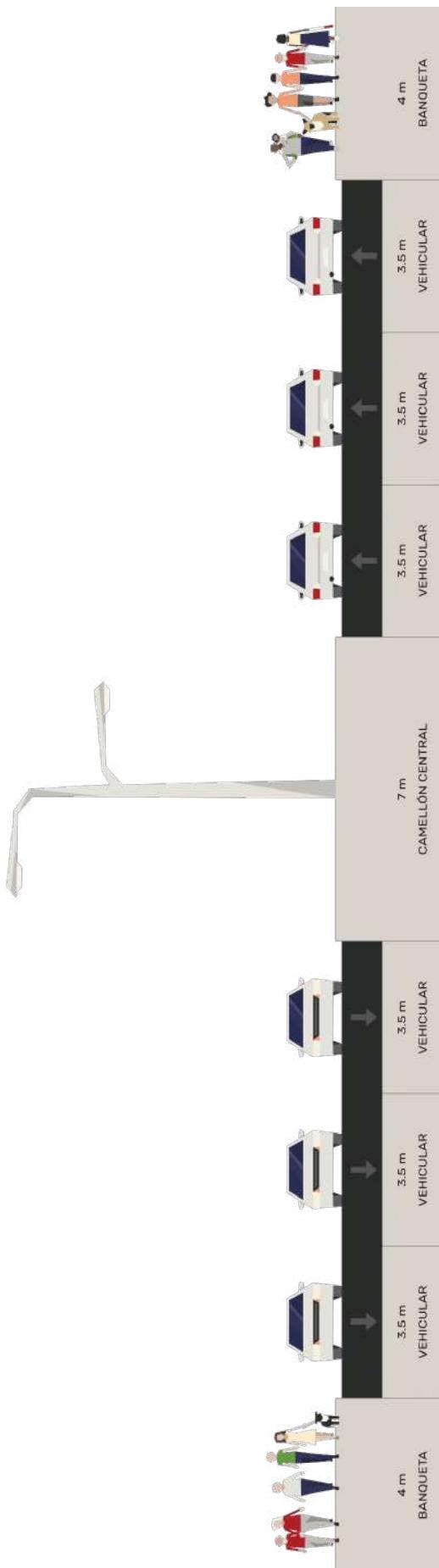
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. CENTRAL - C. PUERTA SINOLA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

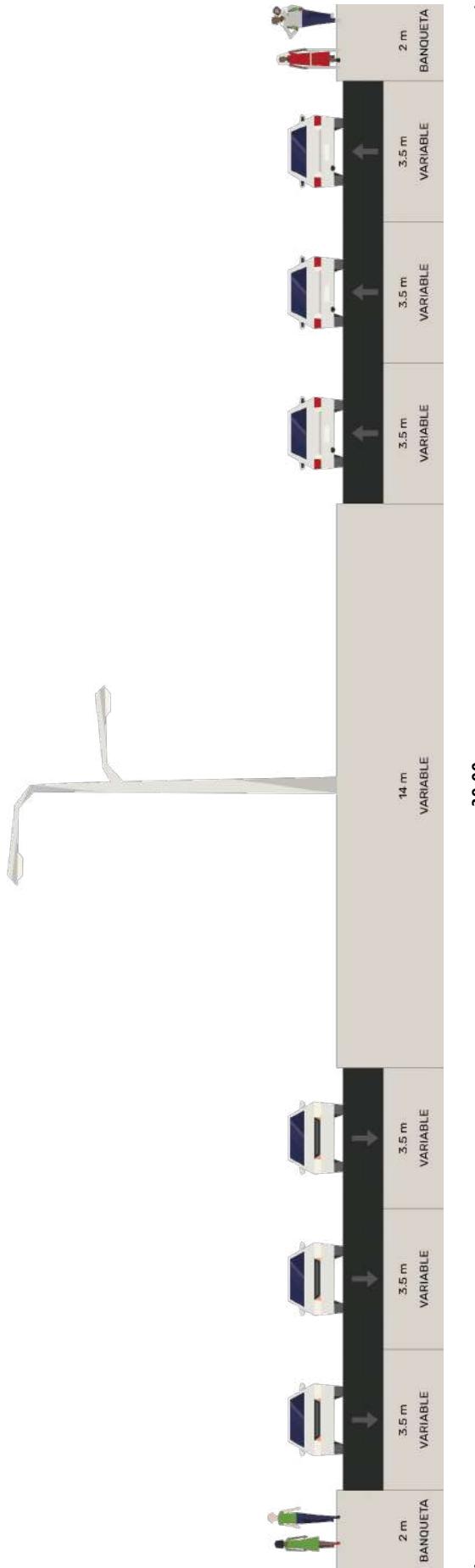
**PA-136C**

PRIMARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PARQUES DE ORIENTE
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	LÍMITE DEL FRACCIONAMIENTO PORTAL DEL REAL I - AV. CENTRAL
<b>IMPLEMENT</b>	<small>INSTITUTO NACIONAL DE PLANEACIÓN DEL ESTADO DE CHIHUAHUA</small>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. PARQUES DE ORIENTE

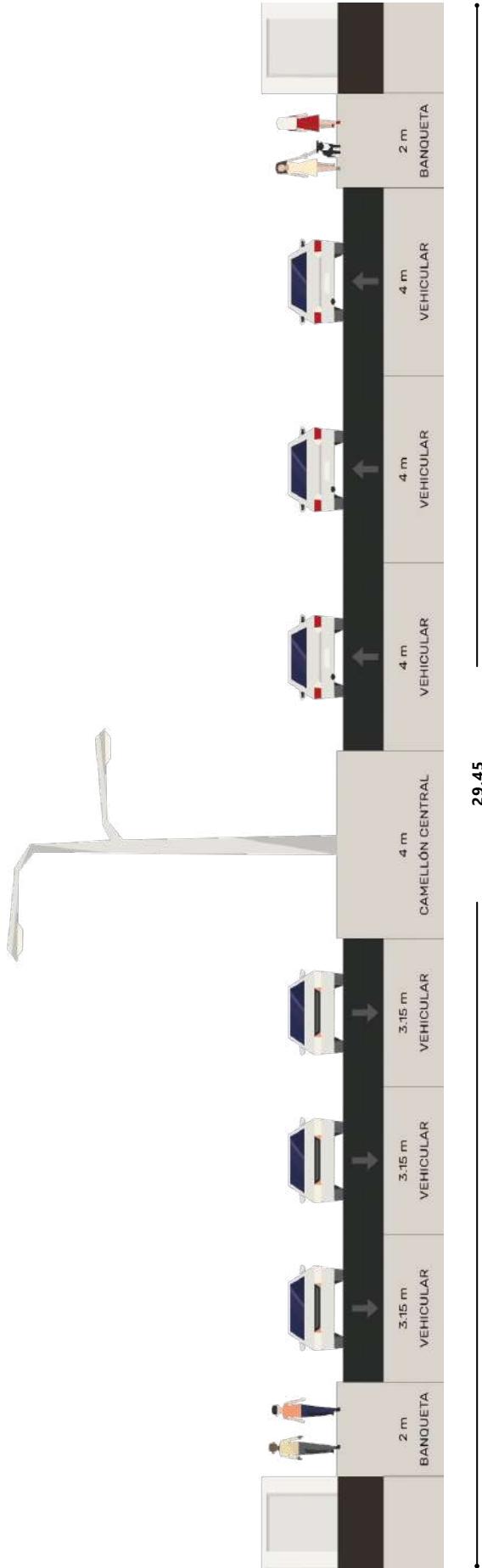
AV. PASEOS DEL PASTIZAL - AV. QUINTA REAL

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PA-136F**

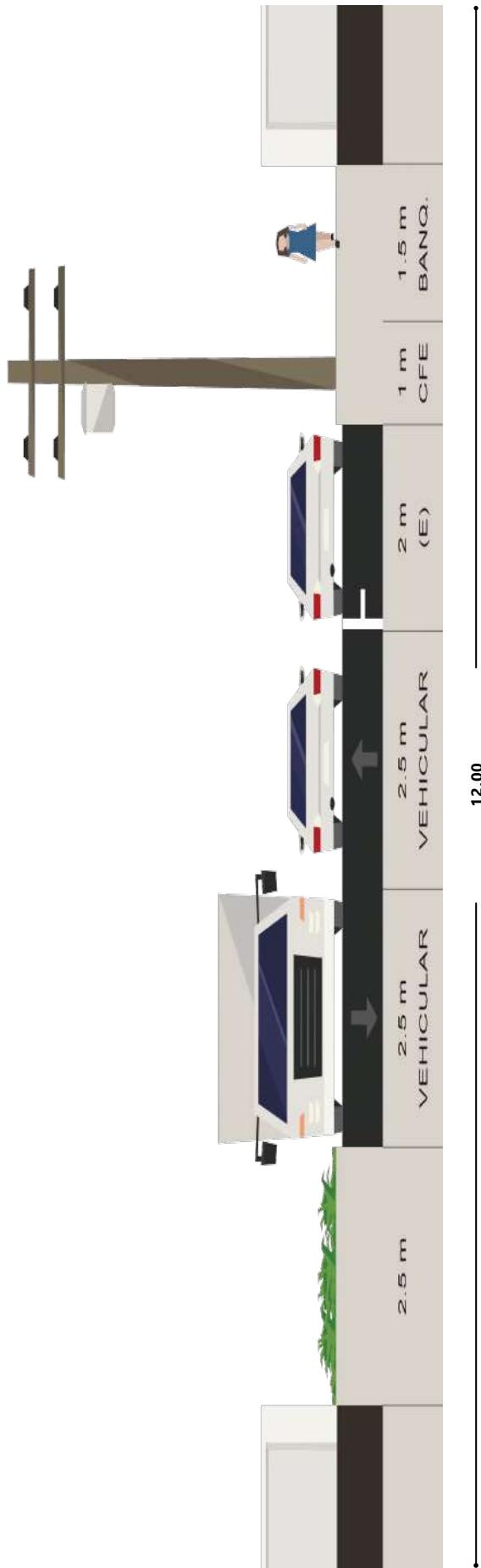
PRIMARIA

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. PRADERAS DE MADAGASCAR
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. CENTRAL - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA
<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>	<b>PA - 142C</b>
PRIMARIA	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. VICENTE GURECA - C. VIETNAM

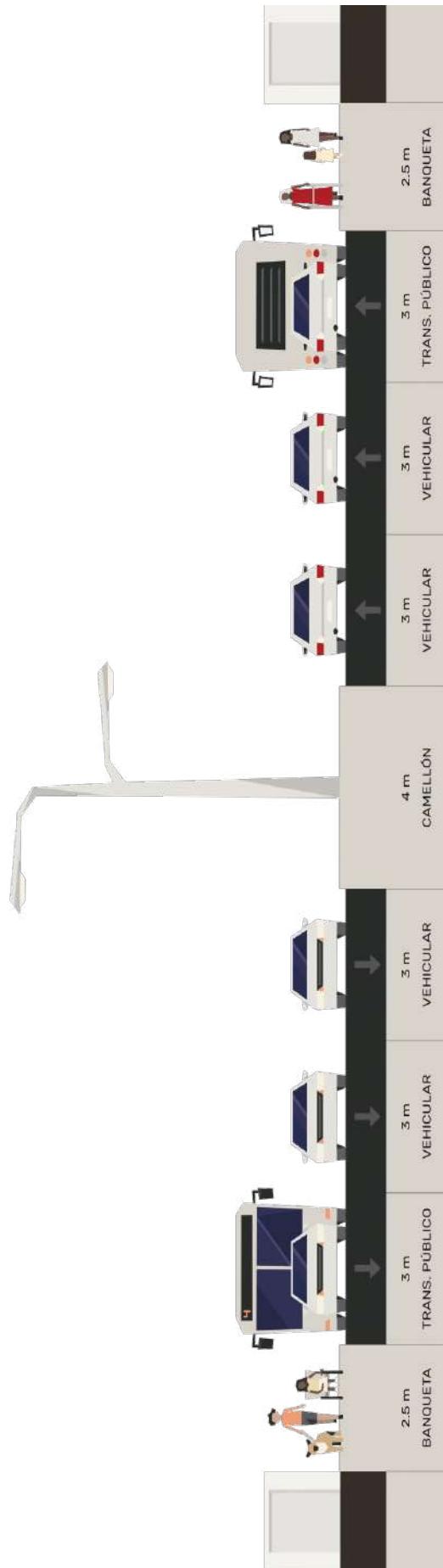
C. RAMON BETANCES

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**YAHIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

PRIMARIA

**PA-147**



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. RIO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"  
LAT. CRISTOBAL COLÓN FONTANARROSA - C. RÍO PERLA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PA-154A**

PRIMARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. RIO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"

C. VALLE DE BENAVIDES - AV. ANTHONY QUEEN

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**PA-154C**

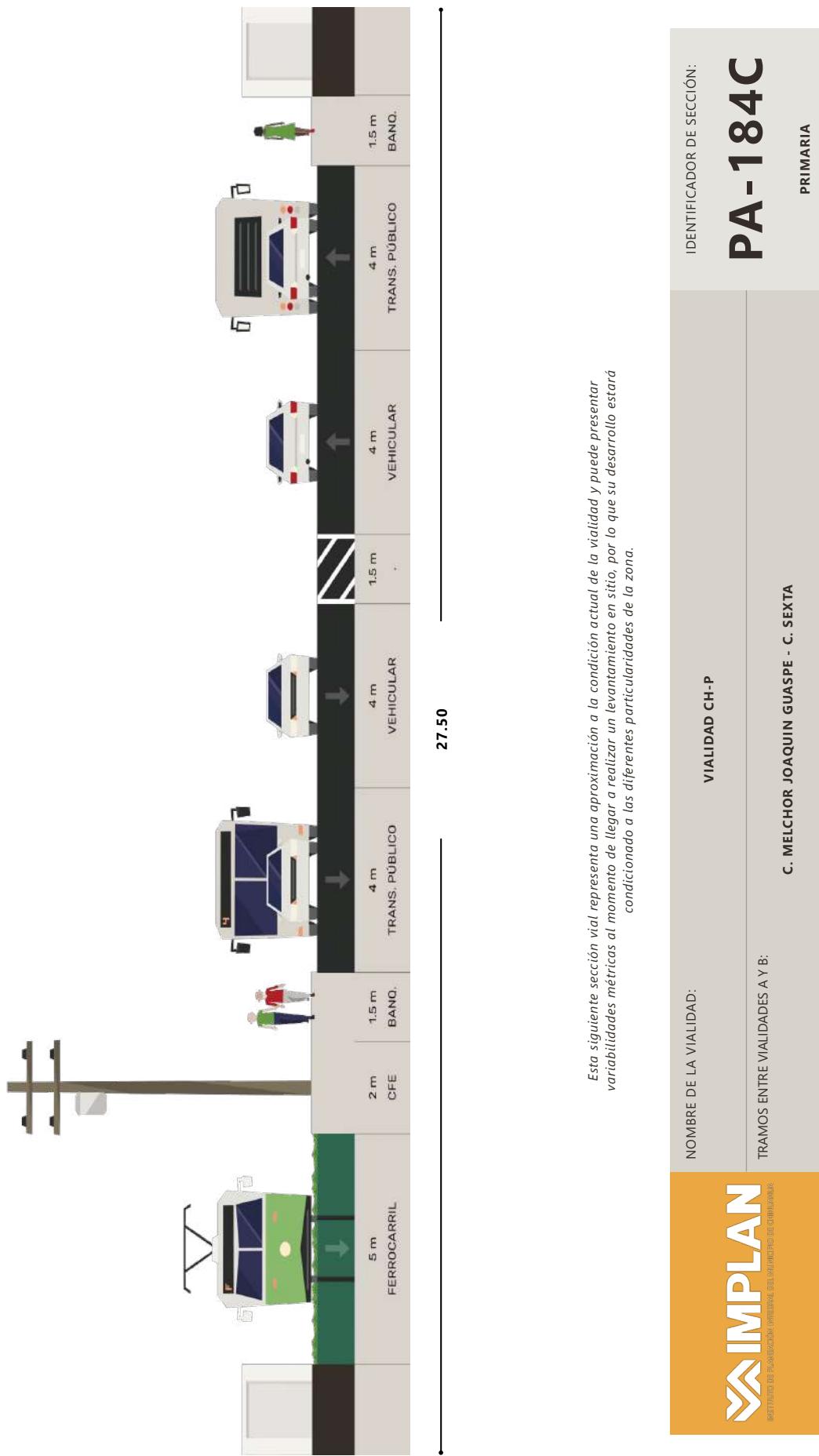
PRIMARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

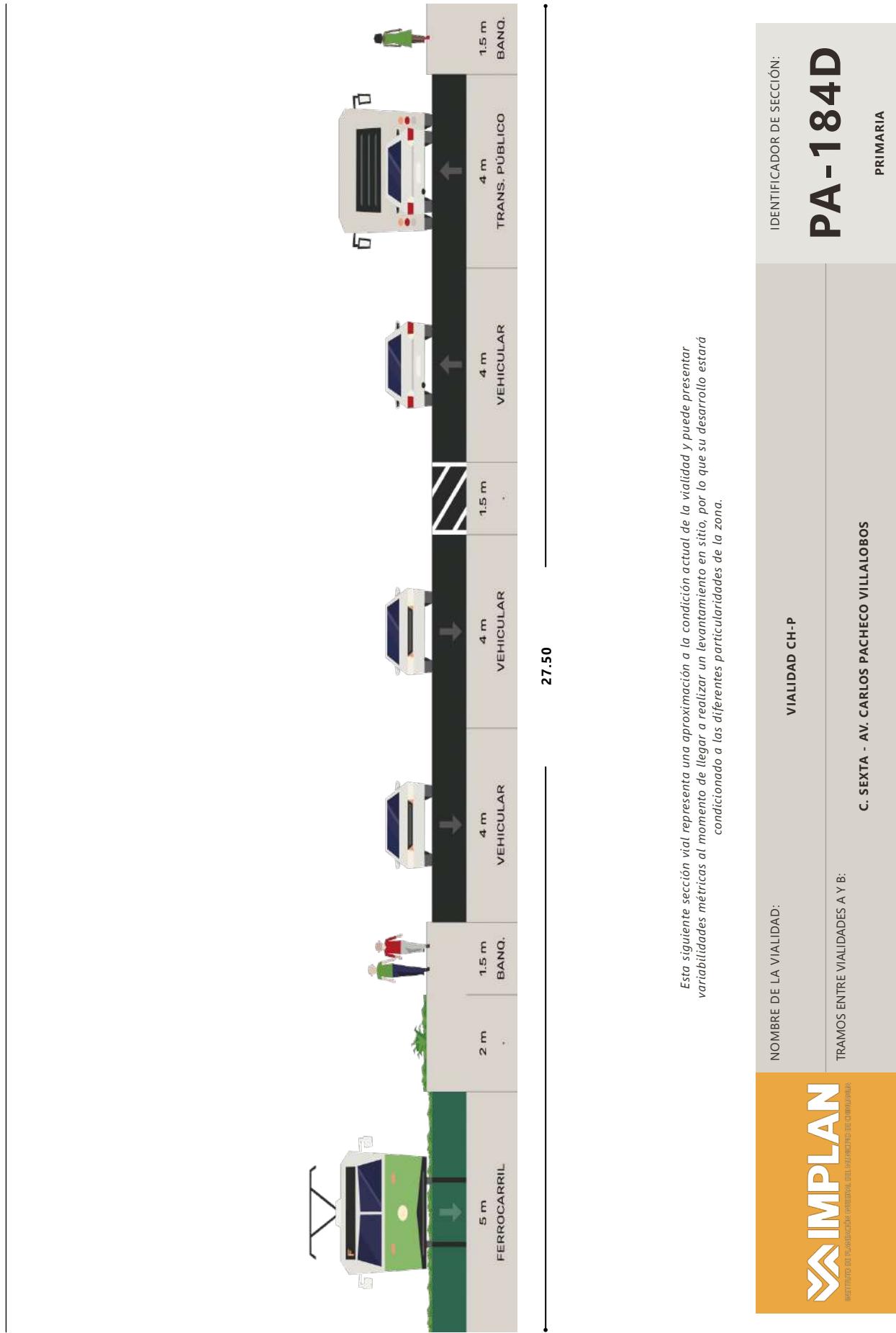


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> AV. TABALAOA  <b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b> C. MOHAWK - CARR. CHIHUAHUA - ALDAMA	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>PA-173A</b>  <b>PRIMARIA</b>



## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





20.00

Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. 93

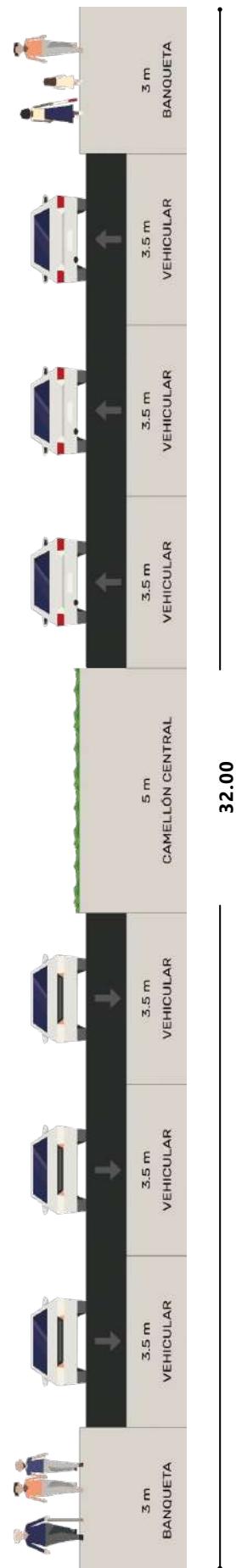
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

BLVD. JUAN PABLO II - AV. AEROPUERTO

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-009**

PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

C. ABOLICIÓN DE LA ESCLAVITUD  
NOMBRE DE LA VIALIDAD:

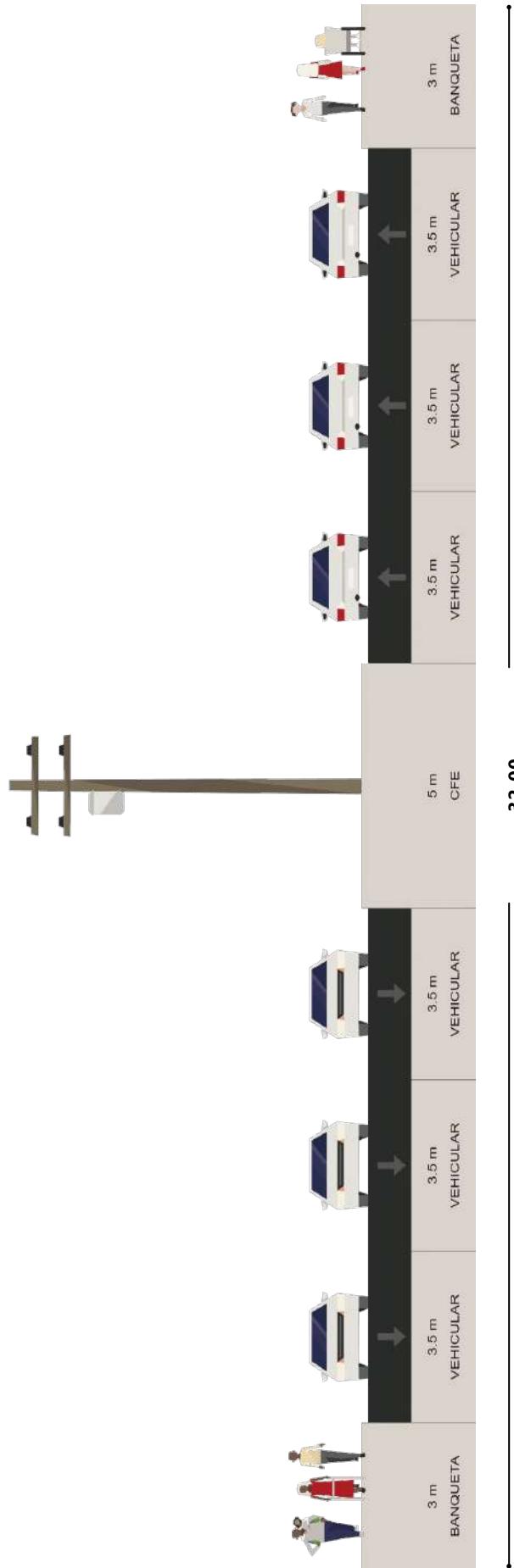
AV GUILLERMO PRIFITO LUJAN - PROL AV PASOS DE LA UNIVERSIDAD

**IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:**

PRIMARIA PROPIESTA

PP-022A





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. ABOLICIÓN DE LA ESCLAVIDAD

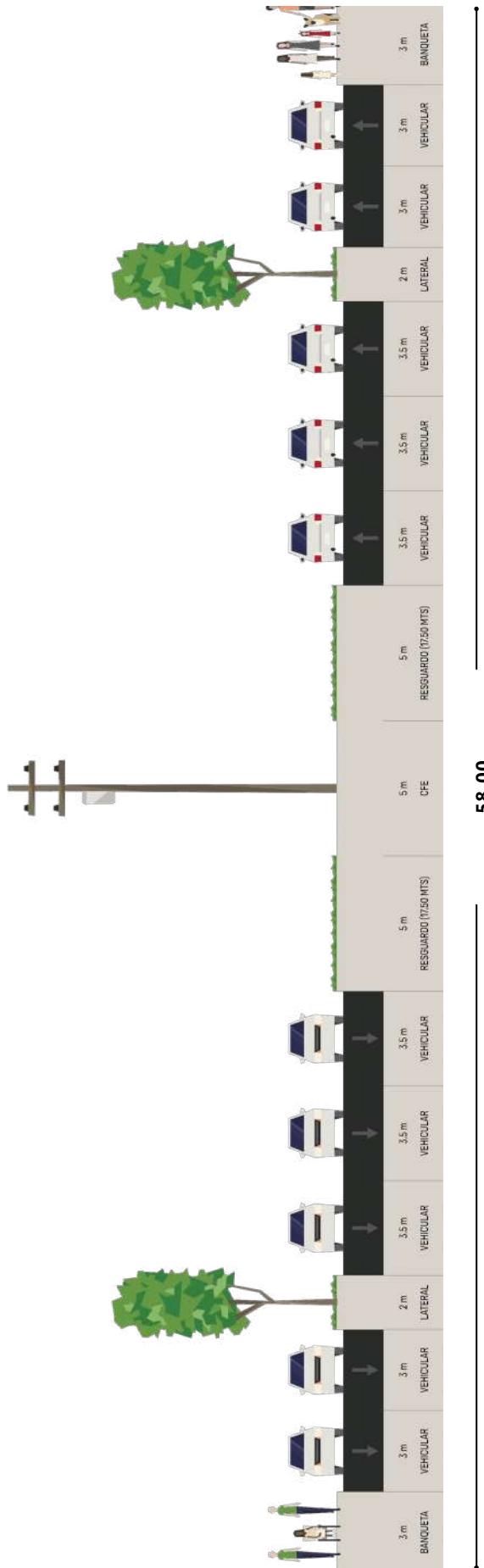
AV. LOS ARCOS - VIALIDAD LOS NOGALES

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-022C**

PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. ANTHONY QUINN
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. RÍO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA" - AV. DESARROLLO
<b>IMPLAN</b> <small>ESTUDIO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	<b>PP-027B</b> <b>PRIMARIA PROPUESTA</b>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

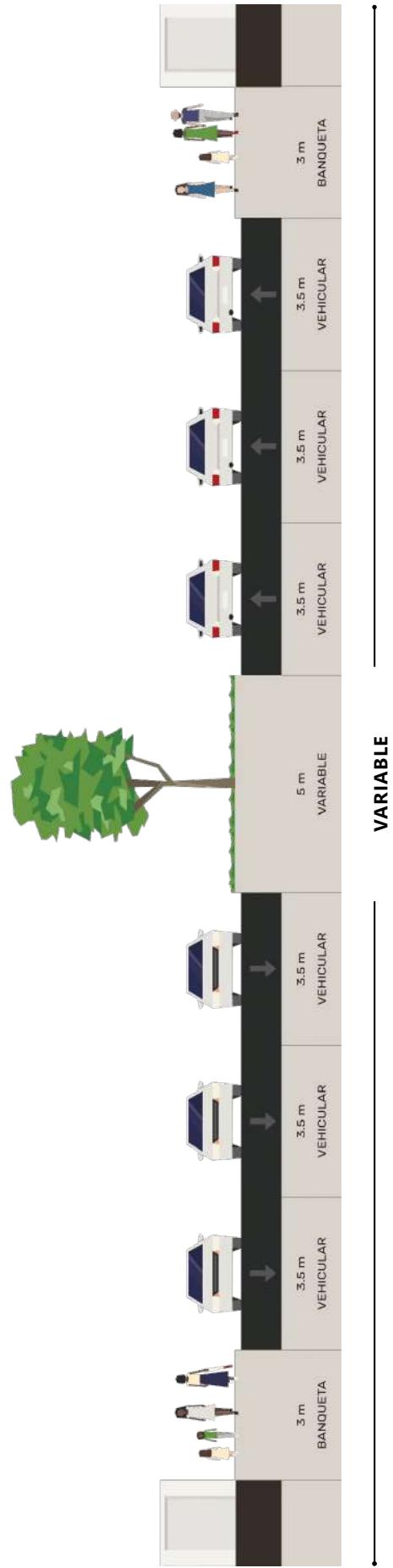
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 03 - AV. CRISTOBAL COLÓN FONTANARROSA	C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 01	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  <b>PP-036A</b>
	PRIMARIA PROPUESTA	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 01
	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: CARR. LIBREA CIUDAD JUÁREZ - C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:	PP-036B
PRIMARIA PROPUESTA	
IMPPLAN	INSTITUTO DE PLANEACIÓN PREDIAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

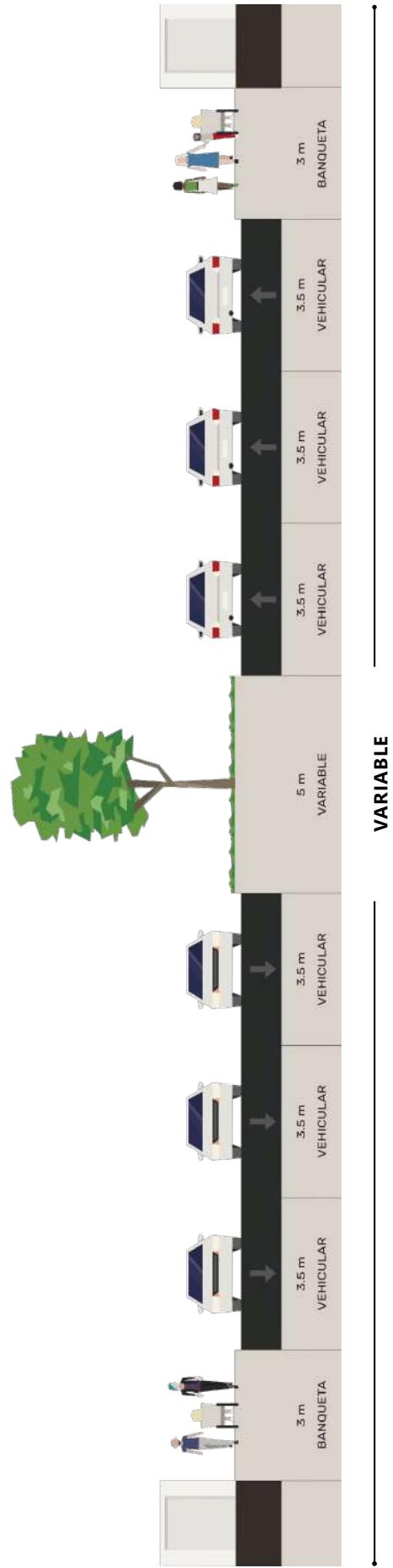


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

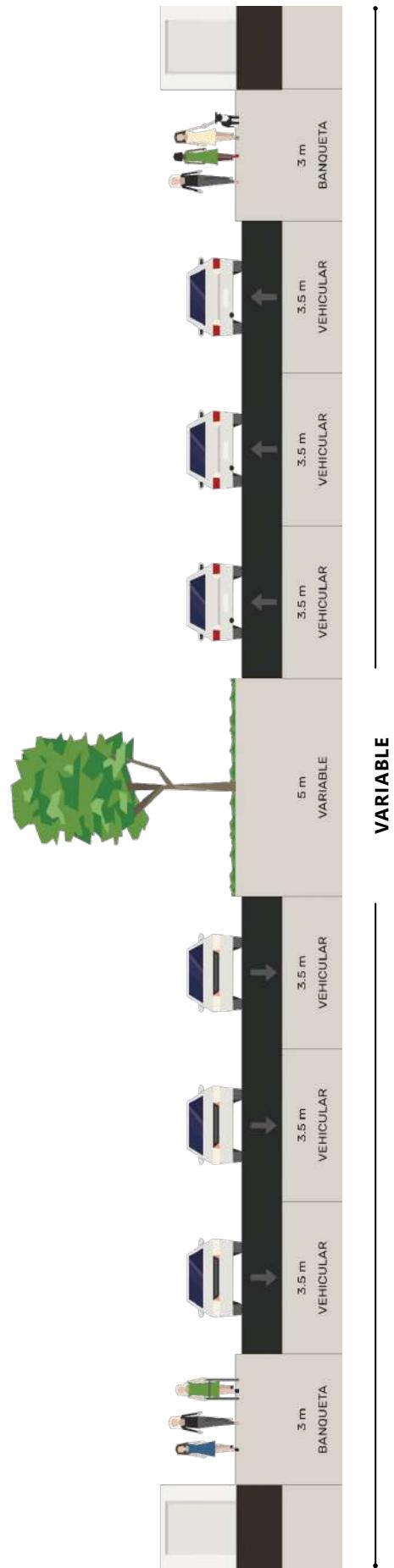
C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 02  
C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08 - AV. CRISTOBAL COLON FONTANARROSA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 02	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  CARR. LIBREA CD. JUAREZ - C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 07	PP-037B	PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 03  
C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08 - AV. CRISTOBAL COLÓN FONTANARROSA

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 03

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
PRIMARIA PROPUESTA

**PP-038A**

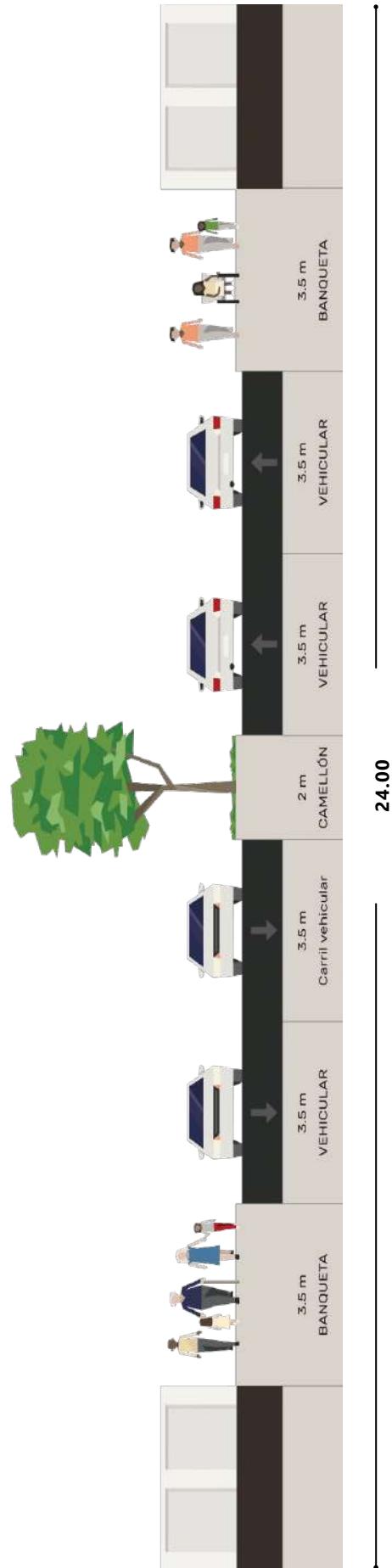
**YIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN Y ESTADÍSTICA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	NOMBRE DE LA VIALIDAD: <b>C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 03</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PP-038B</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>CARR. LIBRE A CIUDAD JUÁREZ - AV. CRISTOBAL COLON FONTANARROSA</b>		PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 04

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. CRISTOBAL COLÓN FONTANARROSA - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 02

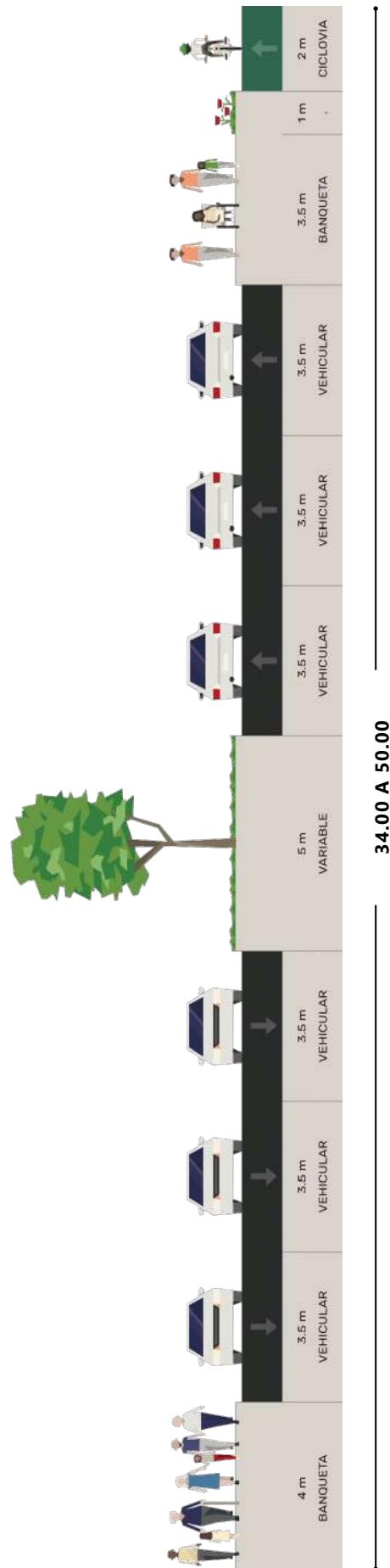


IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-039A**

PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

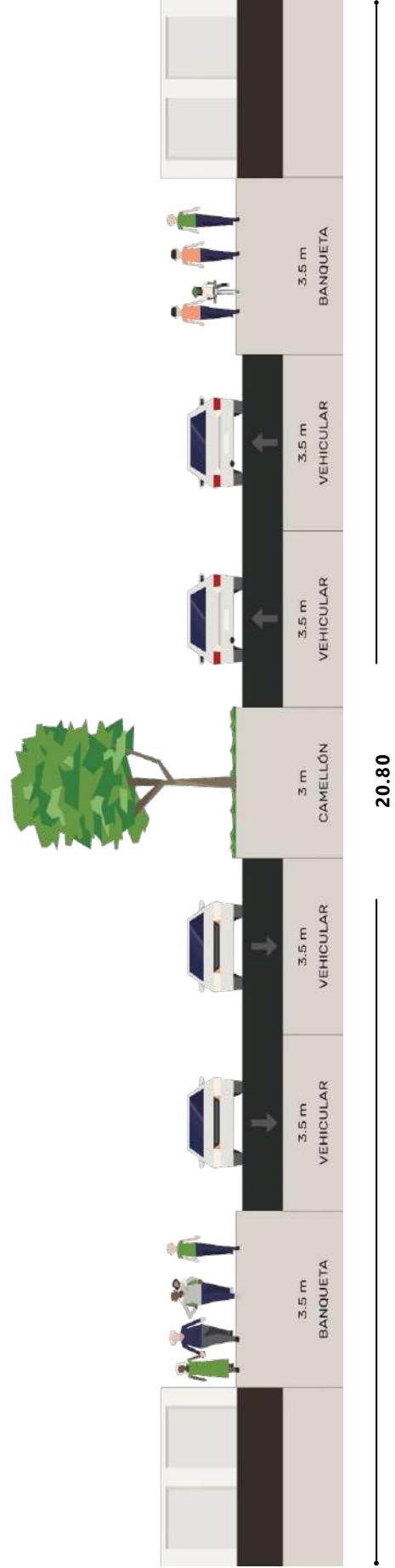
C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 04

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. CRISTOBAL COLÓN FONTANARROSA - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 02

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-039B**

PRIMARIA PROPUESTA

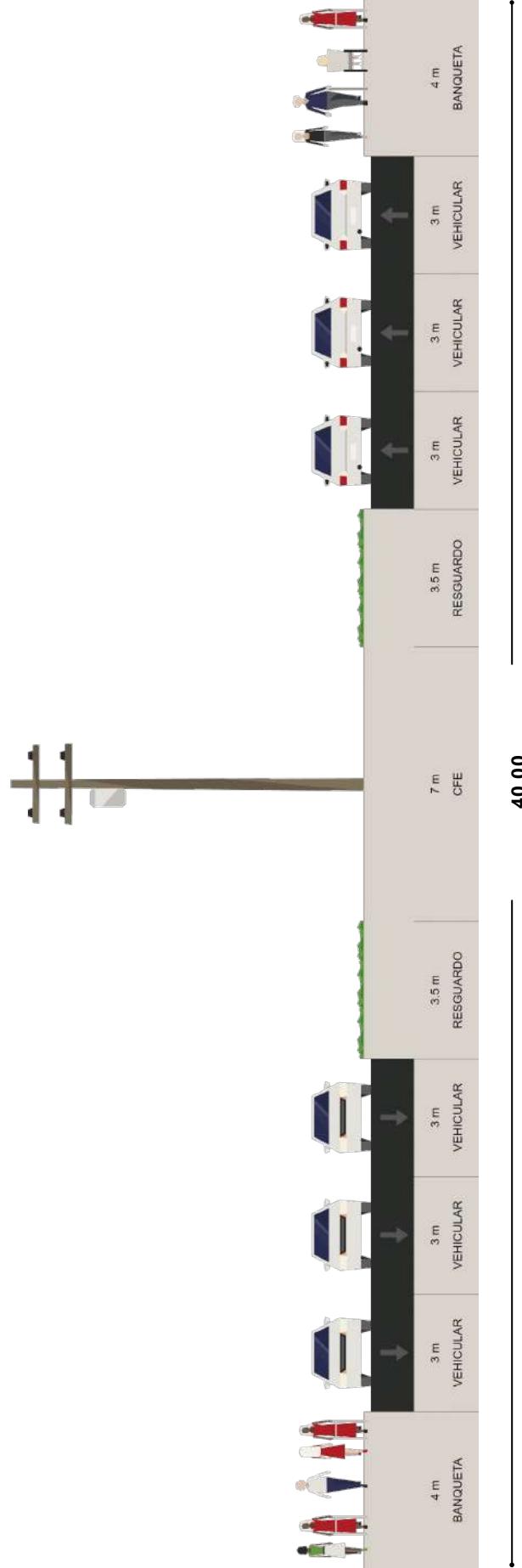


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 05  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 01 - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 03

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**PP-040**  
PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 07	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	BLVD. LUIS H. ALVAREZ - AV. INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL	PP-042A
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN, DEL ESTADO DE CHIHUAHUA</small>	PRIMARIA PROPUESTA	



40.00

Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. DE LA CANTERA - AV. INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL

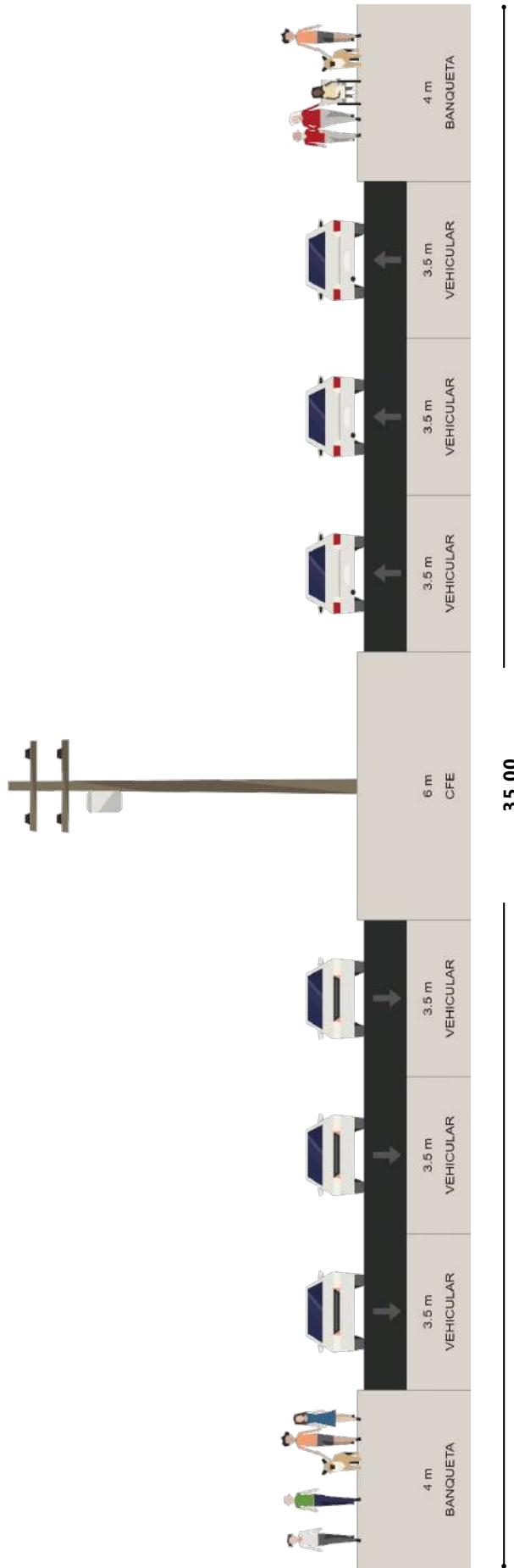
C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**IMPILAN**  
INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

**PP-042B**

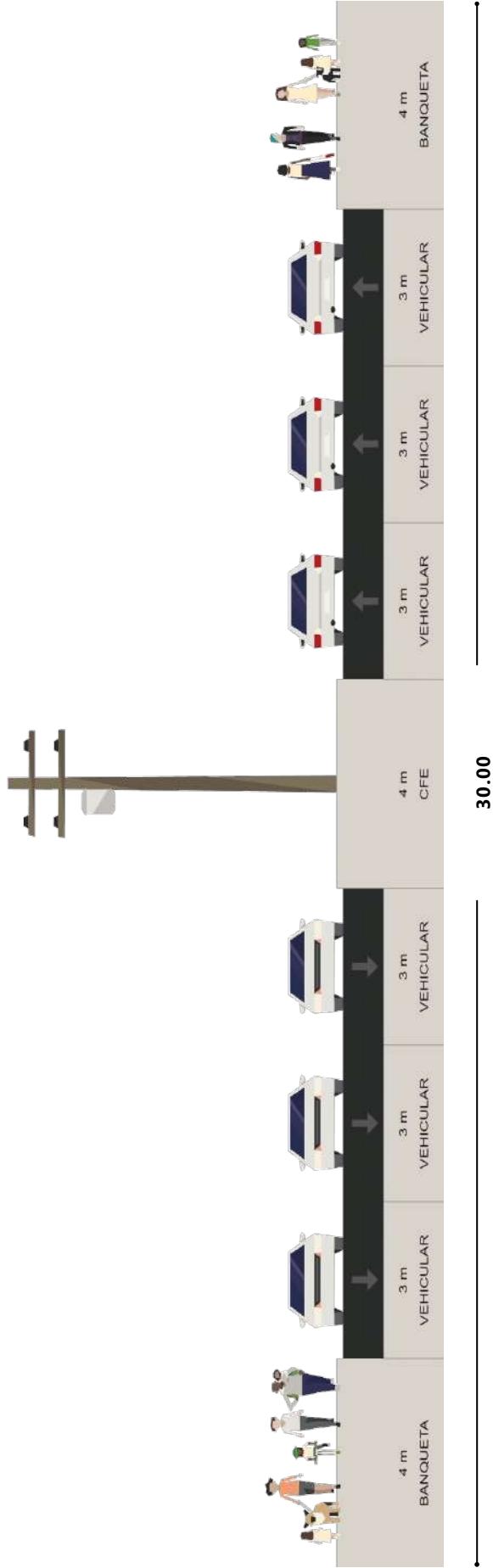
PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 09 C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 10 - C. INDUSTRIAL DOS
<b>IMPPLAN</b> <small>INSTITUTO DE PLANEACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	<b>PP-043</b> <b>PRIMARIA PROPUESTA</b>

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL.



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 10	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. ORIENTE I - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 09	PRIMARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO DEL DESARROLLO INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	<b>PP-044</b>	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. CAMINO REAL

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. DE LA VOZ - BLVD. JUAN PABLO II

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

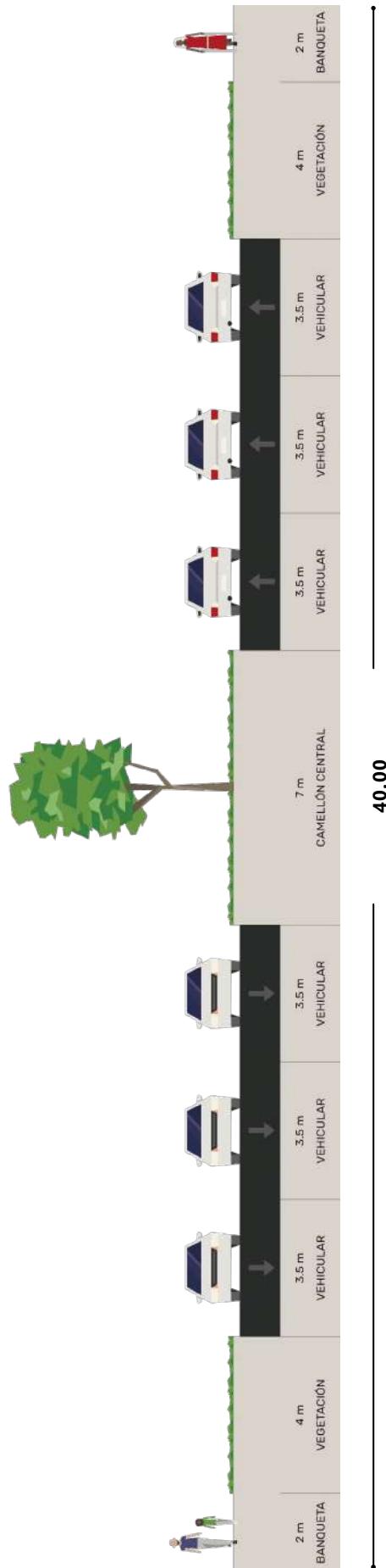
**PP-049B**

PRIMARIA PROPUESTA



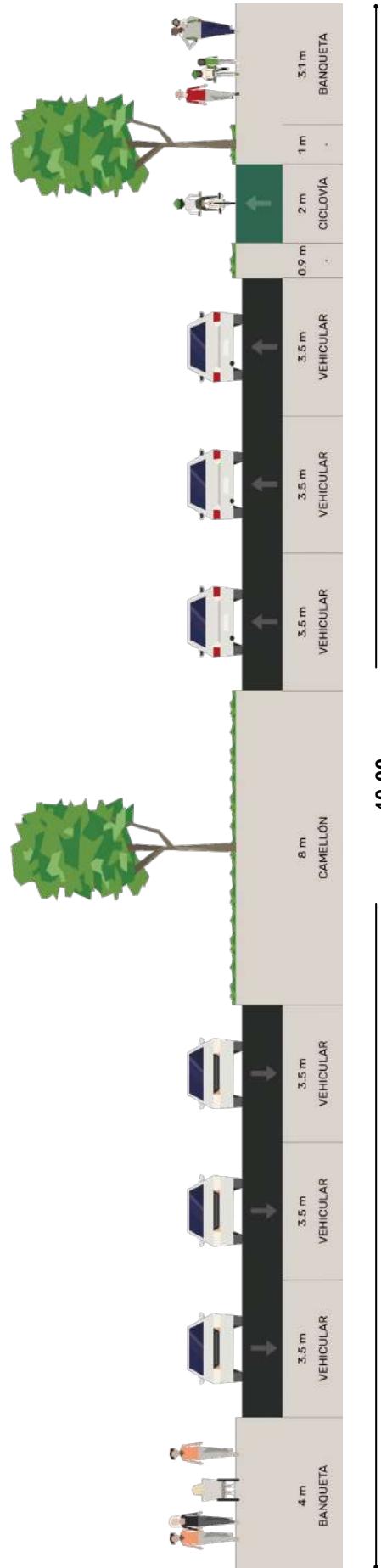
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>IMPPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	<b>AV. CAMINO REAL</b> <b>VIALIDAD CH-P OJINAGA - C. DEL LUCERO</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>PRIMARIA PROPUESTA</b> <b>PP-049D</b>
--	--	---



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

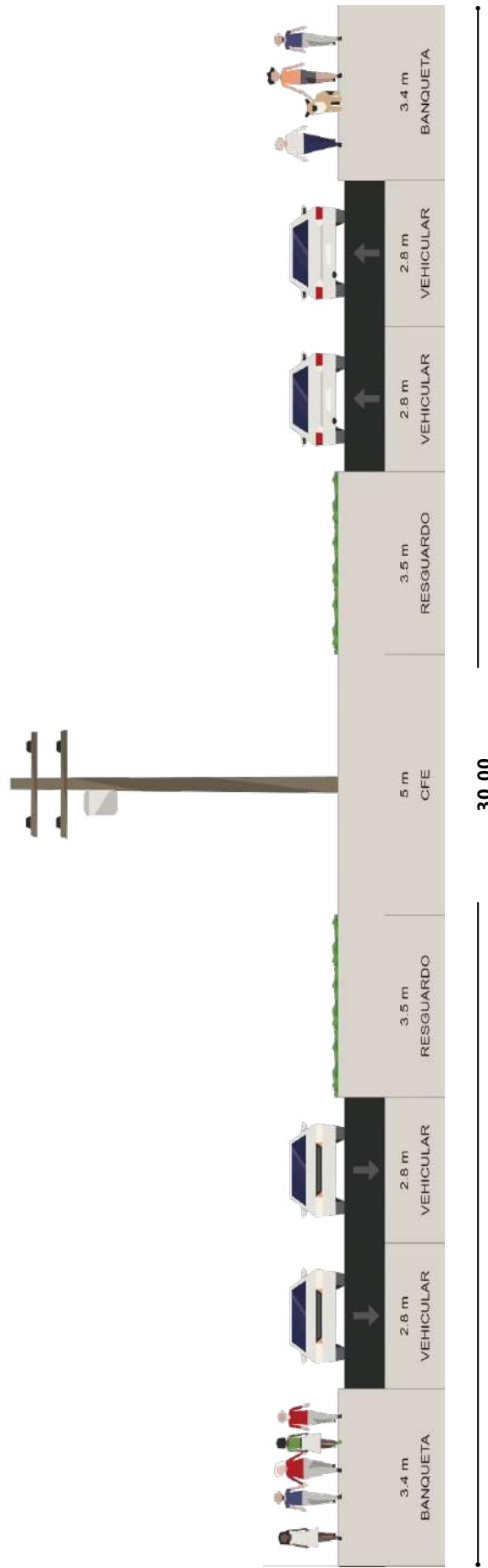
<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> AV. CENTRAL	<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b> <b>ENTRONQUE CON C. METALMECANICA Y AV. PRADERAS DE MADAGASCAR - AV. PUNTA LA ANGOSTURA</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
		<b>PP-054E</b>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

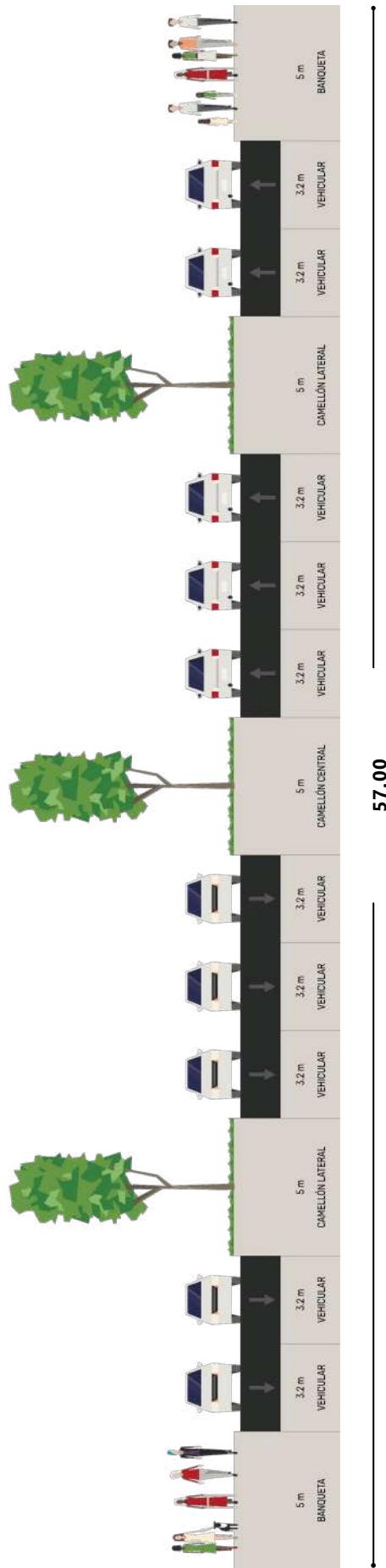
NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. CENTRAL	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. EQUUS - C. PUNTA LA VIÑA	PRIMARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>		

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  AV. DE LAS INDUSTRIAS / AV. ALEJANDRO DUMAS	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  PP - 066J
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  AV. GUILLERMO PRIETO LUJÁN - AV. RÍO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"	PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
PERIF. FRANCISCO R. ALMADA

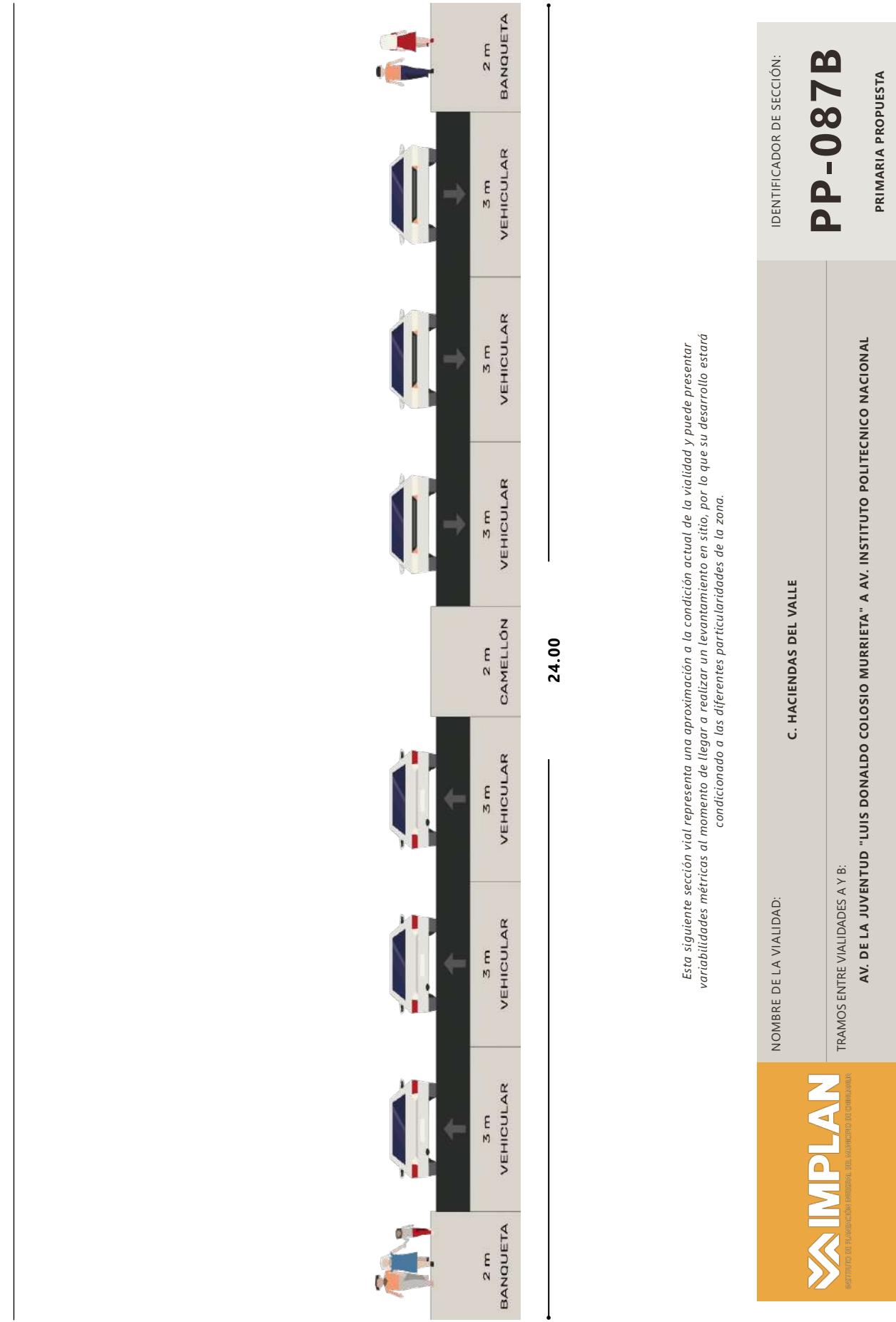
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. ORIENTE I - AV. ORIENTE AEROPUERTO

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**PP-079**

PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. HOMERO

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

BLVD. LUIS H. ALVAREZ - C. OCAMPO DEL SOL

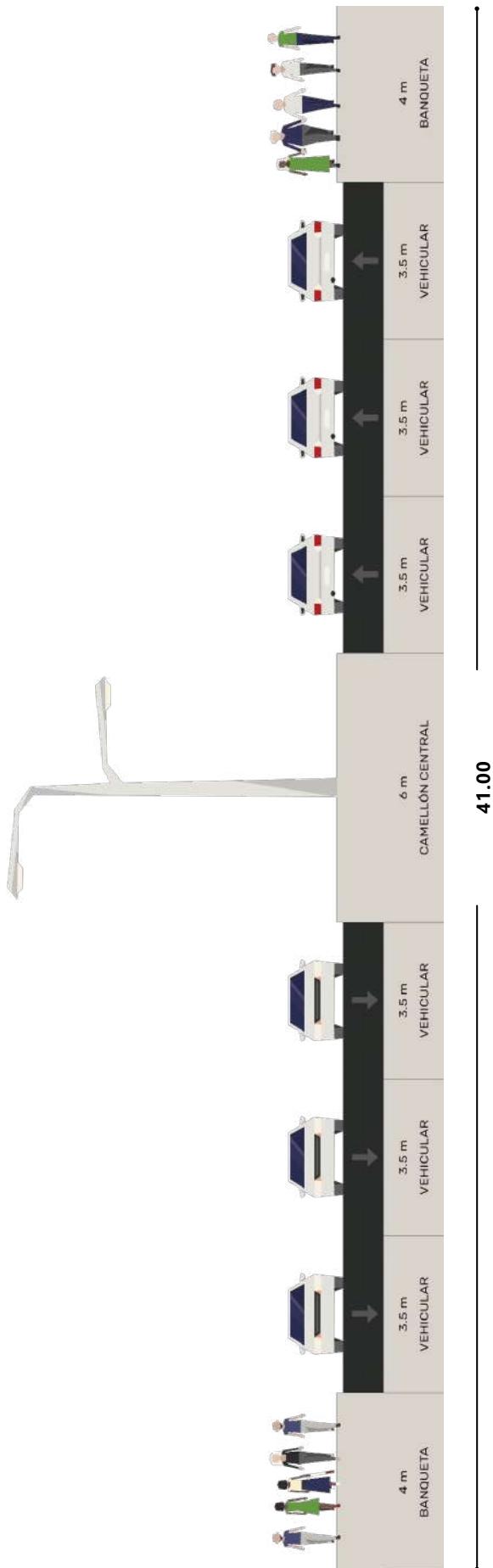
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-092D**

PRIMARIA PROPUESTA

**YAHIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA S.A. DE C.V.

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08 - AV. FUENTE DE TREV

AV. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-099E**

PRIMARIA PROPUESTA

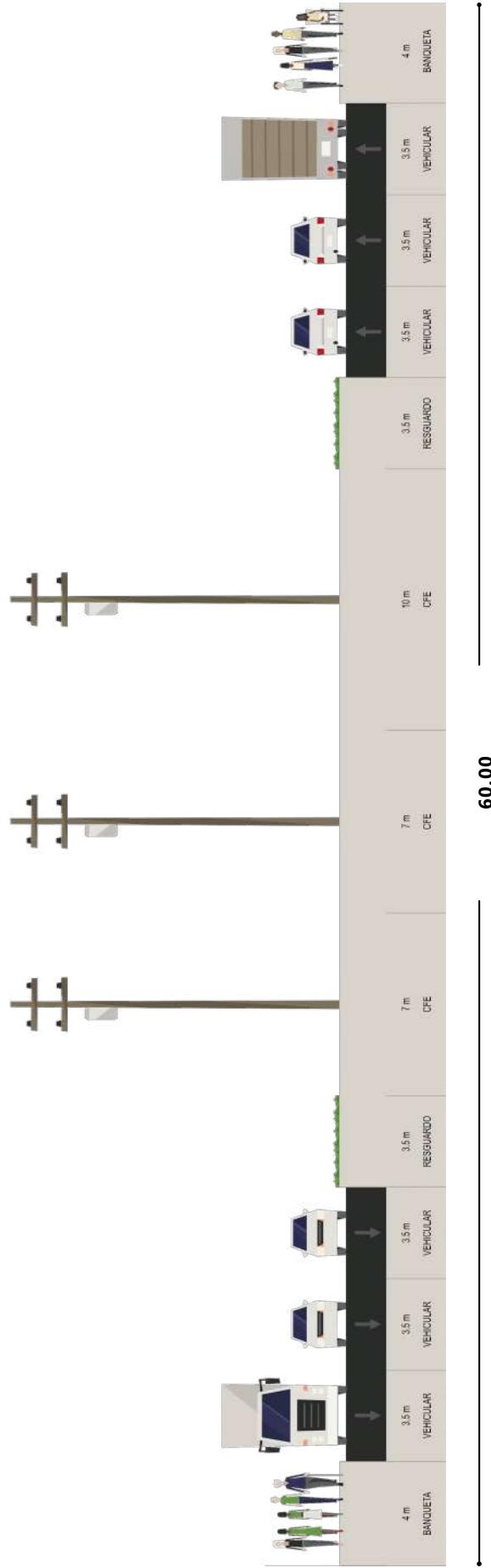
**YAPIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA S.A. DE C.V.



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>VIALIDAD LOS NOGALES</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b>		<b>PP-116B</b>
<b>C. HACIENDAS TABACALERAS - CIRC. UNIVERSITARIO</b>		<b>PRIMARIA PROPUESTA</b>

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

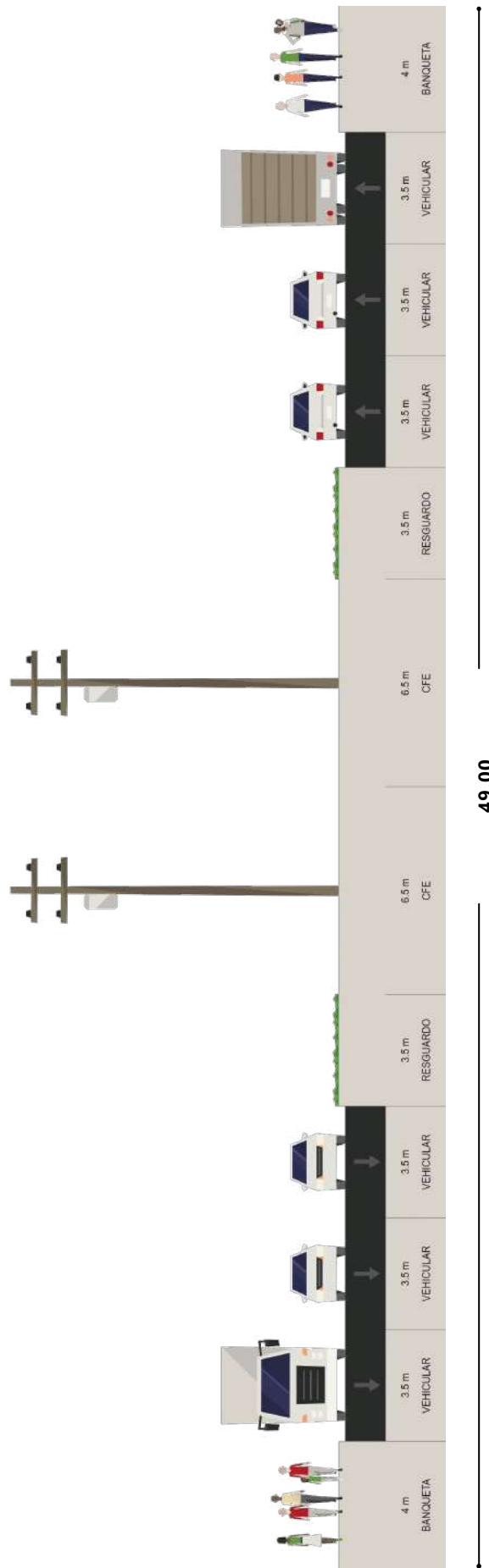
AV. ORIENTE I

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
ENTRONQUE CON AV. CAMINO REAL Y AV. EQUUS - BLVD. EL MINERAL

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-133A**

PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. ORIENTE I

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. JUAN PABLO II - AV. EQUUS

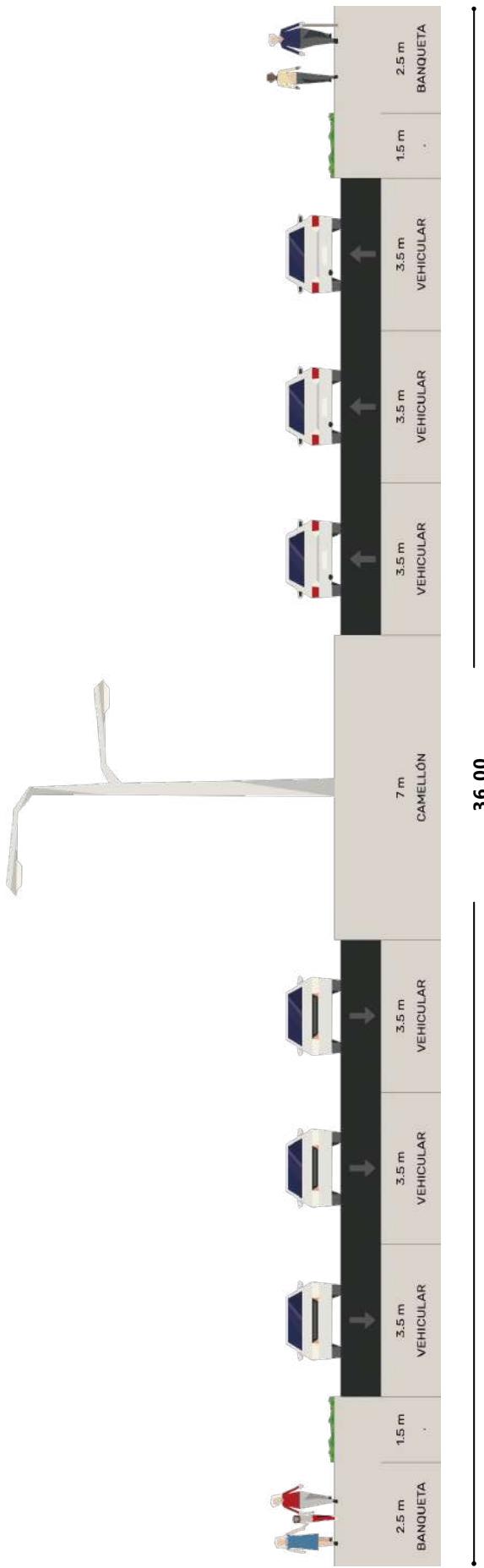
**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-133B**

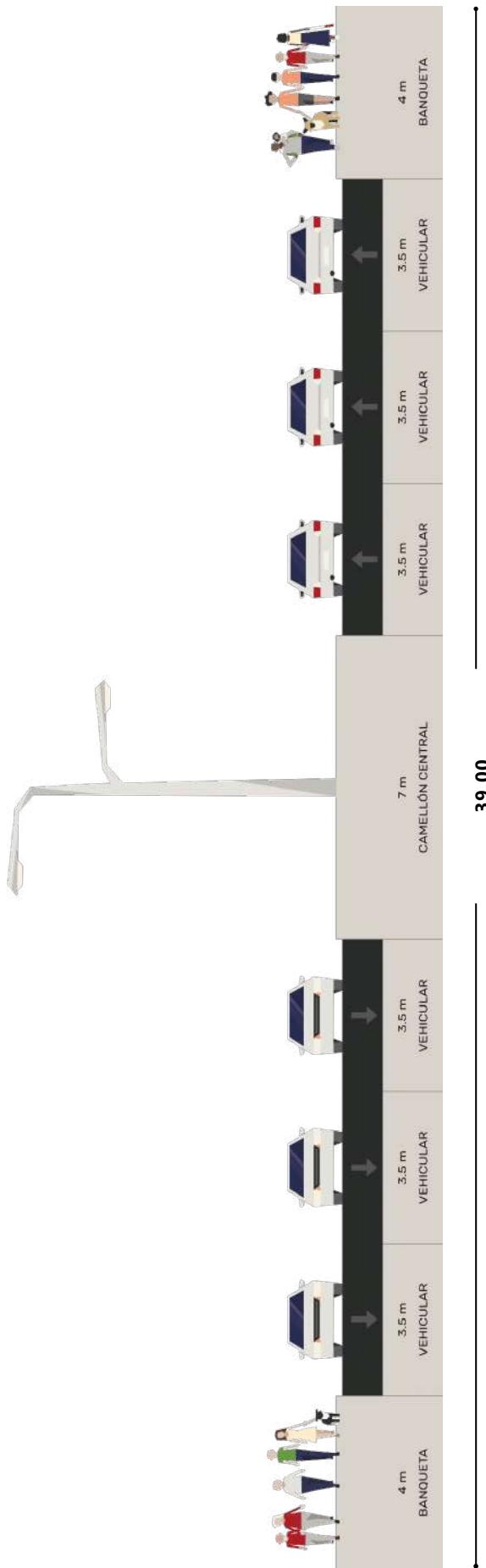
PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. PARQUES DE ORIENTE	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. PUERTA ZINOLA - C. PUNTA EL ALAMILLO	<b>PRIMARIA PROPUESTA</b>
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		

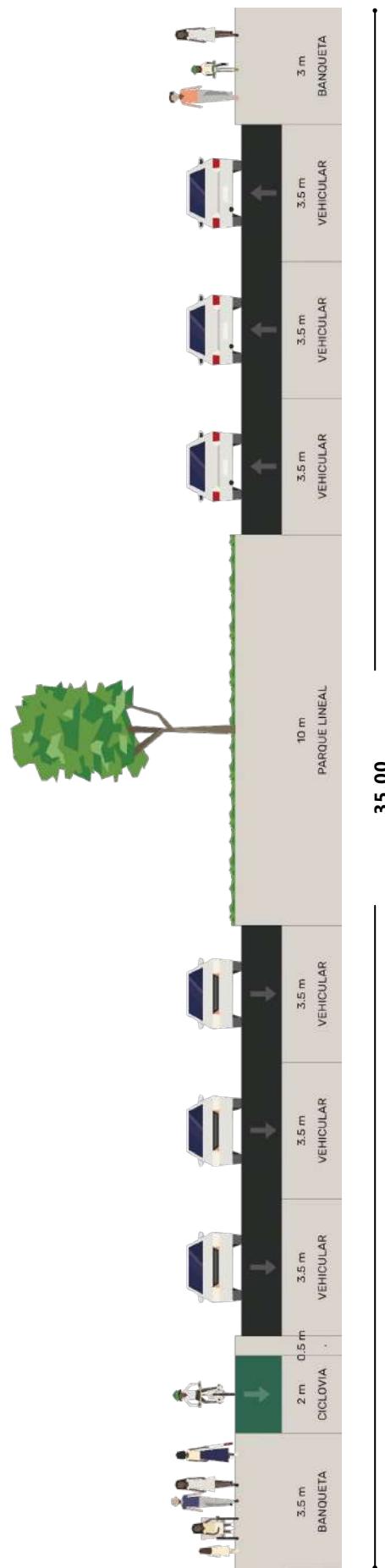


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PARQUES DE ORIENTE	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. QUINTA REAL - LÍMITE DEL FRACCIONAMIENTO PORTAL DEL REAL I	PRIMARIA PROPUESTA

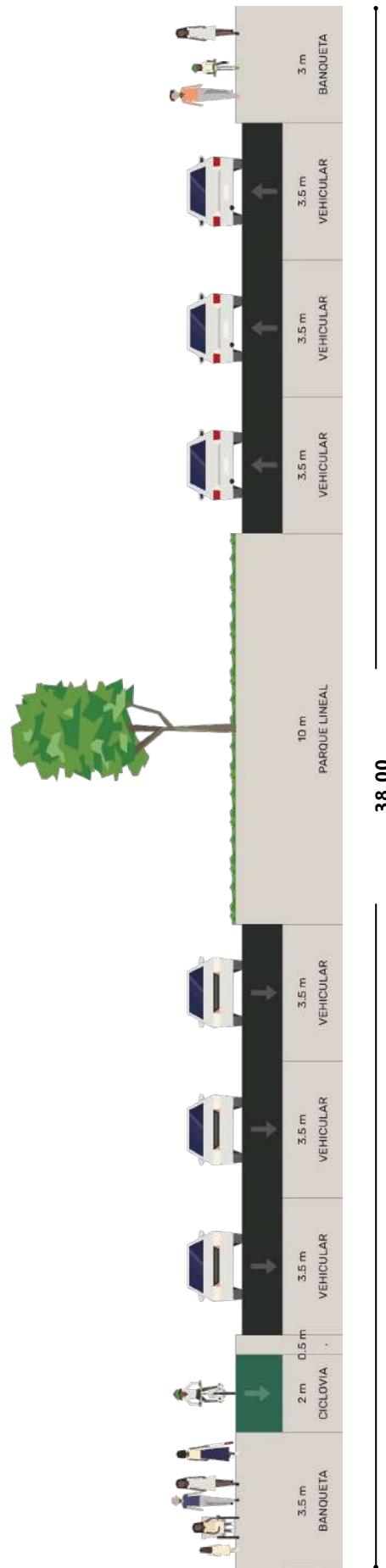
**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



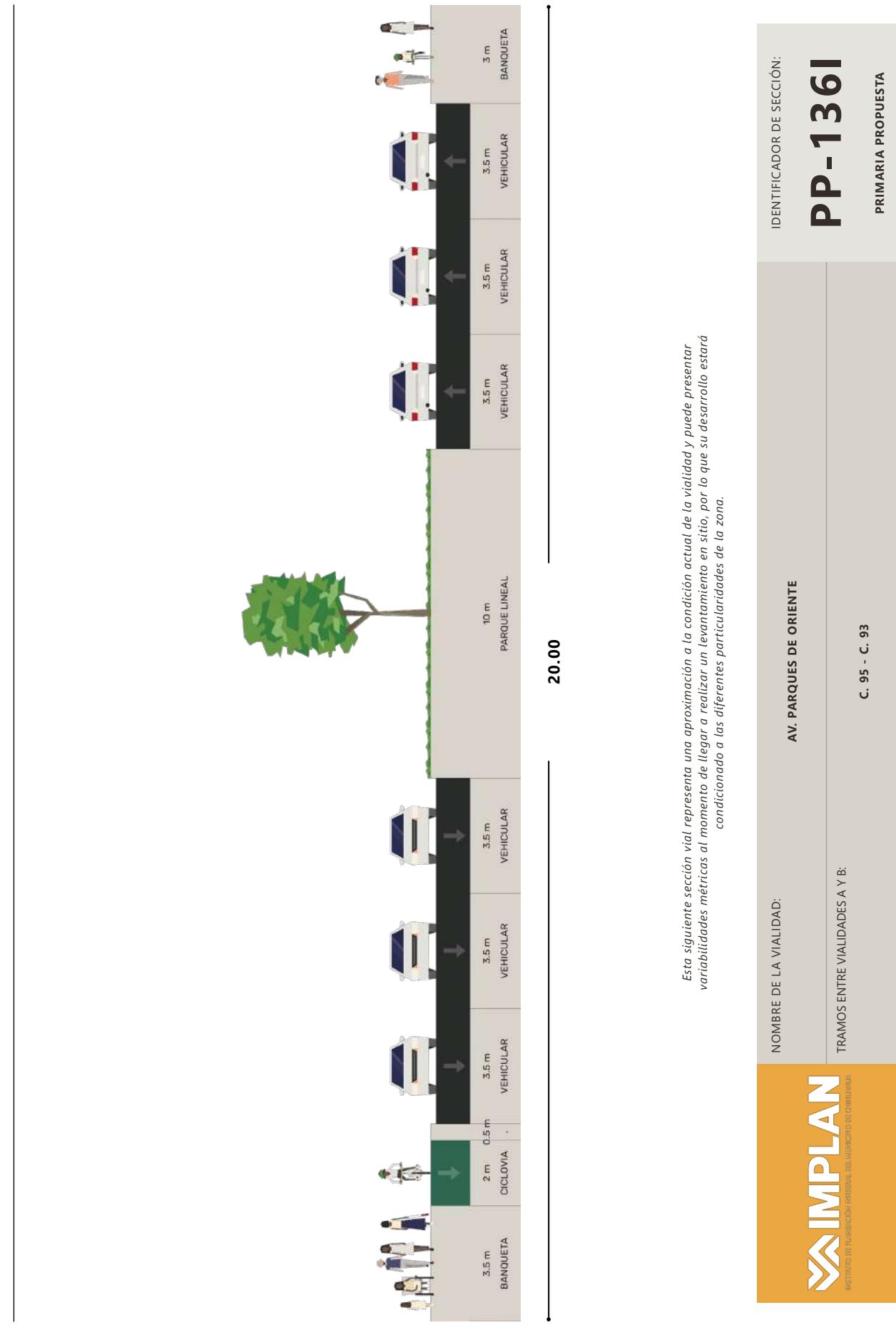
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: AV. PARQUES DE ORIENTE	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PP-136G</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: C. ISLA TIBURÓN - AV. PASEOS DEL PASTIZAL	PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

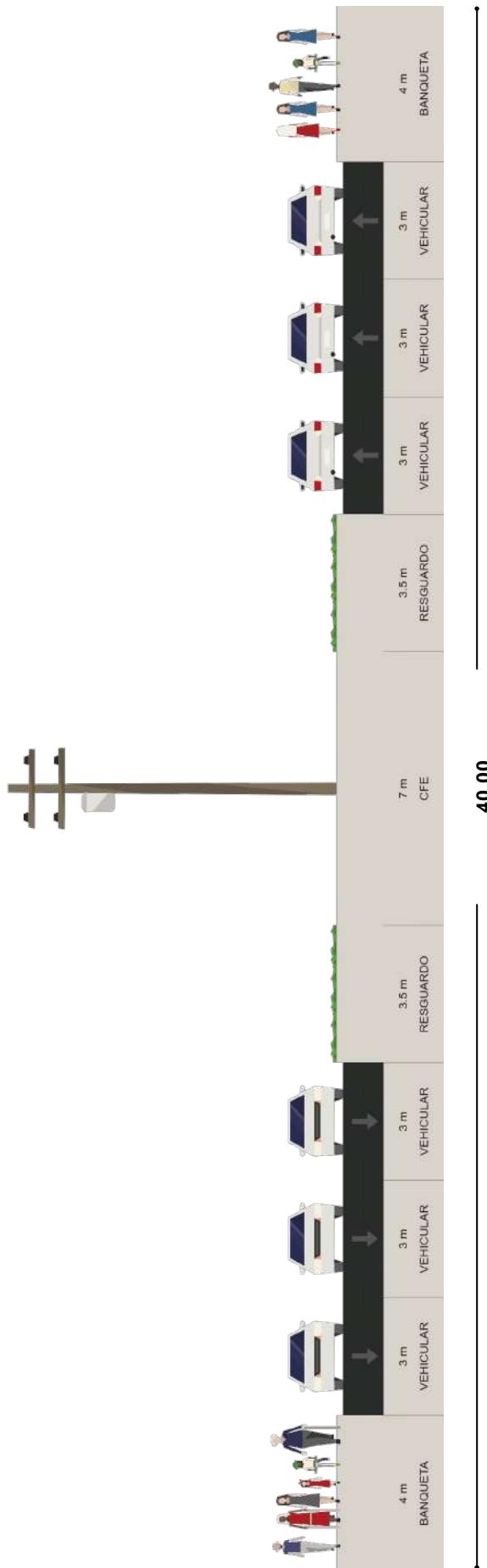




Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

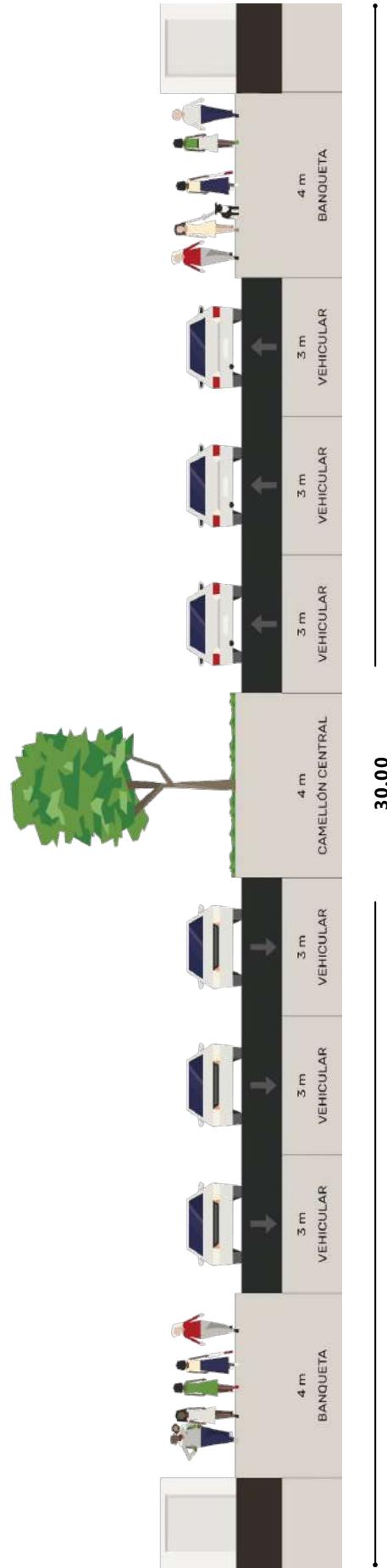
NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  AV. NUEVA ESPAÑA - AV. VALLECITOS (AV. RANCHERIA JUAREZ I)	AV. PRADERAS (AV. RANCHERIA JUAREZ I)	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
		PP-141A
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIONES FEDERAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

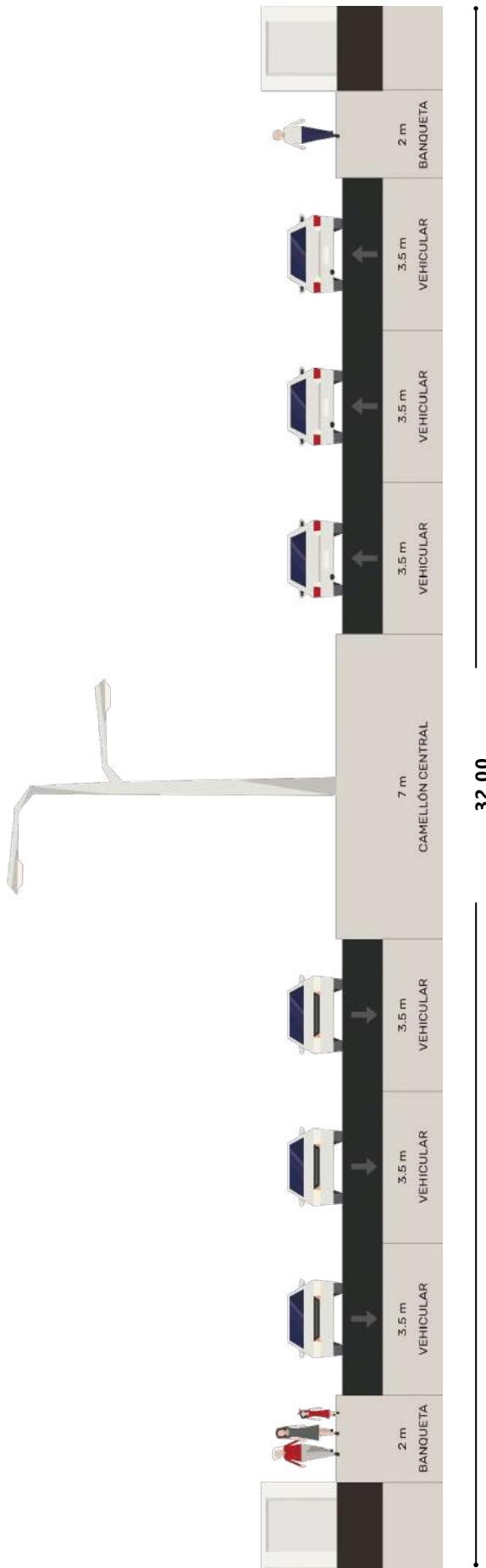
NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PRADERAS (AV. RANCHERIA JUAREZ I)	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. VALLECITOS (AV. RANCHERIA JUAREZ I) - C. TONALA	PRIMARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN FEDERAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	<b>PP-141B</b>	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

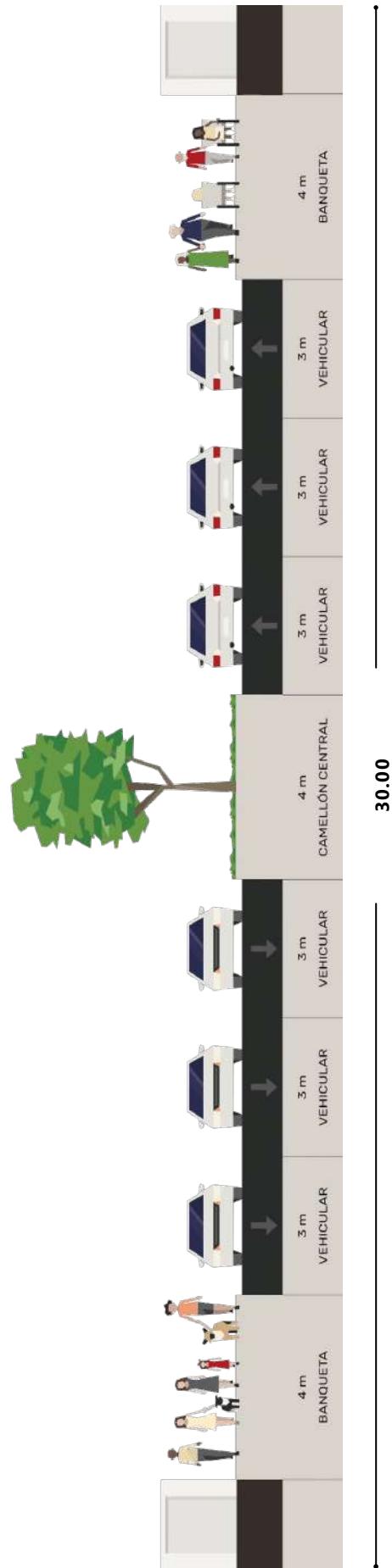
<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. PRADERAS DE MADAGASCAR
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. ORIENTE AEROPUERTO - AV. CENTRAL
<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>	<b>PP-142A</b>
<b>PRIMARIA PROPUESTA</b>	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PRADERAS DE MADAGASCAR	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. CENTRAL - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA	PRIMARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DE CHIHUAHUA, S.A. DE C.V.</small>		



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. PRADERAS DE MADAGASCAR

AV. CENTRAL - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-142D**

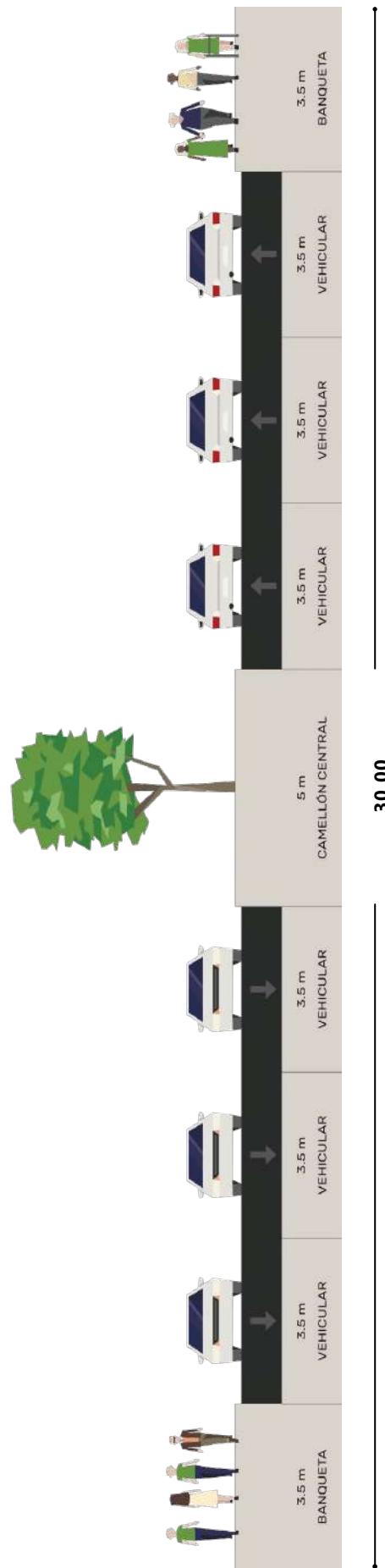
PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	CARR. PRESA CHIHUAHUA	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	CARR. CHIHUAHUA - CUAUHTEMOC A AV. TEÓFILO BORUNDA ORTIZ	PRIMARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	<b>PP - 143</b>	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. REAL ESCONDIDO SUR
	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. LA CANTERA - AV. HACIENDA DE LOS MORALES

**PP-151D**

PRIMARIA PROPUESTA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. RIO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"

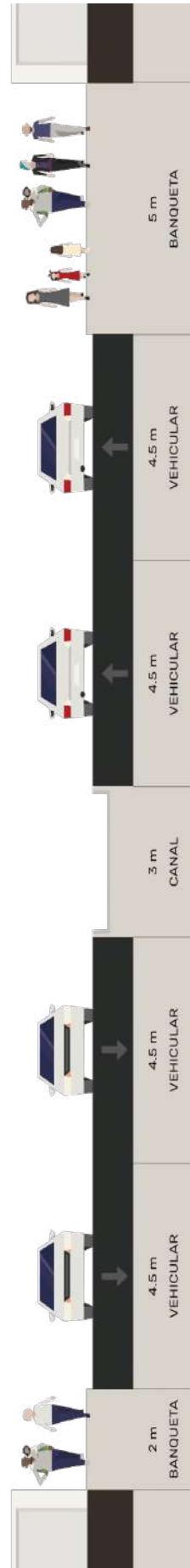
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
C. RÍO PERLA - C. VALLE DE BENAVIDES

**IMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-154B**

PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

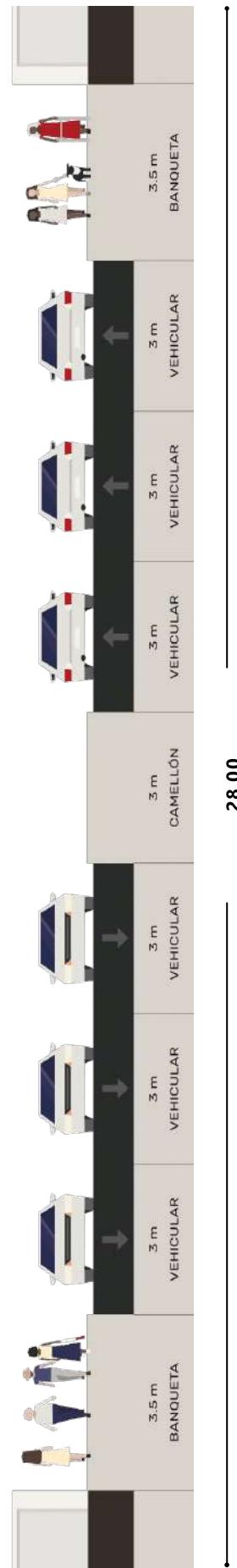
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
AV. RIO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. ANTHONY QUEEN - AV. DE LAS INDUSTRIAS / AV. ALEJANDRO DUMAS

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO, DESARROLLO E INVESTIGACIÓN DE CHIHUAHUA

**PP-154D**  
PRIMARIA PROPUESTA  
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



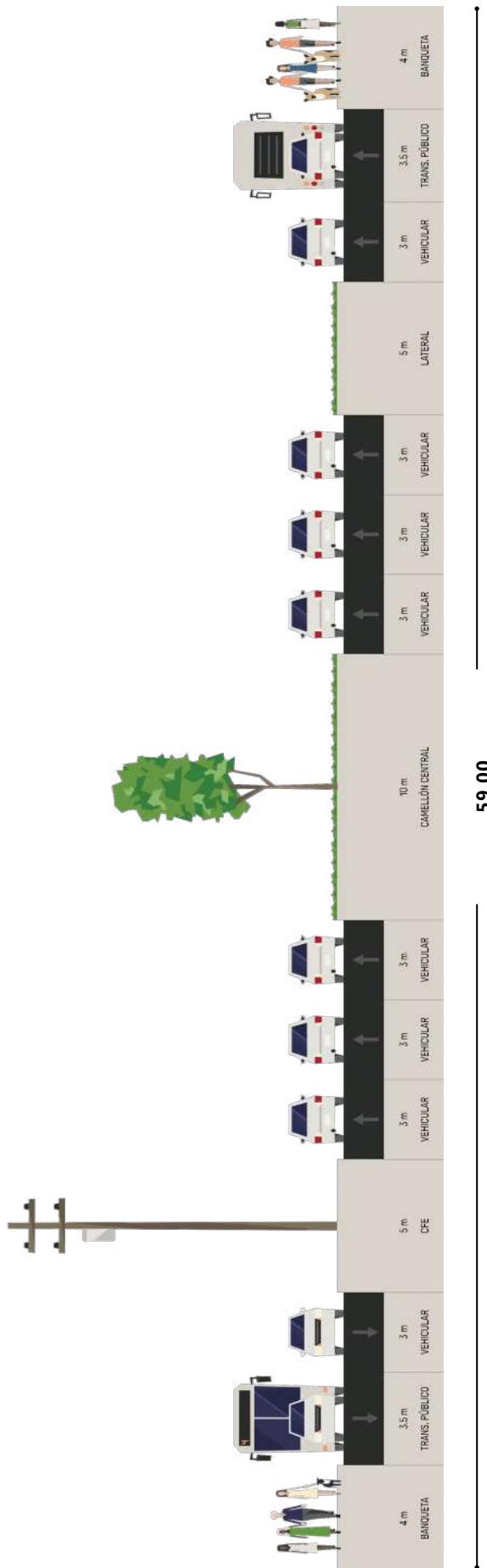
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
AV. RIO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. ALEJANDRO DUMAS - AV. LA NORIA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**PP-154E**

PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. TABALAOPA

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

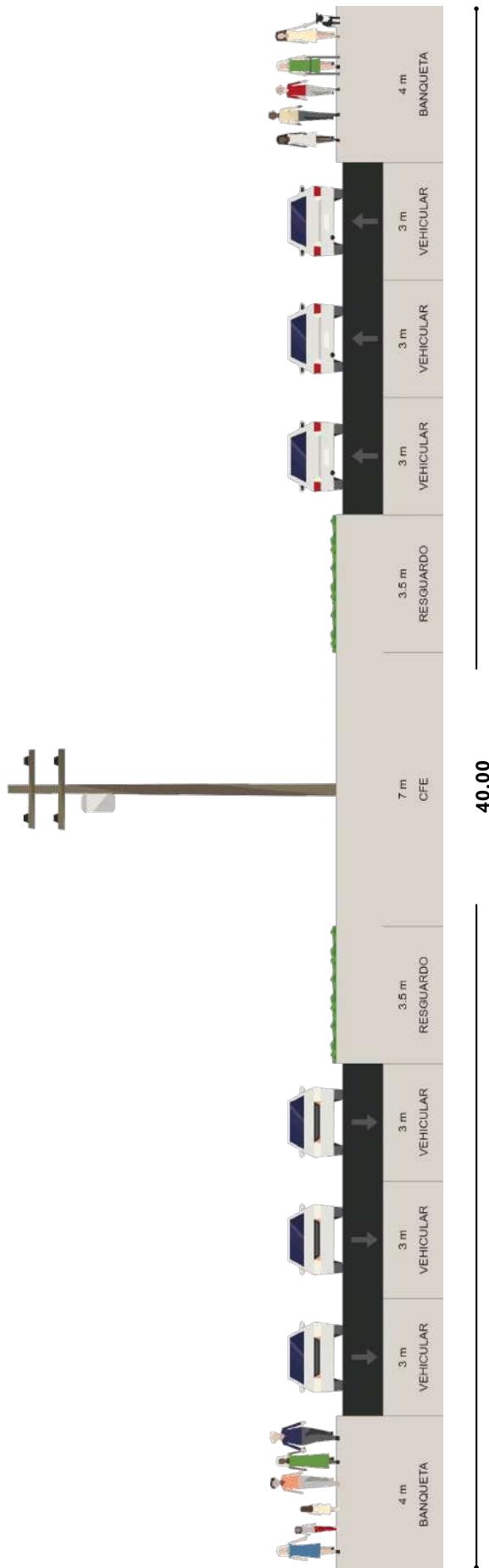
AV. PRADERAS DEL ALTO VELD - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-173B**

PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

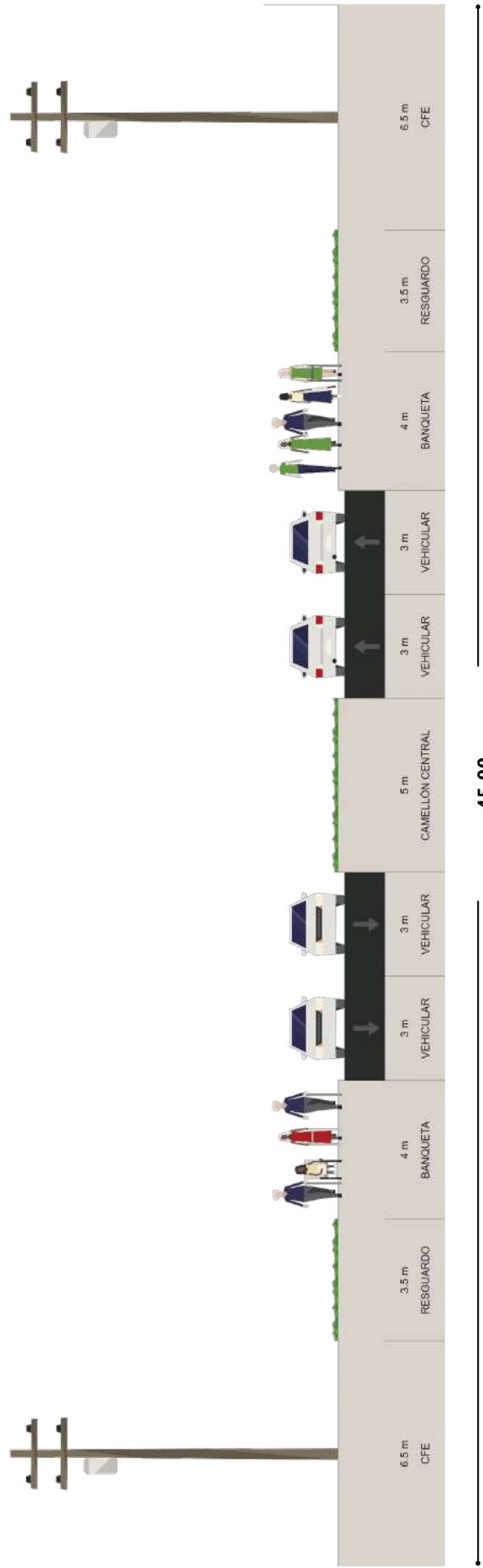
AV. VALLECITOS (AV. RANCHERIA JUAREZ I)

C. ALFREDO BRECEDA - AV. PRADERAS (AV. RANCHERIA JUAREZ)

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-181**

PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. PRADERAS (AV. RANCHERIA JUAREZ I) - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA

C. VENCEREMOS

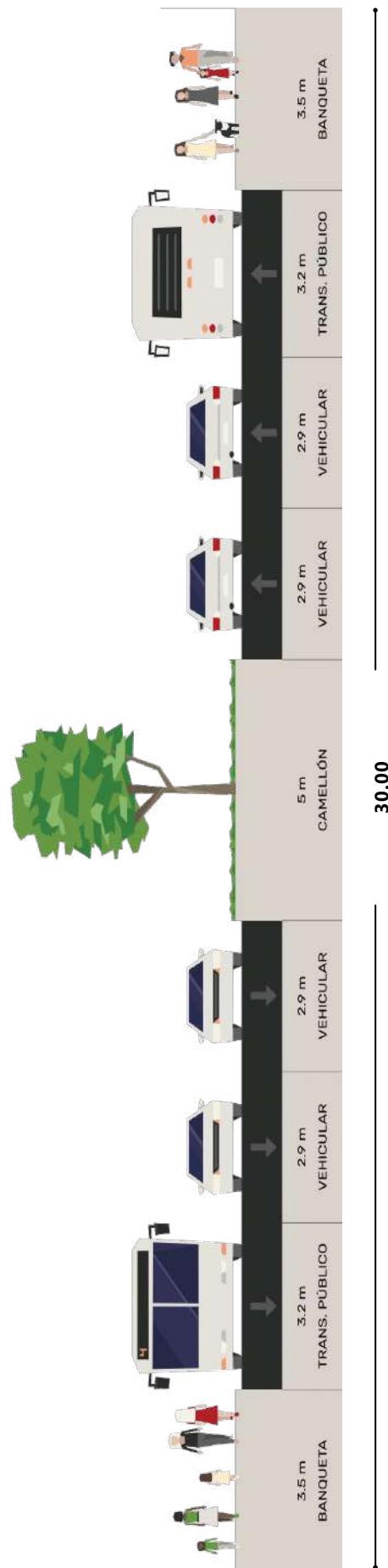
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**YAHIMPLAN**  
ESTUDIO DE PLANEACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

**PP-182**

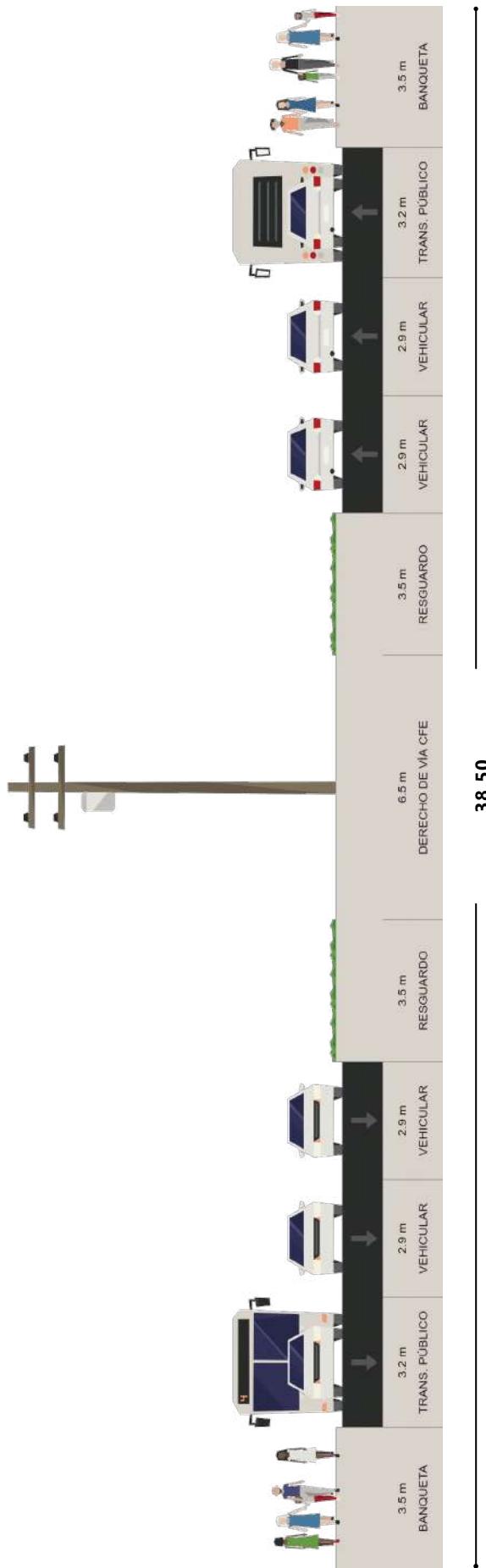
PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>IMPPLAN</b> ESTADO DE CHIHUAHUA, MÉXICO ESTADO DE CHIHUAHUA, MÉXICO	NOMBRE DE LA VIALIDAD:  AV. LAS TRES PRESAS	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  <b>PP-192A</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  AV. BICENTENARIO - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 13 (PROP. AV. DE LOS CERROS)		PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. LAS TRES PRESAS

AV. MONTEVERDE - AV. LAS TRES PRESAS

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
PRIMARIA PROPUESTA

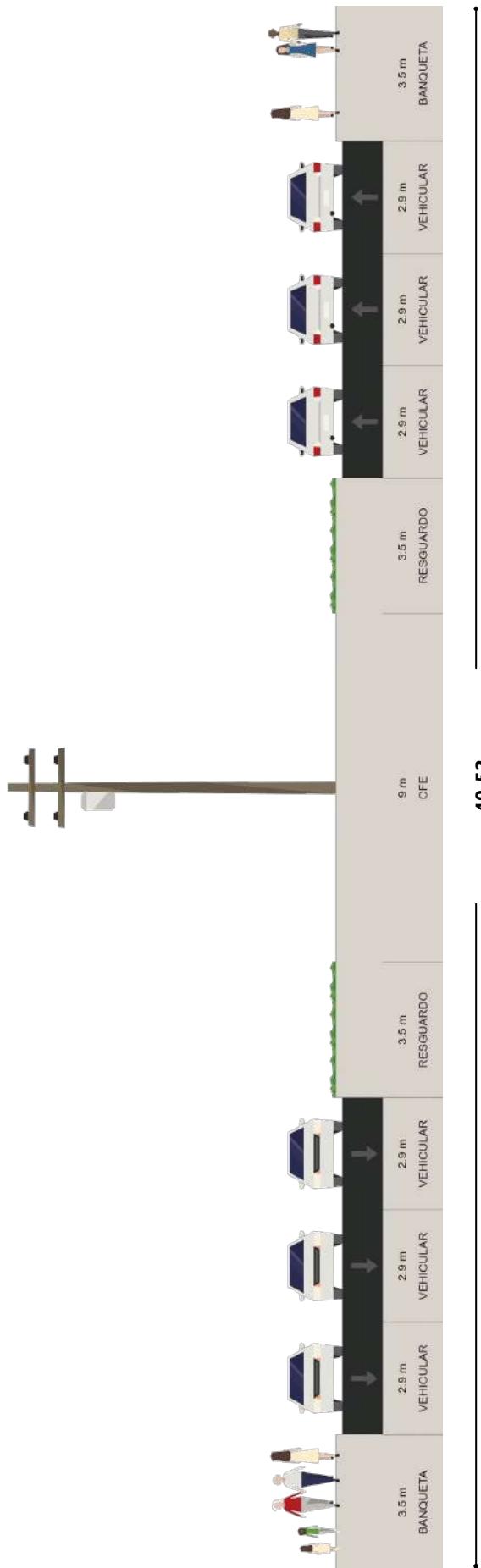
**PP-192B**

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

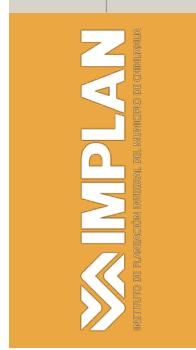


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>IMPPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	NOMBRE DE LA VIALIDAD: <b>AV. LAS TRES PRESAS</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PP-192C</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>AV. MONTEVERDE - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 21 (PROP. VALLE PONIENTE)</b>	PRIMARIA PROPUESTA	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.



NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. LAS TRES PRESAS  
AV. MONTEVERDE - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 21 (PROP. VALLE PONIENTE)

<b>PP-192D</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
PRIMARIA PROPUESTA	

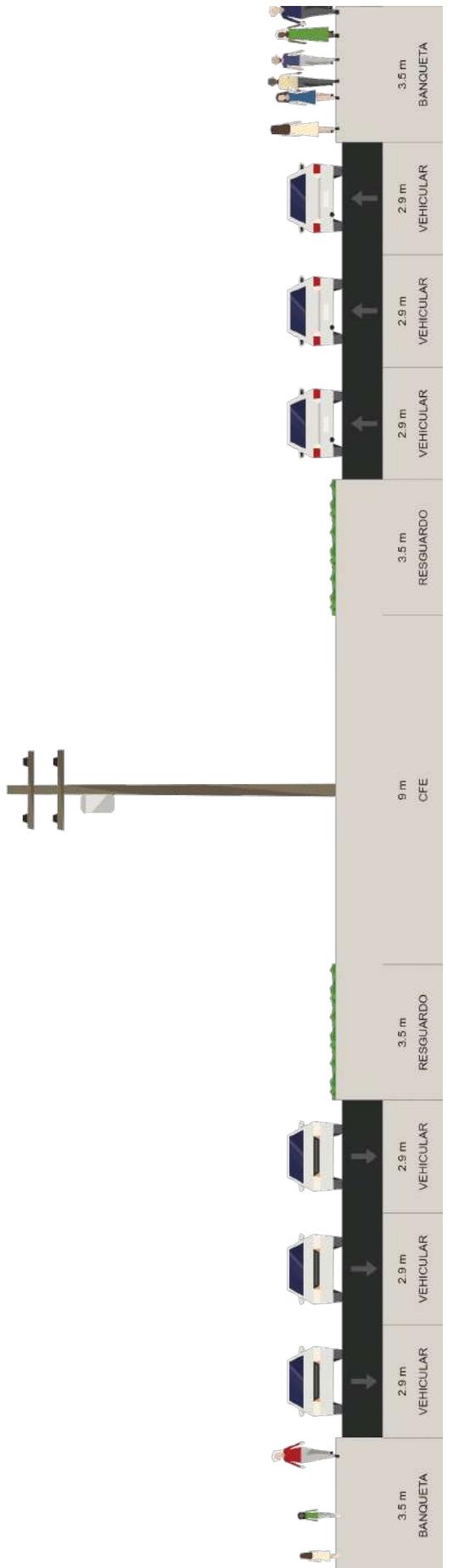


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>  <b>AV. LAS TRES PRESAS</b>	<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b>  <b>AV. MONTEVERDE - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 21 (PROP. VALLE PONIENTE)</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
		<b>PP-192E</b>

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

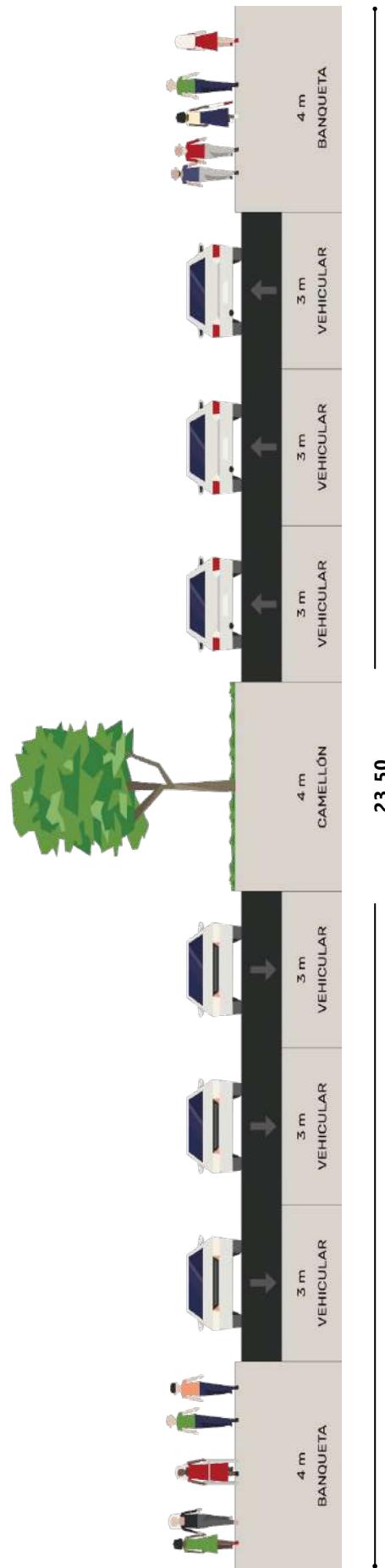
<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. LAS TRES PRESAS	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>AV. MONTEVERDE - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 21 (PROP. VALLE PONIENTE)</b>	<b>PP-192F</b>	<b>PRIMARIA PROPUESTA</b>

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

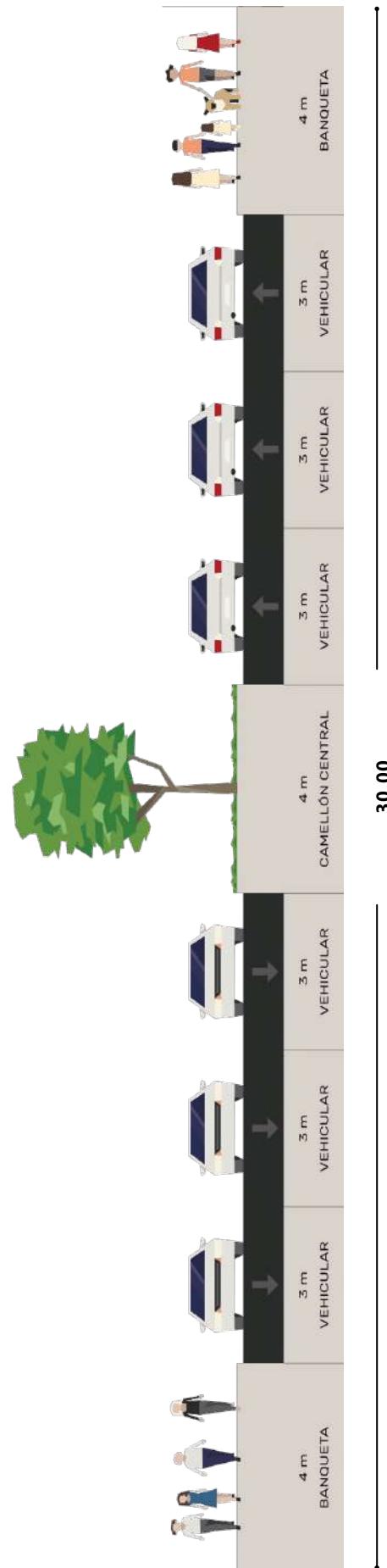
<b>IMPPLAN</b> ESTADO DE CHIHUAHUA, MÉXICO. DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	NOMBRE DE LA VIALIDAD: <b>AV. LAS TRES PRESAS</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PP-192G</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>AV. MONTEVERDE - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 21 (PROP. VALLE PONIENTE)</b>		PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

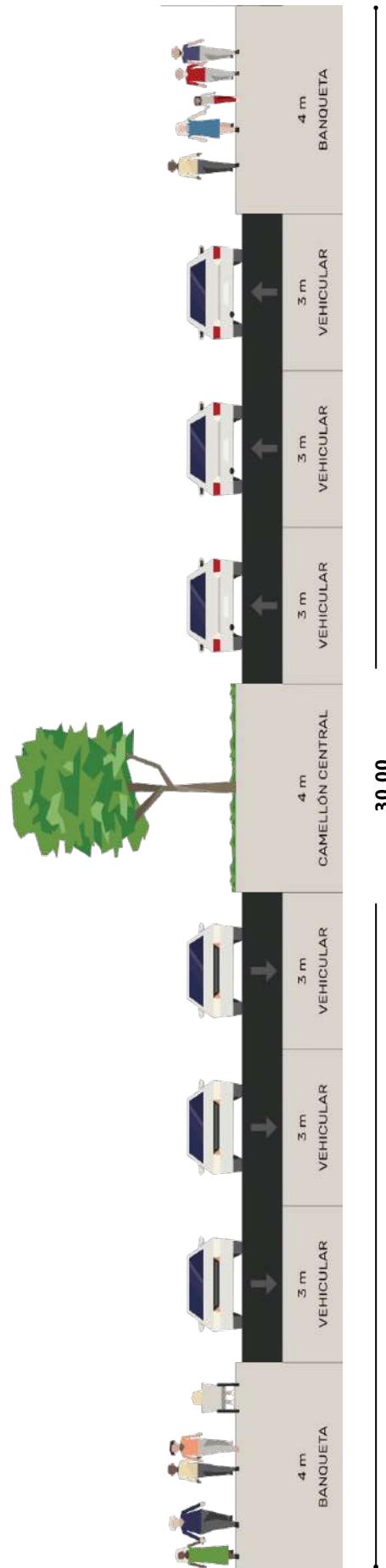
NOMBRE DE LA VIALIDAD: AV. LAS TRES PRESAS	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PP-192H</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. MONTEVERDE - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 12 (PROP. VALLE PONIENTE)	PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

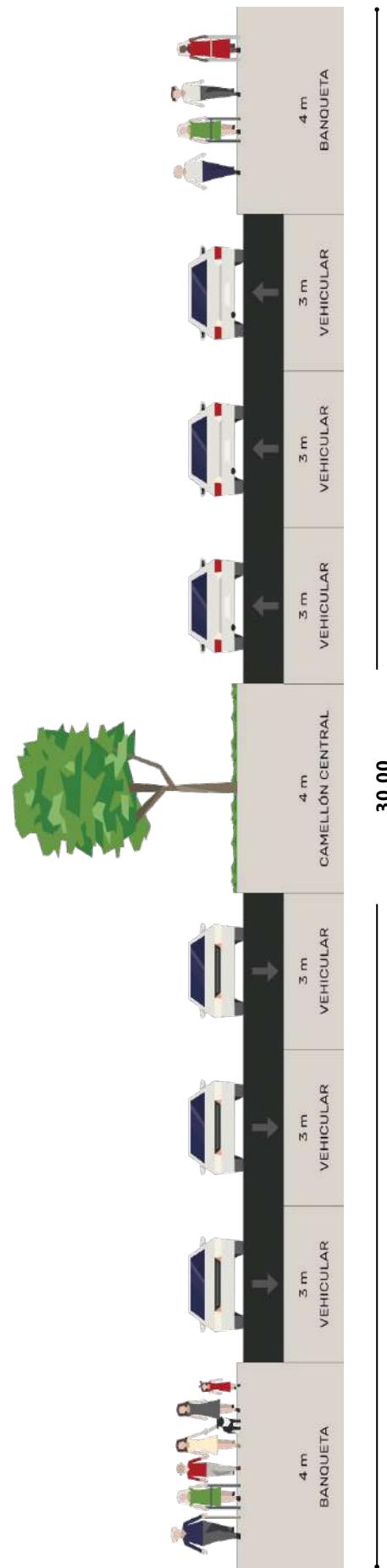
NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 18 (PROP. VALLE PONIENTE)	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 18 (PROP. AV. DE LOS CERROS) - AV. TEOFILIO BORUNDA ORTIZ		



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

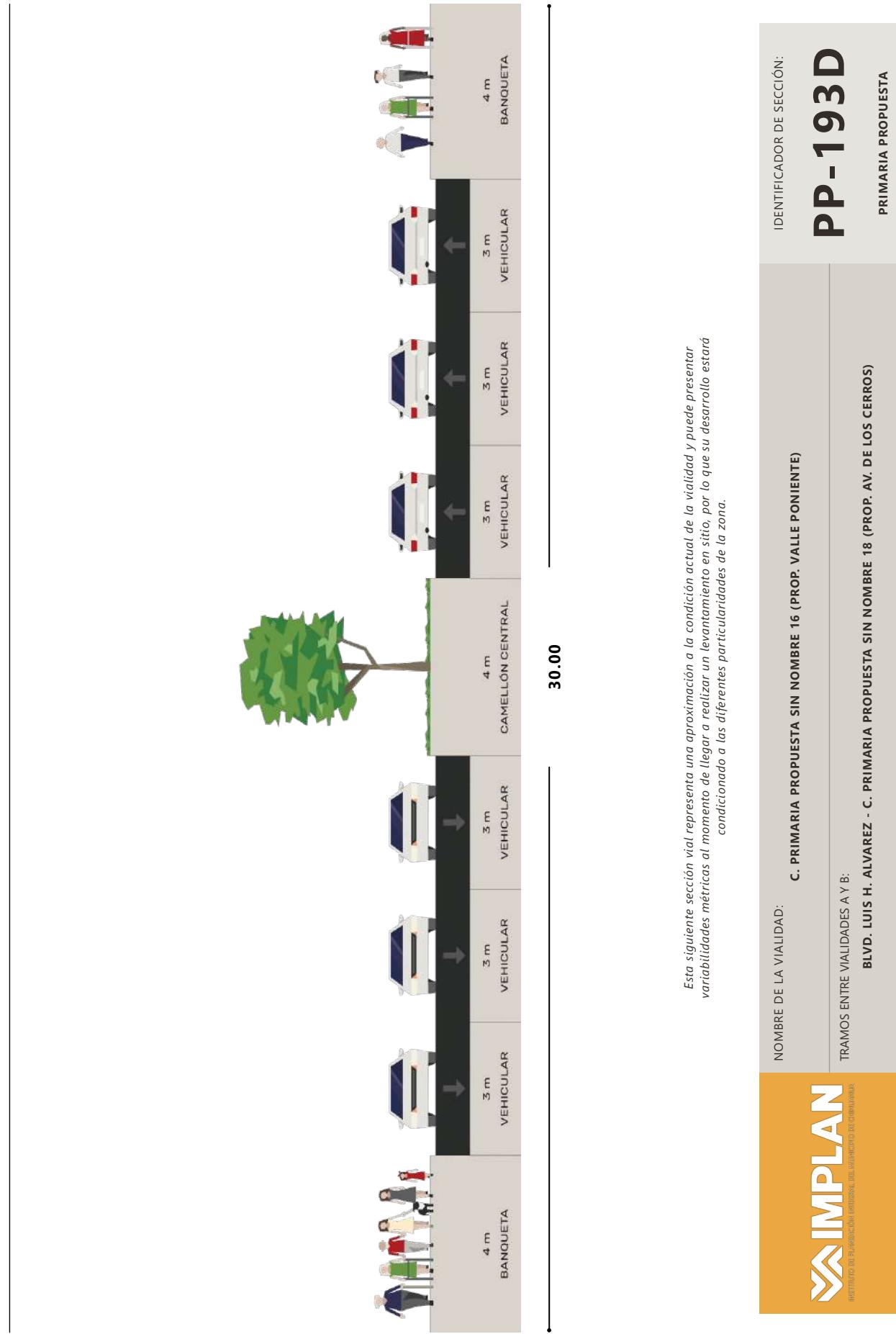
NOMBRE DE LA VIALIDAD: <b>C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 14 (PROP. VALLE PONIENTE)</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>PP-193B</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>BLVD. LUIS H. ALVAREZ - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 18 (PROP. AV. DE LOS CERROS)</b>	PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

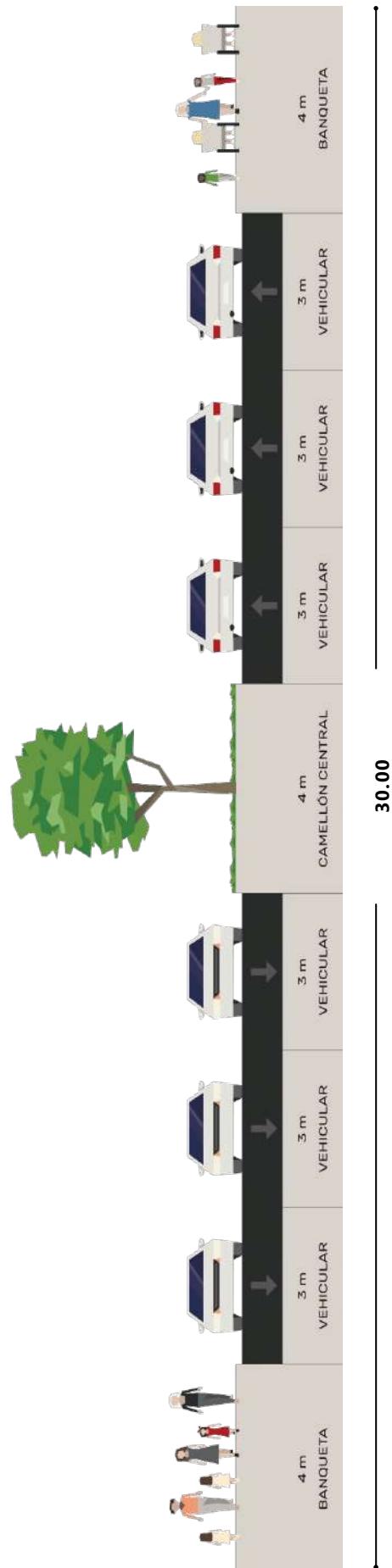


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  BLVD. LUIS H. ALVAREZ - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 18 (PROP. AV. DE LOS CERROS)	C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 15 (PROP. VALLE PONIENTE)	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  <b>PP-193C</b> PRIMARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		



## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 17 (PROP. VALLE PONIENTE)

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

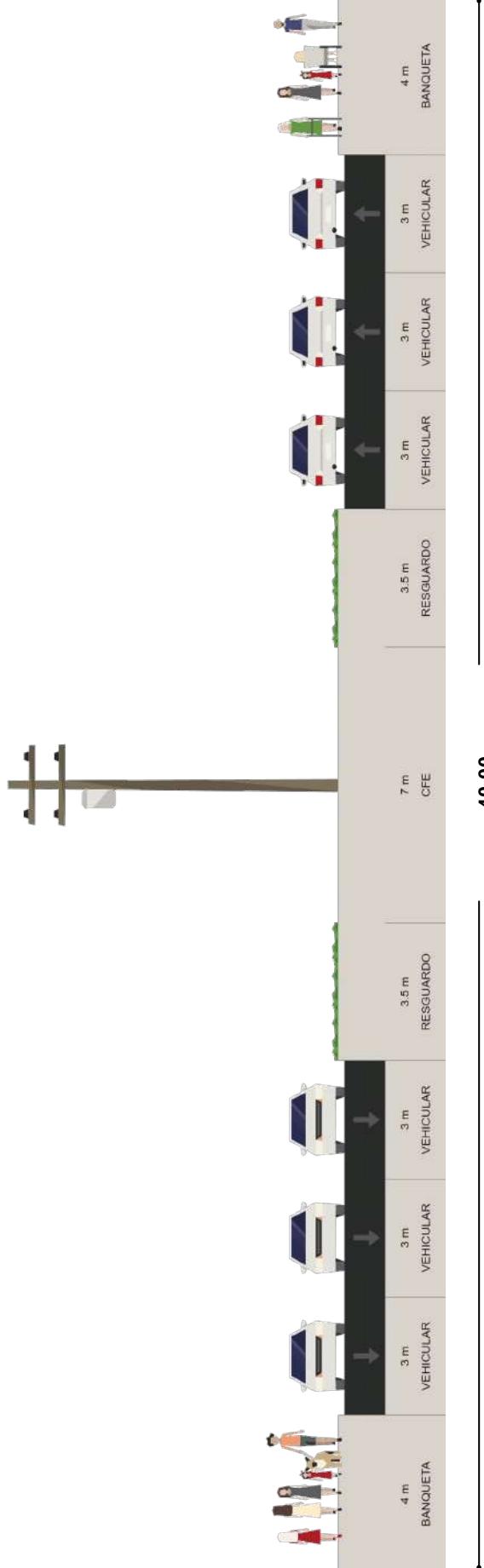
BLVD. LUIS H. ALVAREZ - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 18 (PROP. AV. DE LOS CERROS)

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-193E**

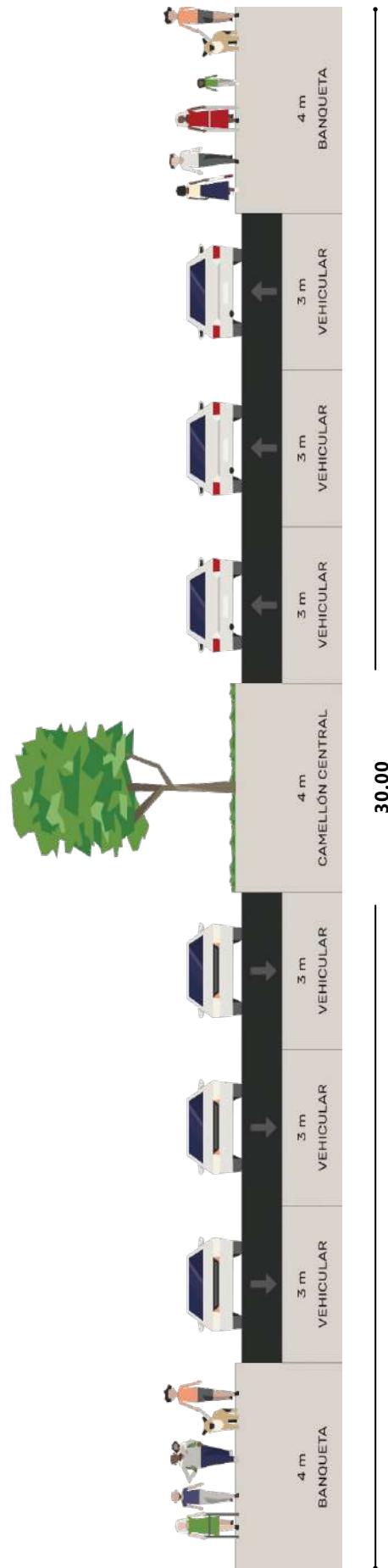
PRIMARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

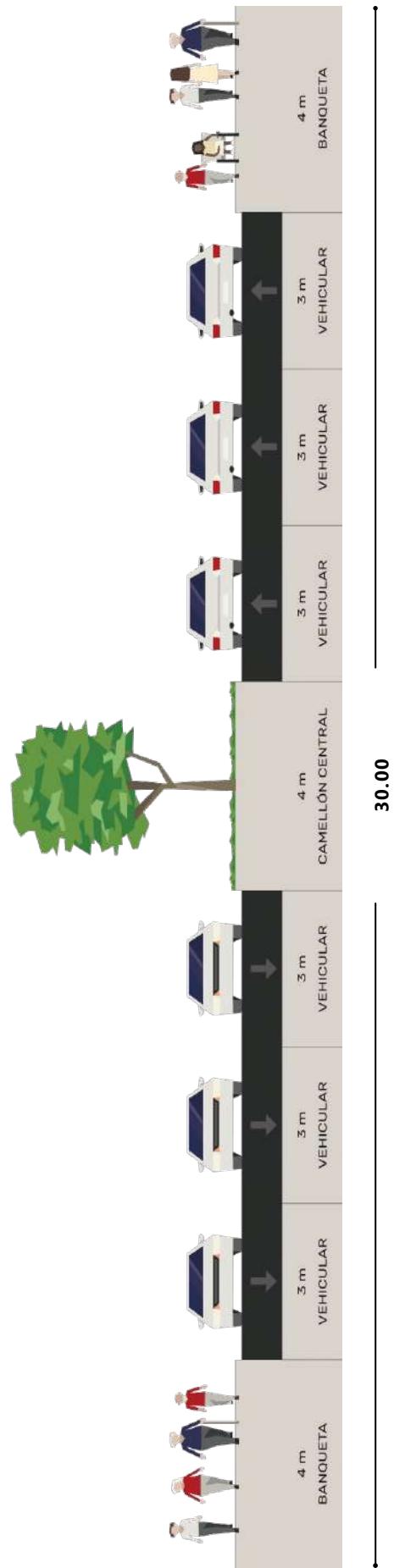


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  <b>C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 22 (PROP. AV. DE LOS CERROS)</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>  <b>PP-194C</b>

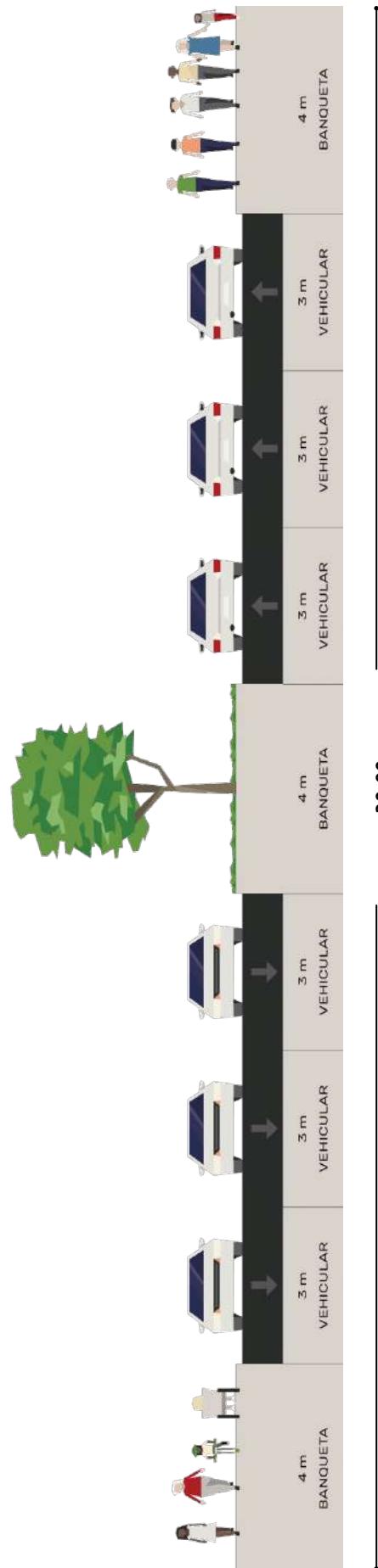
<b>IMPPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA, S.A. DE C.V.	<b>C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 14 (PROP. VALLE PONIENTE)</b>
--	---



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>AV. MONTEVERDE - AV. DE LAS TRES PRESAS</b>	<b>C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 20 (PROP. AV. DE LOS CERROS)</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>PP-194D</b>
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		<b>PRIMARIA PROPUESTA</b>

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 21 (PROP. AV. DE LOS CERROS)	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>PP-194E</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. MONTEVERDE - AV. DE LAS TRES PRESAS	PRIMARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. MONTEVERDE

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

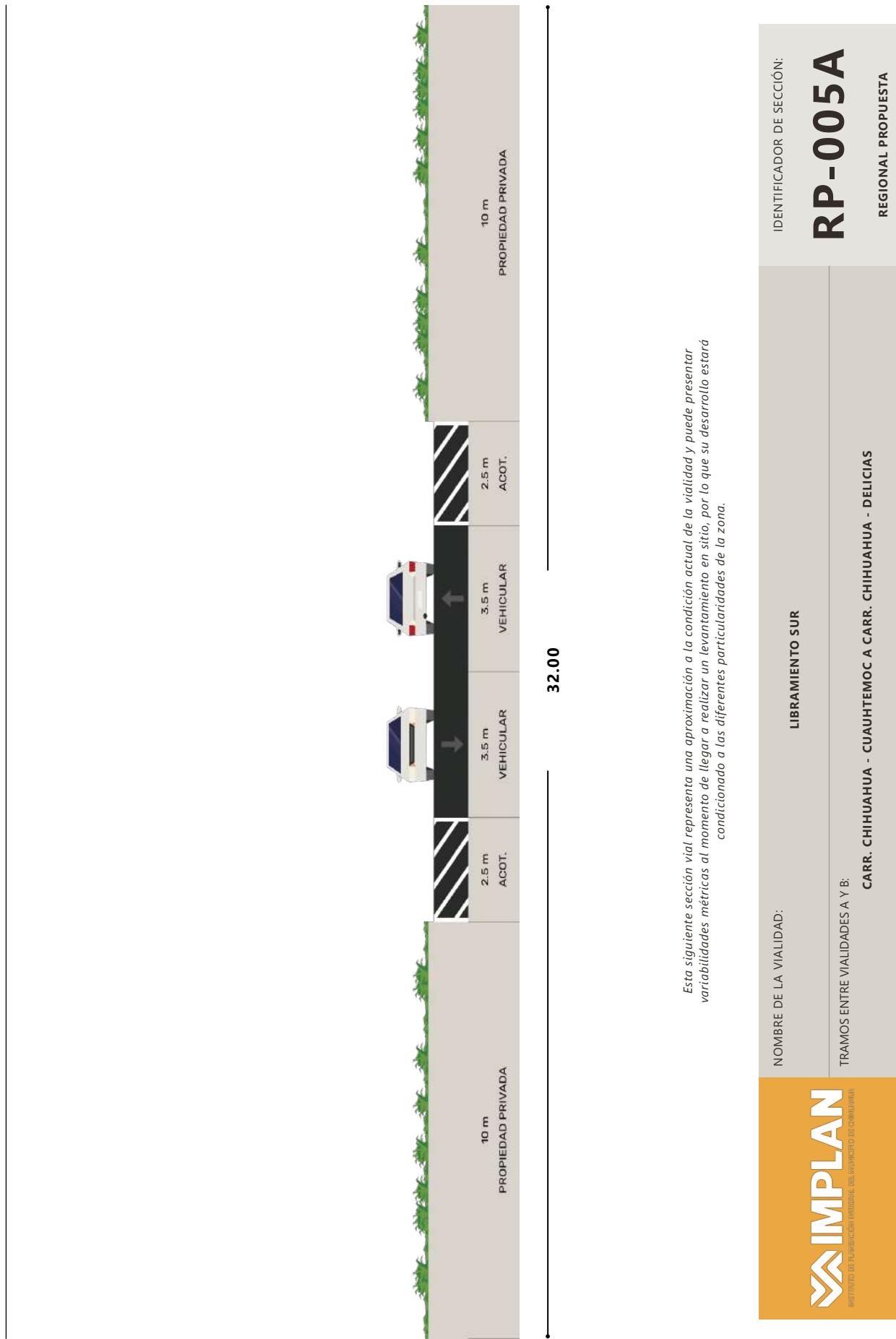
C. SIN NOMBRE 27 - C. LLANURA OSAGE

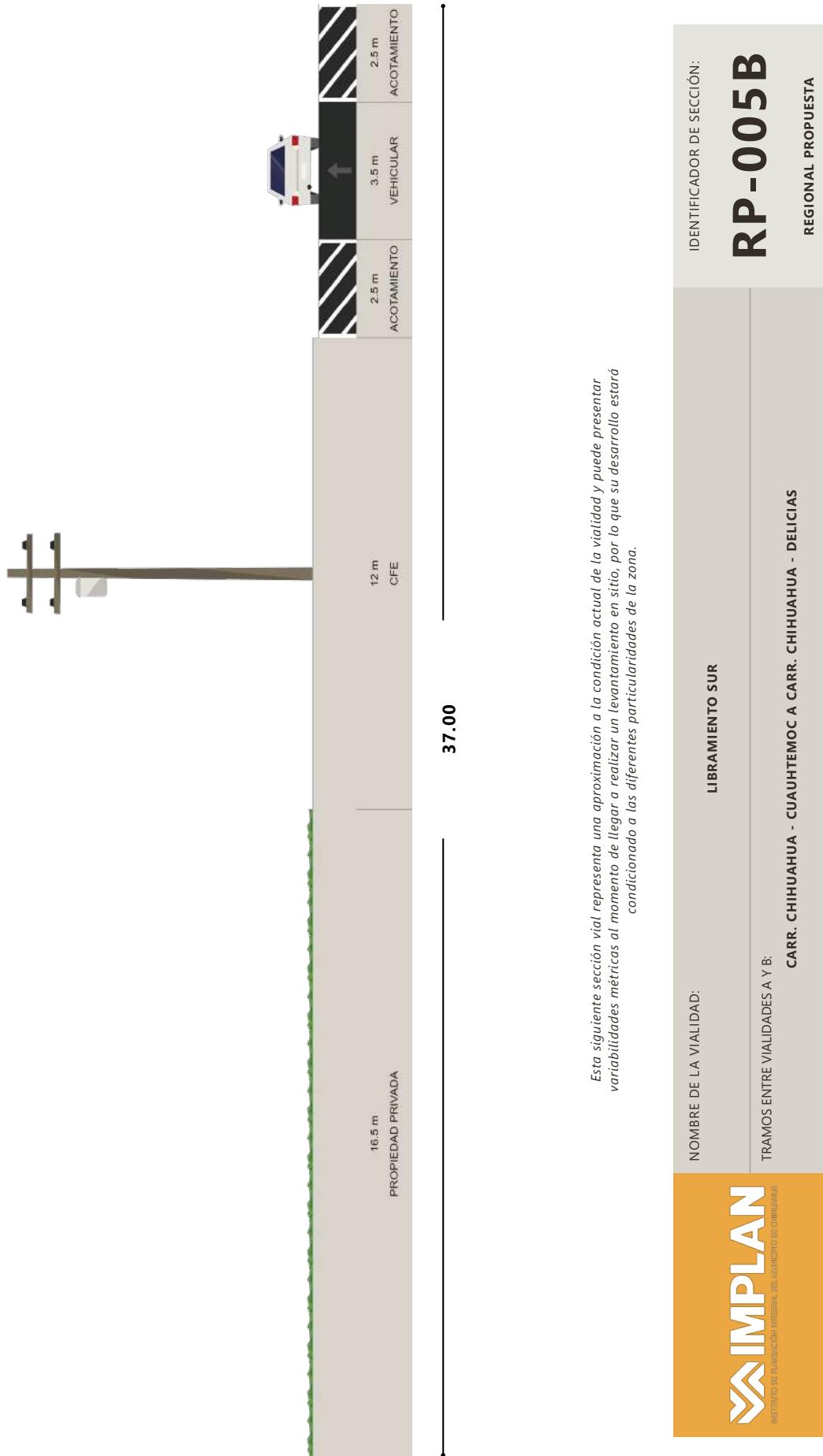
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**PP-195**

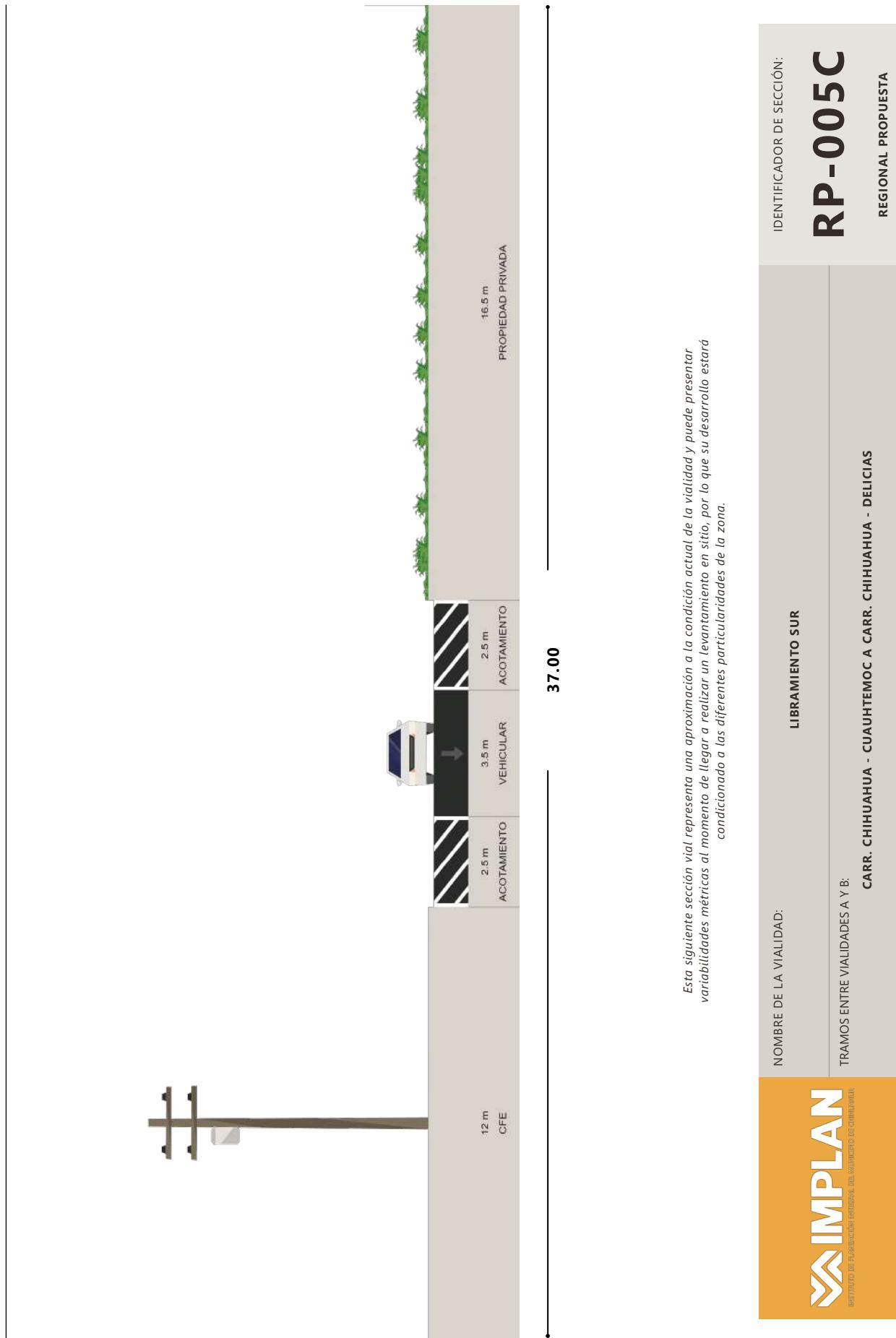
PRIMARIA PROPUESTA

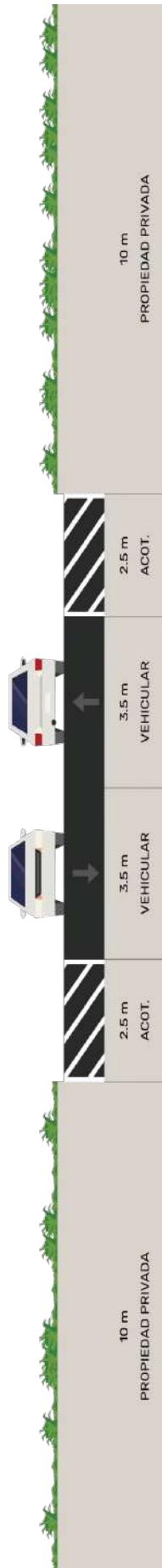
## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
LIBRAMIENTO SUR

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
CARR. CHIHUAHUA - CUAUHTEMOC A CARR. CHIHUAHUA - DELICIAS

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
LIBRAMIENTO SUR

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
CARR. CHIHUAHUA - CUAUHTEMOC A CARR. CHIHUAHUA - DELICIAS

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**RP-005D**

REGIONAL PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. 15

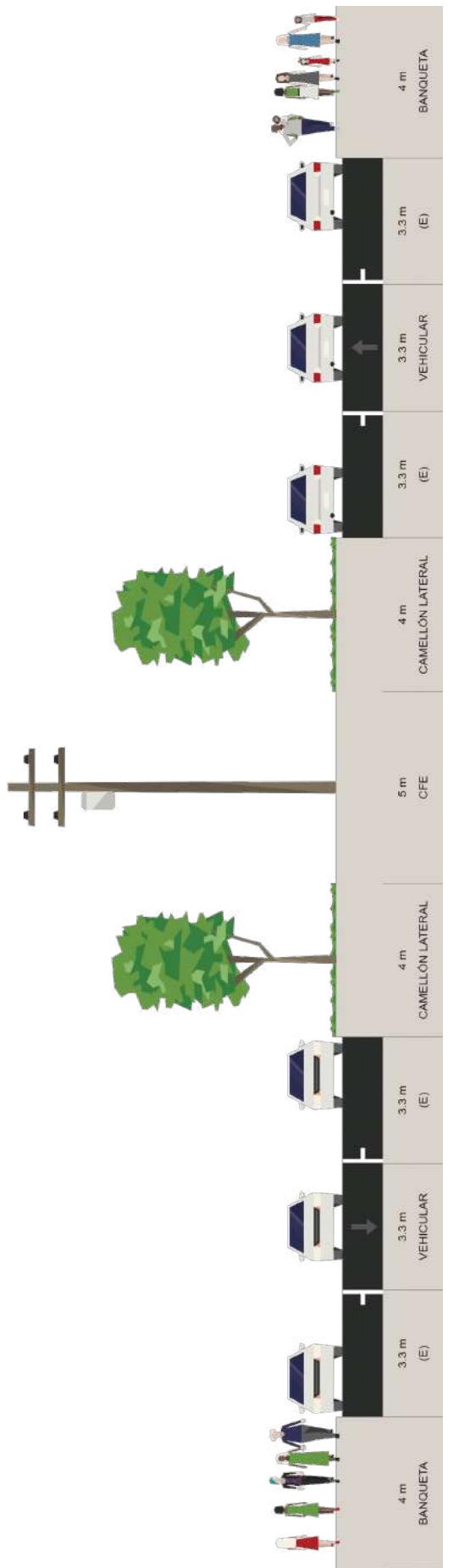
AV. MISIÓN DE SANTA BARBARA - C. ARNULFO GONZALEZ

**IMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN REGIONAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-002A**

SECUNDARIA

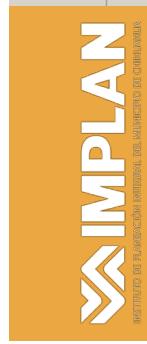


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>SA-002B</b>  <b>SECUNDARIA</b>	NOMBRE DE LA VIALIDAD:  C. 15
	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  AV. MISIÓN DE SANTA BARBARA - AV. NUEVA ESPAÑA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.



NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. 15

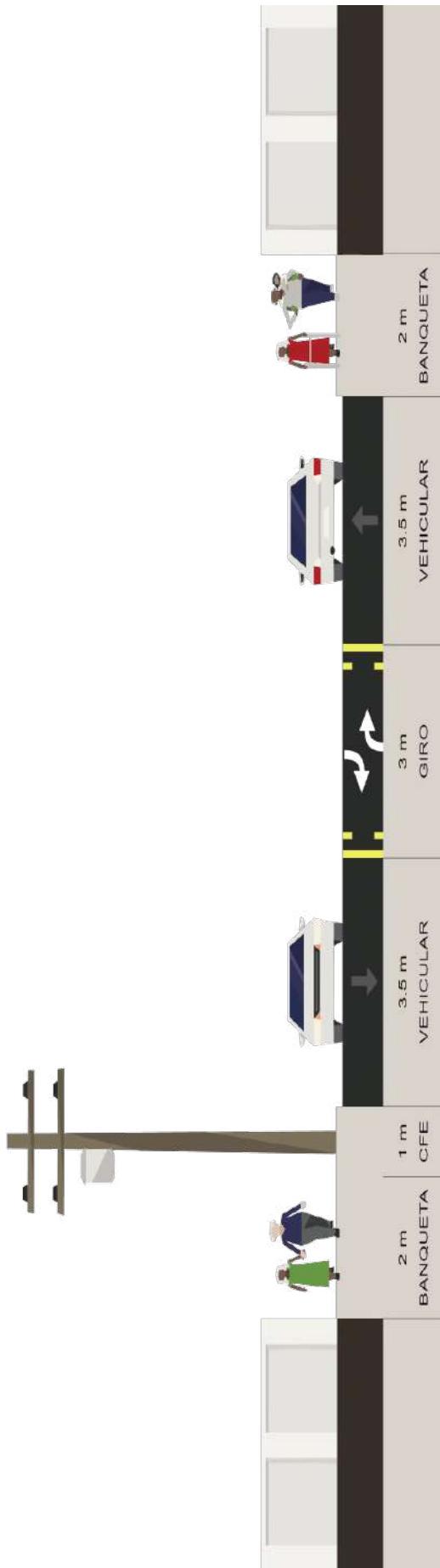
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. 16 DE SEPTIEMBRE - C. JUAN DE LA BARRERA

**SA-002C**

SECUNDARIA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. 15

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

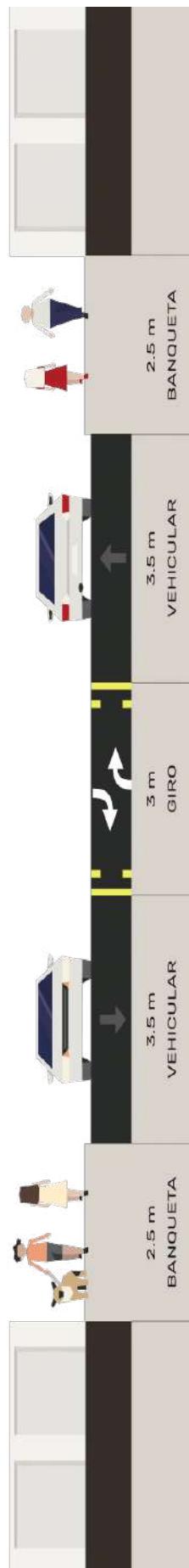
C. ARNULFO GONZALEZ - BLVD. FUENTES MARES

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-002 D**

SECUNDARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

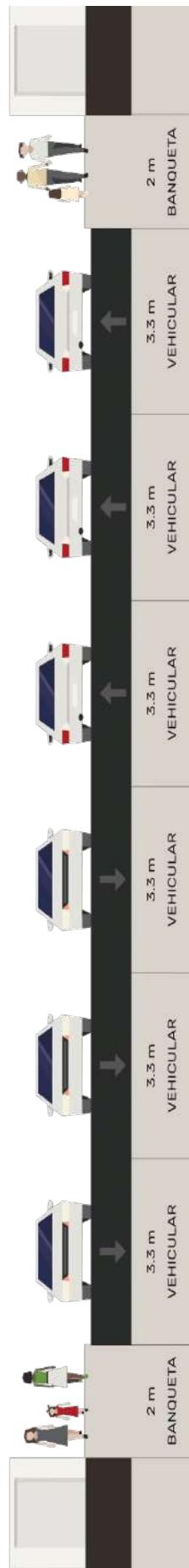
C. 8VA / C. CAVETANO JUSTINIANI

PERIF. VICENTE LOMBARDO TOLEDANO - C. 28

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA - 026**

SECUNDARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. ALFONSO SOSA VERA / C. PASEO DEL REAL
	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 10 - AV. LEOPOLDO ENRÍQUEZ ORDOÑEZ

**SA-030D**  
SECUNDARIA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

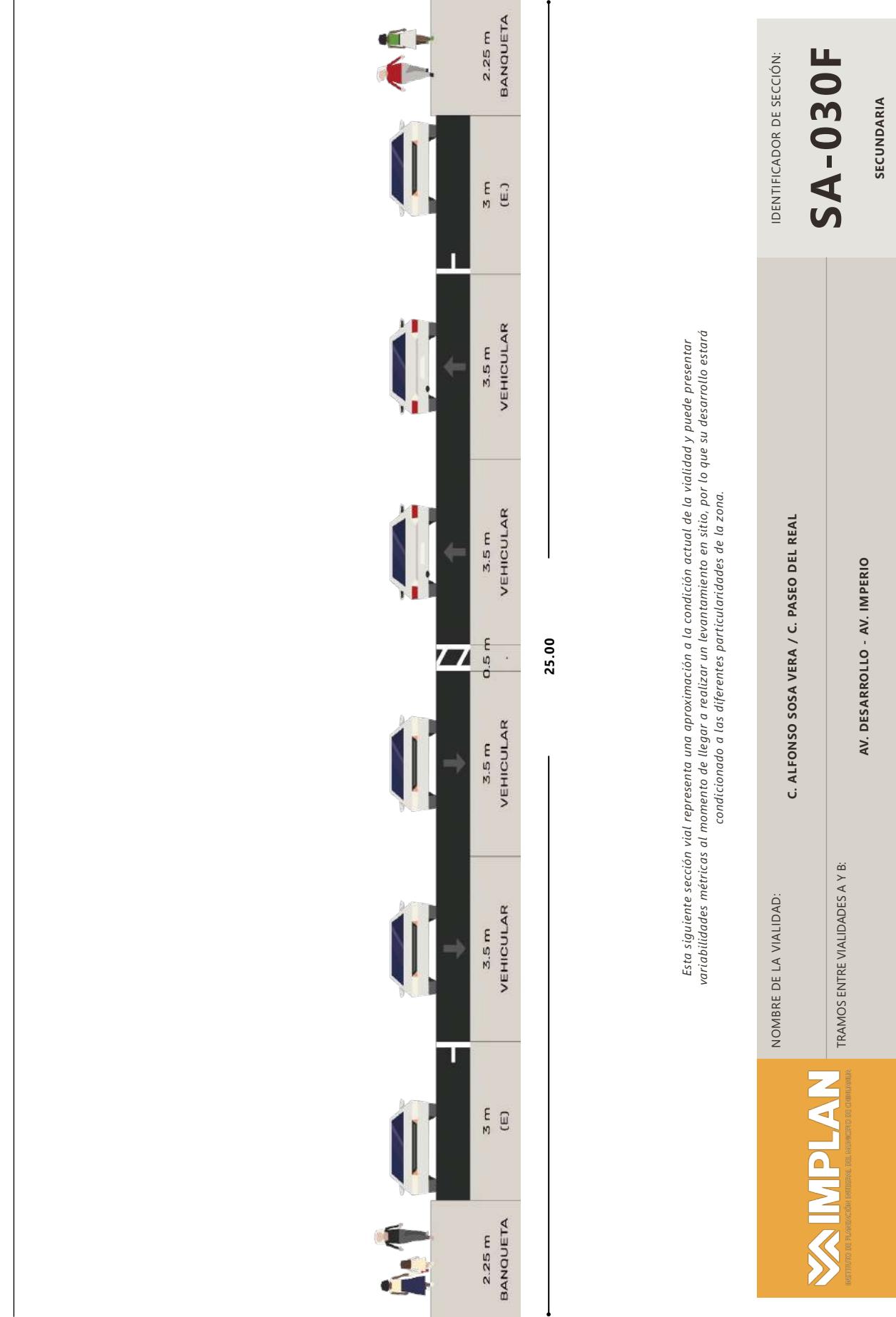


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

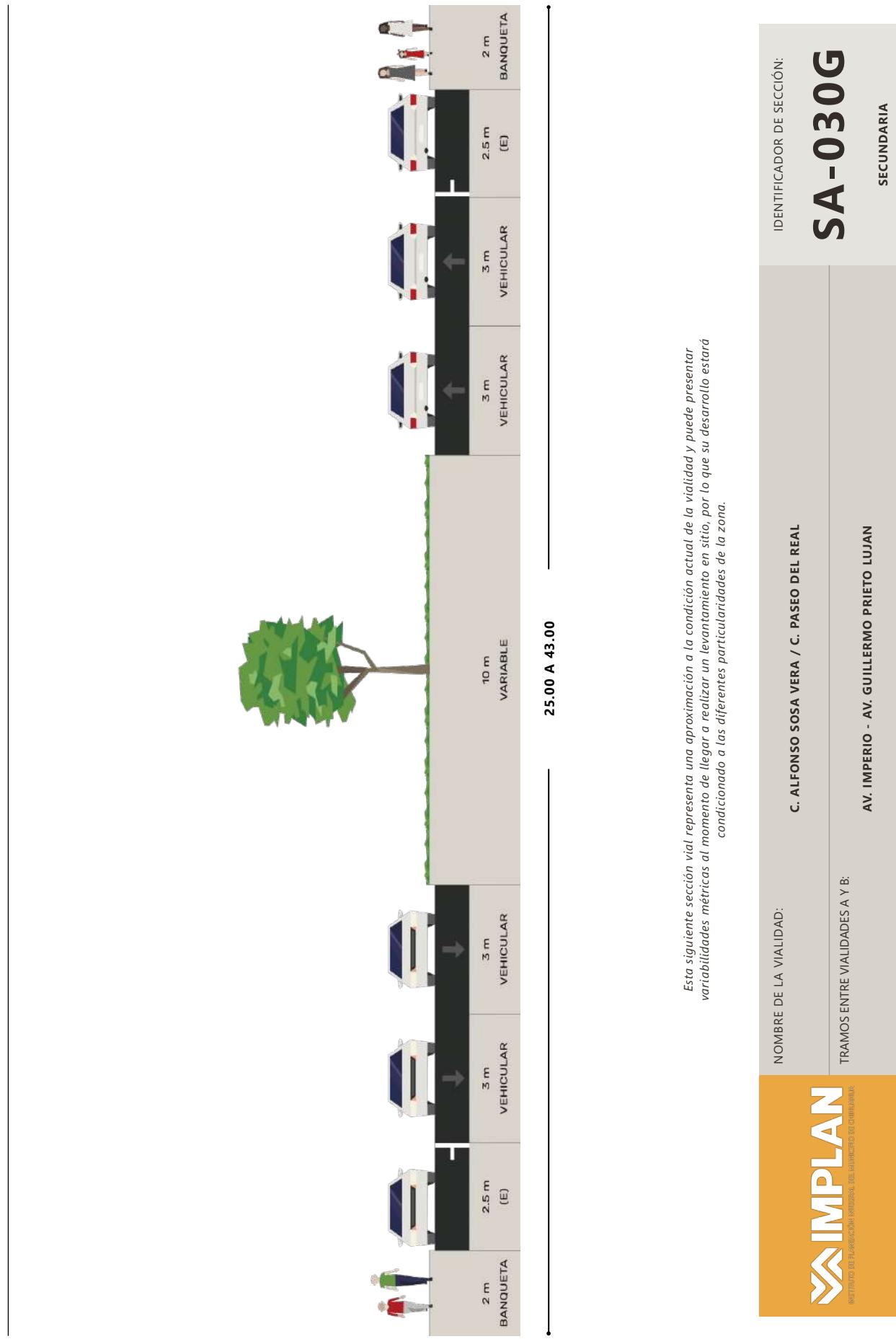
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. ALFONSO SOSA VERA / C. PASEO DEL REAL
	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. LEOPOLDO ENRÍQUEZ ORDOÑEZ - AV. DESARROLLO SECUNDARIA

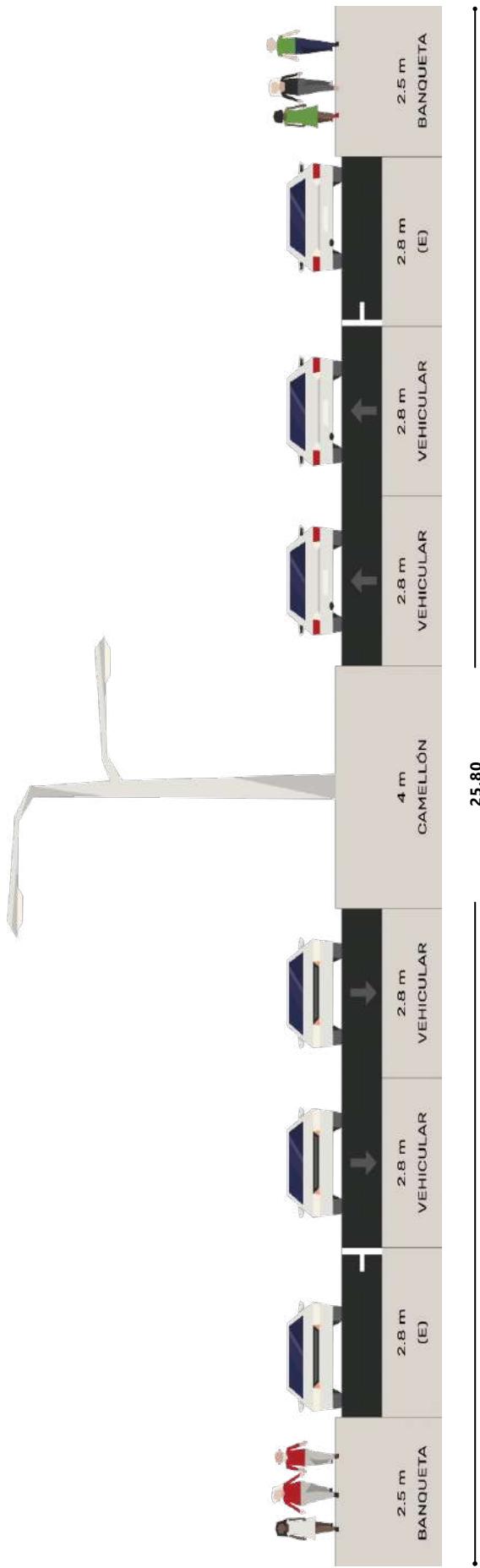
**SA-030E**

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:



## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL.

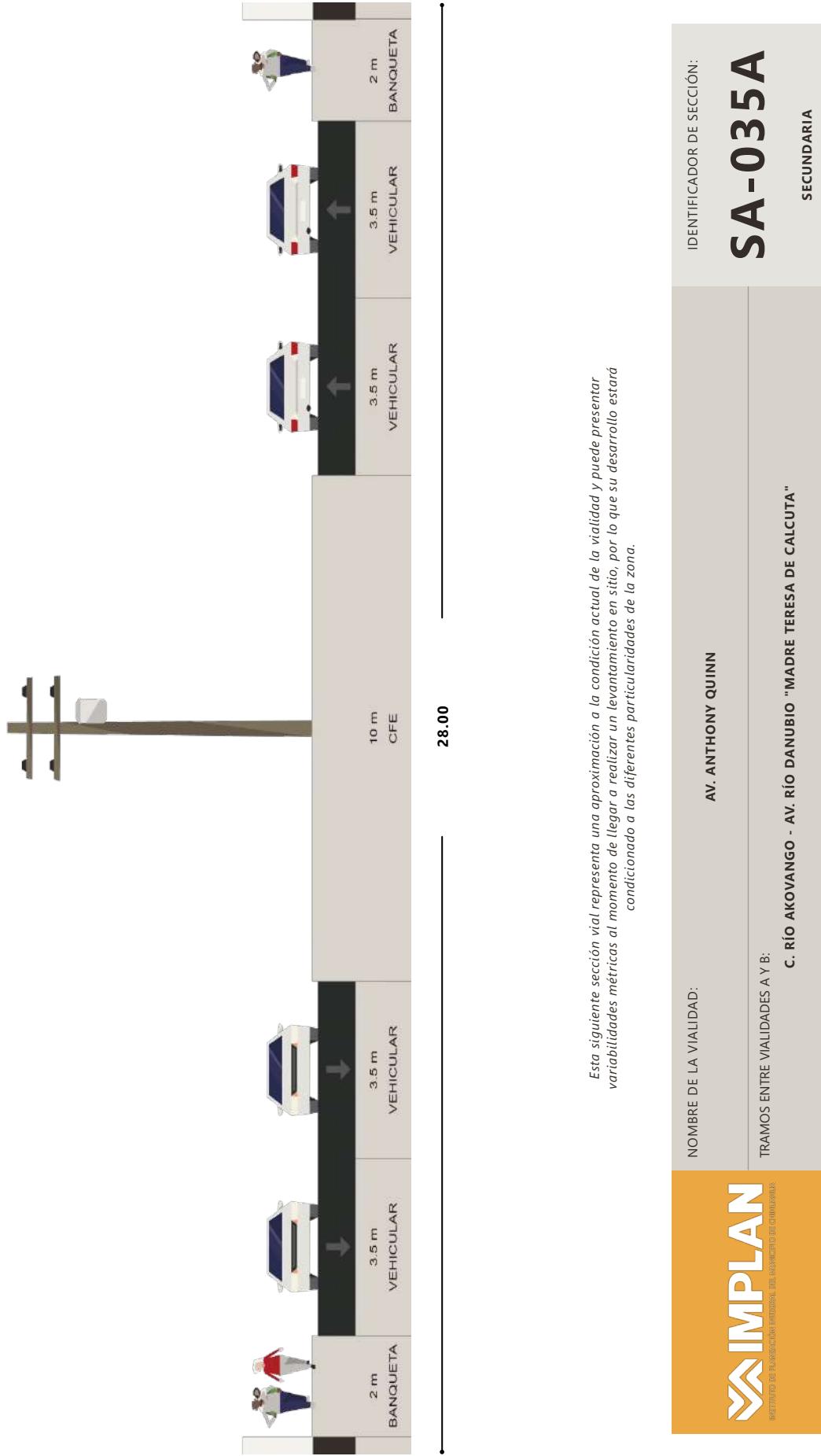


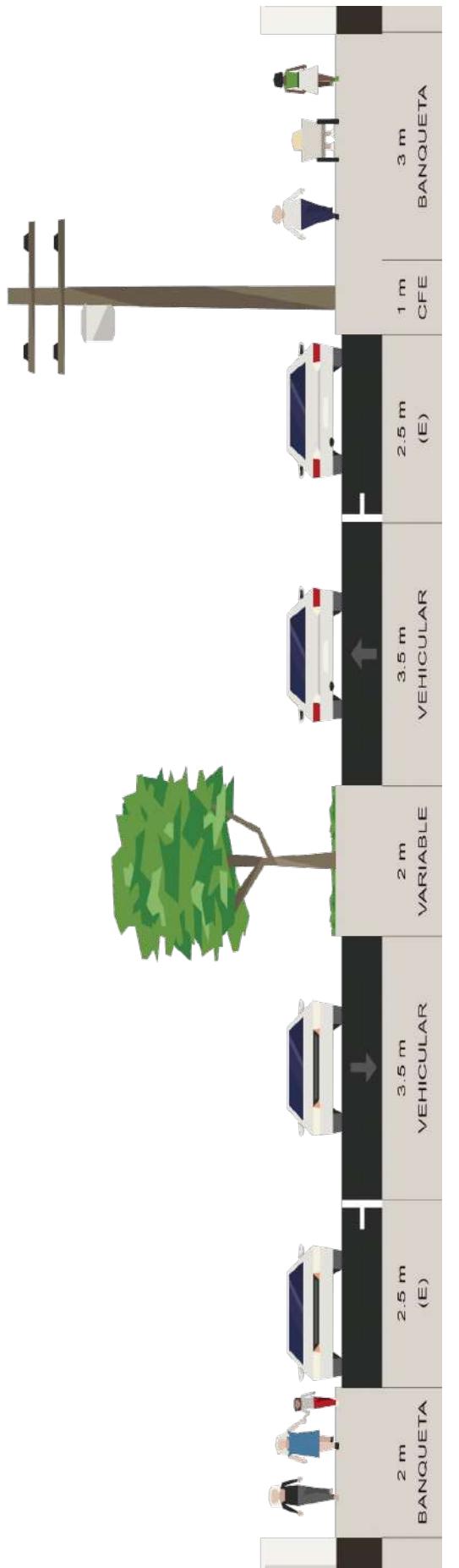


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. ALFONSO SOSA VERA / C. PASO DEL REAL AV. IMPERIO - AV. FEODOR DOSTOYEVSKY	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SA-030H</b> SECUNDARIA
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>		

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. ARNULFO GONZALEZ

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

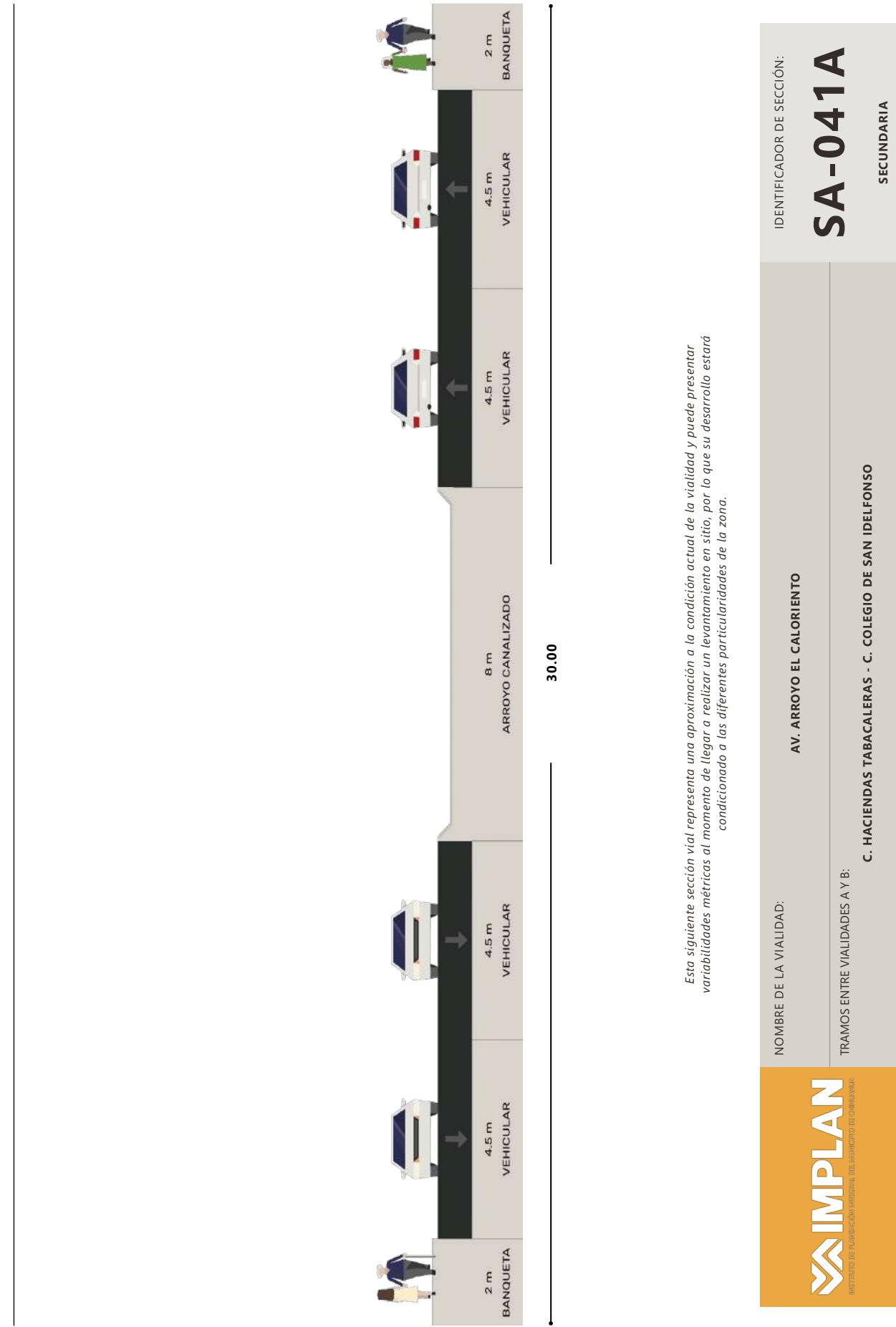
BLVD. JOSE FUENTES MARES - C. 15

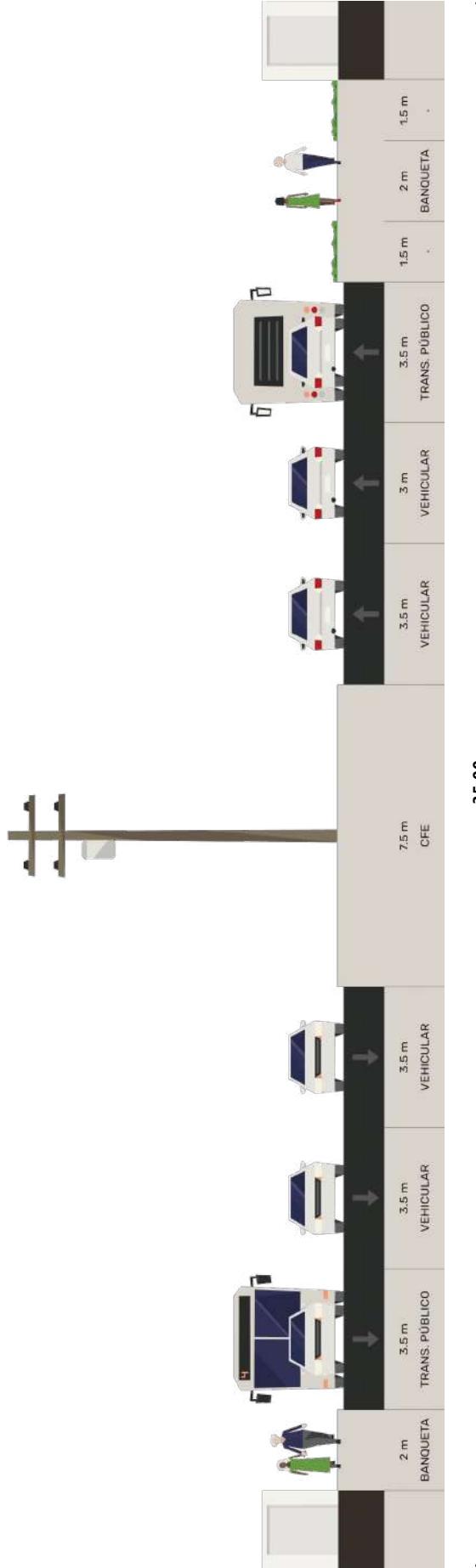
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA - 040**

SECUNDARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. BAHIA DE SAN QUINTIN

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

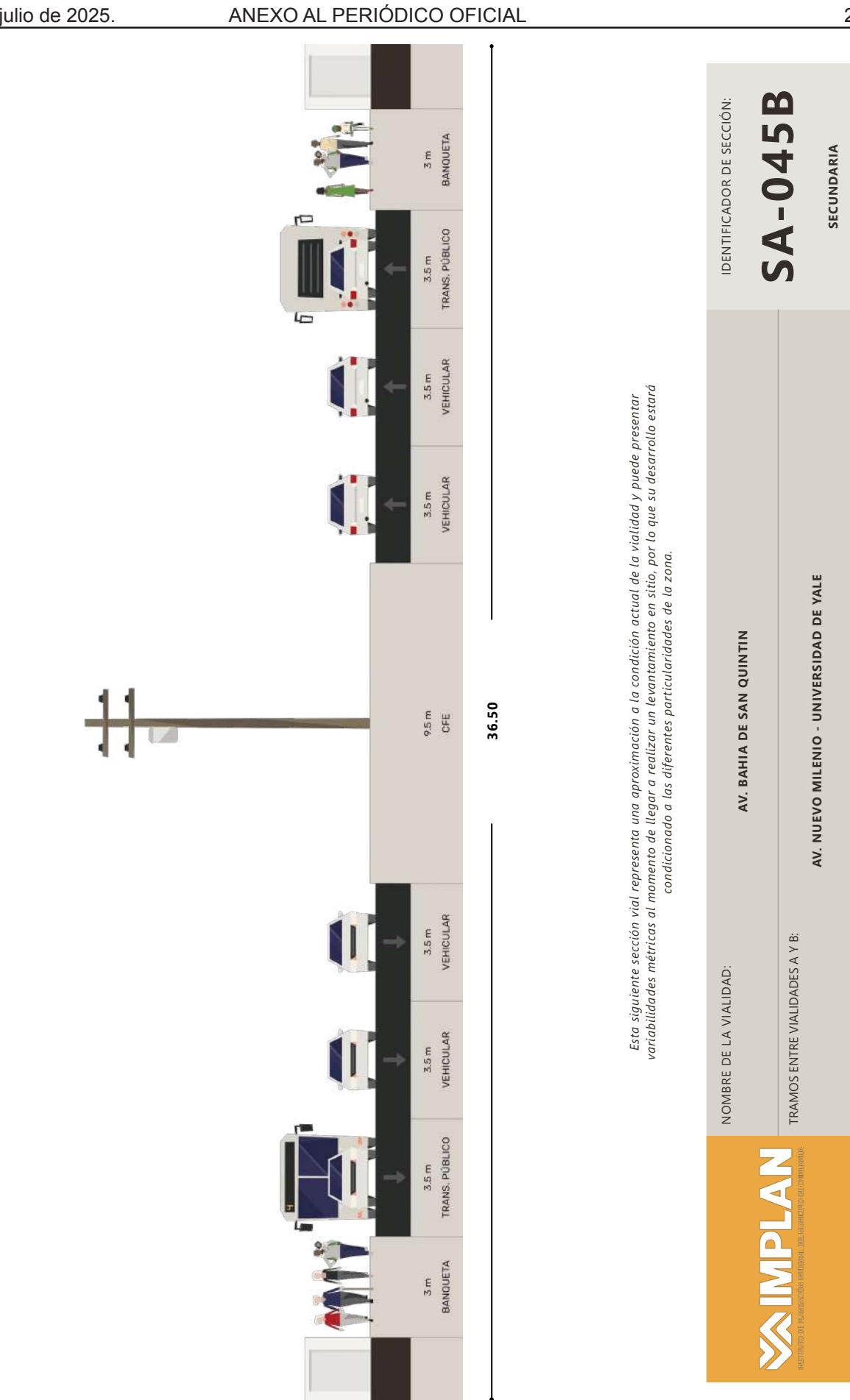
AV. HOMERO - AV. NUEVO MILLENI

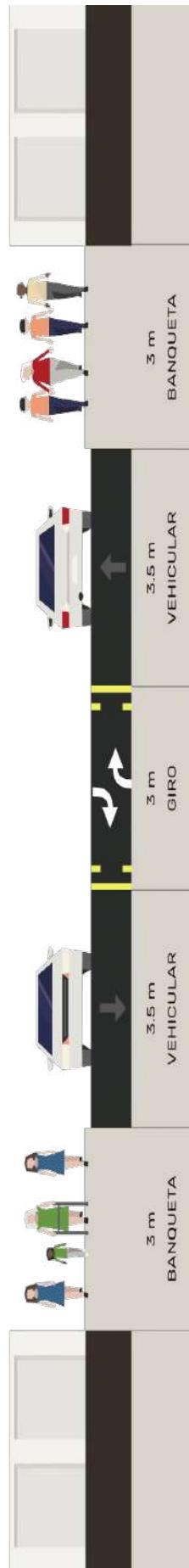
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-045A**

SECUNDARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL.

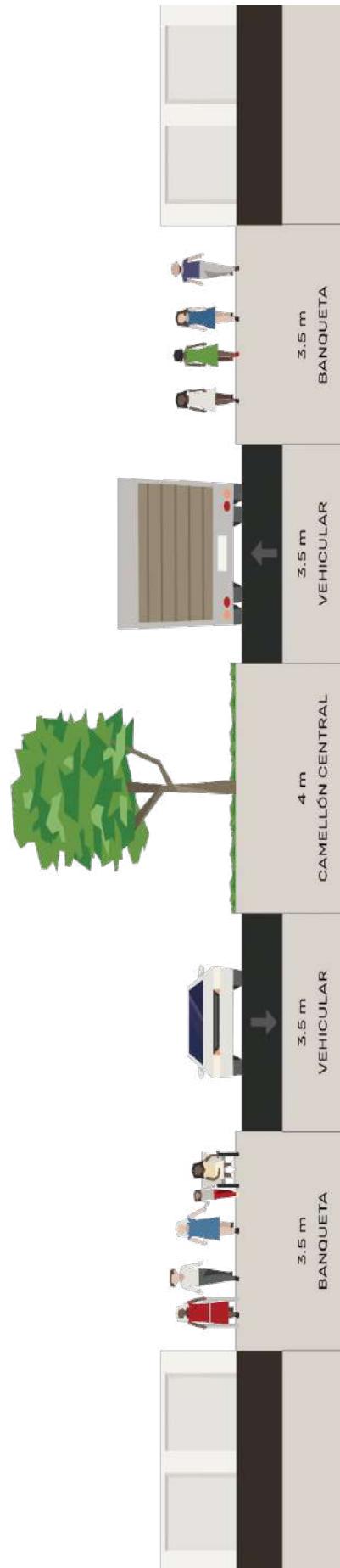




Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>AV. BUENAVISTA</b> <b>C. 90 - C. MARIANO SAMANIEGO DELGADO</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SA-050A</b> <b>SECUNDARIA</b>
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN, DESARROLLO Y MONITOREO DE CHIHUAHUA	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>AV. BUENAVISTA</b>  <b>SA-050B</b> <b>SECUNDARIA</b>	<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA C. 92 - C. 90
---	--



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. CAVETANO JUSTINIANI  
C. 28 - C. 57A

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**YAHIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

SECUNDARIA

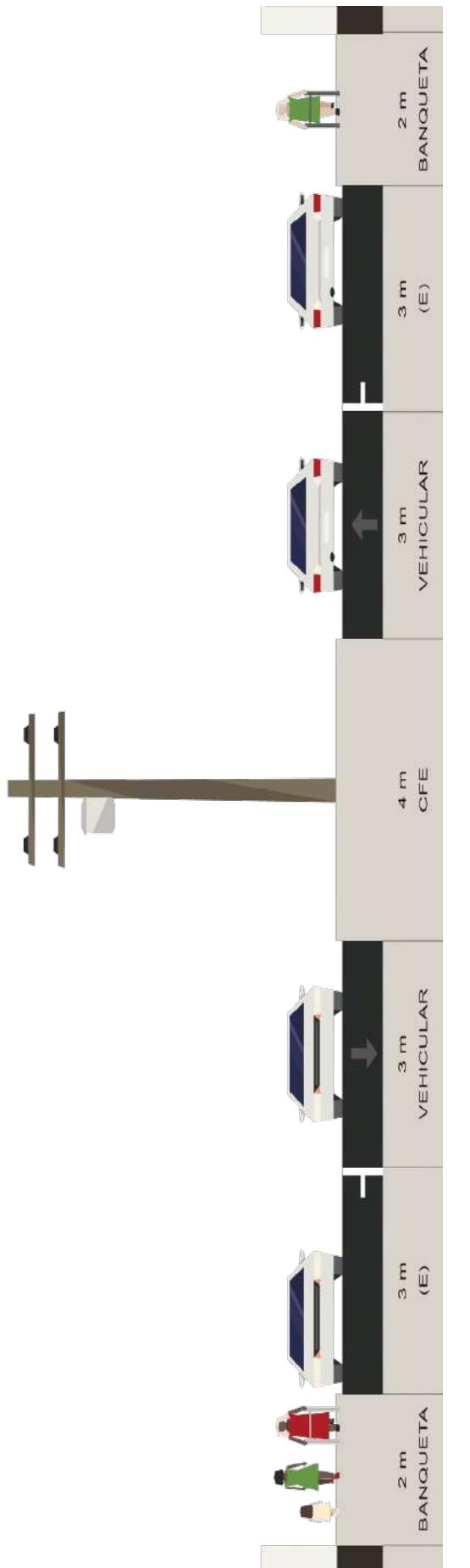
**SA-055A**

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. COORDINADORA
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C.16 - C. HACIENDA DE SACRAMENTO
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE DESARROLLO URBANO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. HACIENDA DE SACRAMENTO - C. 44

AV. COORDINADORA

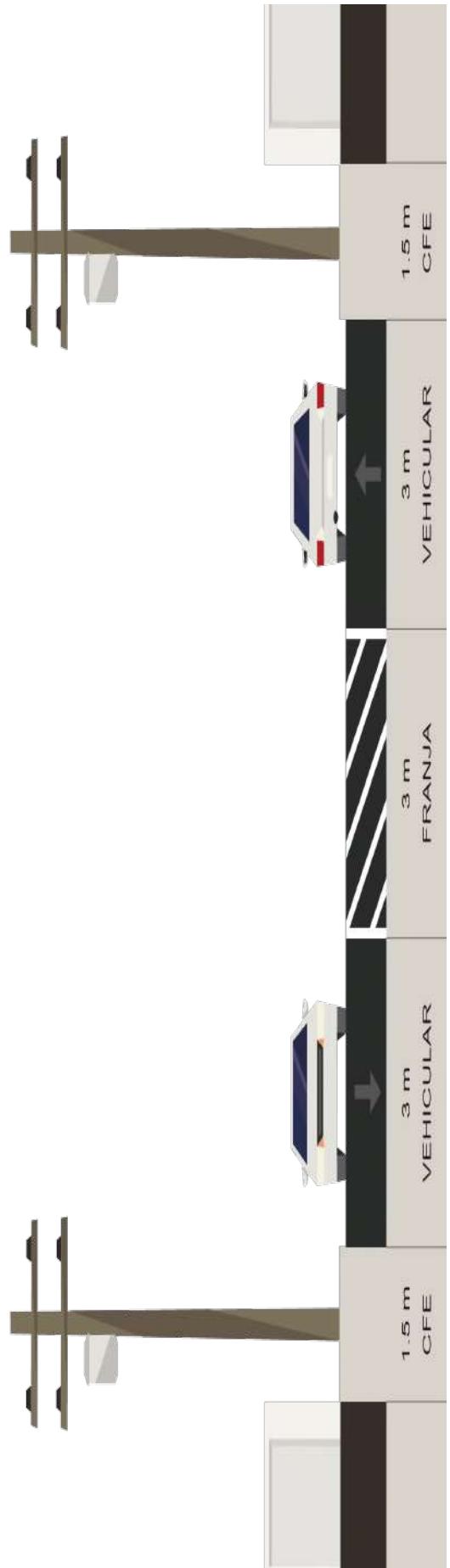
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-061B**

SECUNDARIA

**IMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN PREDIAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

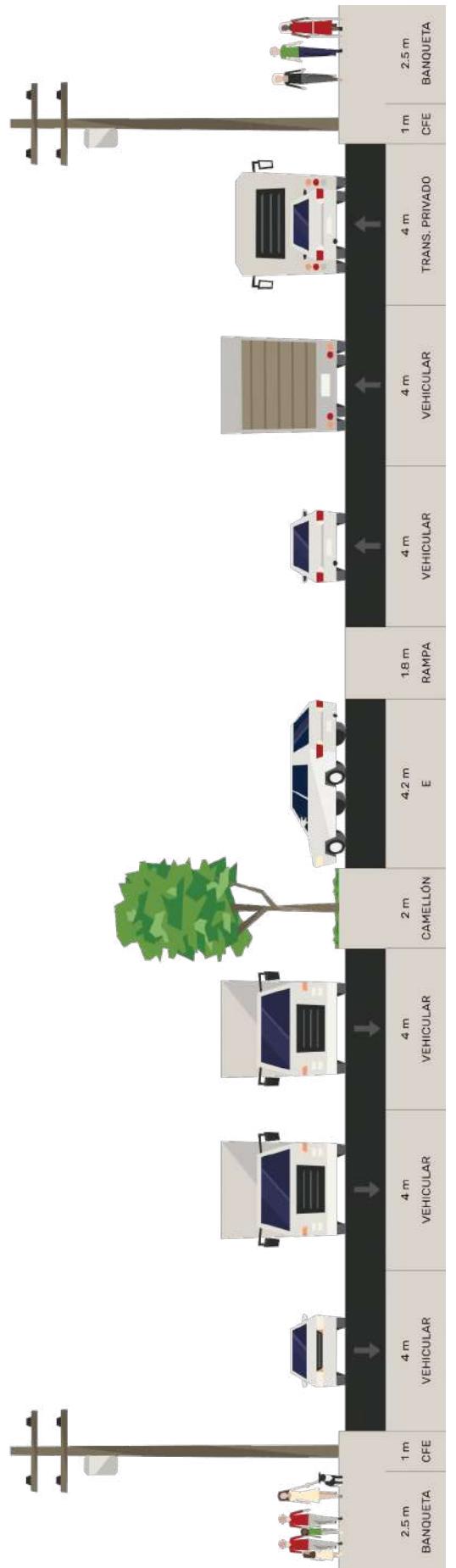
AV. COORDINADORA  
C.44 - C. 54

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**YAHIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN FEDERAL DEL MERCADO DE CHIHUAHUA

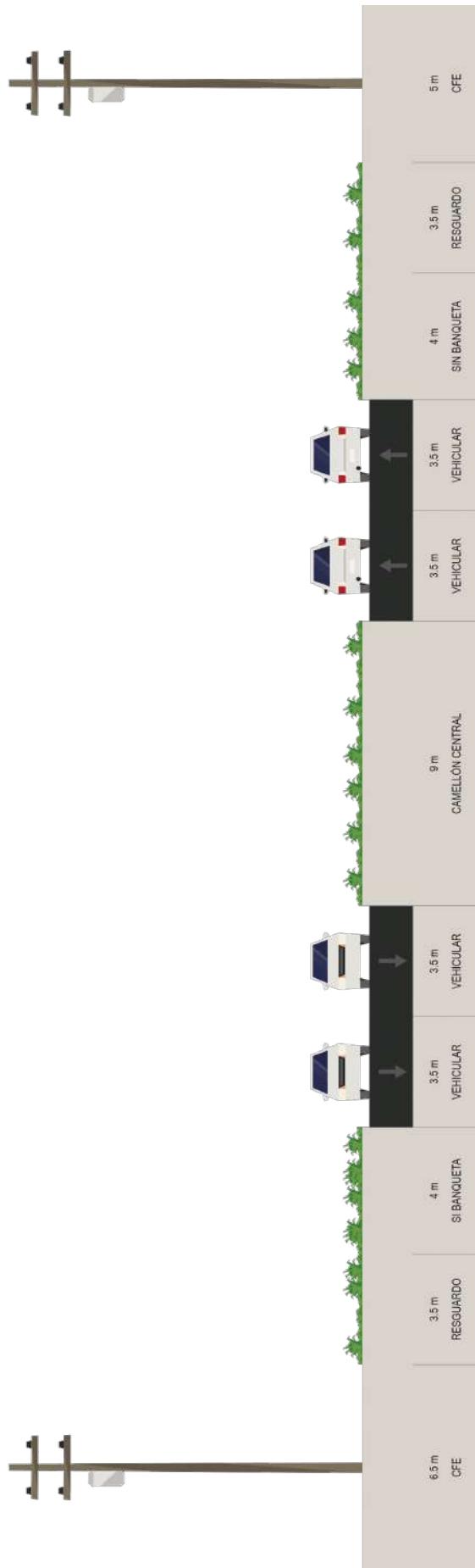
SECUNDARIA

**SA-061C**



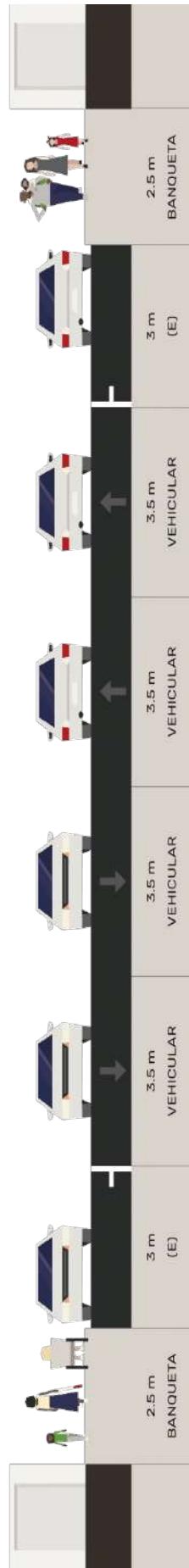
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>SA-067 A</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
AV. DE LAS AMÉRICAS	NOMBRE DE LA VIALIDAD:
C. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ - AV. WASHINGTON	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DE CHIHUAHUA, D.F.</small>	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. DE LAS TORRES AV. TORRES DEL PICACHO - AV. HOMERO	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: SECUNDARIA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		<b>SA-069A</b>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. DOLORES ALMADA DE ALDACO

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

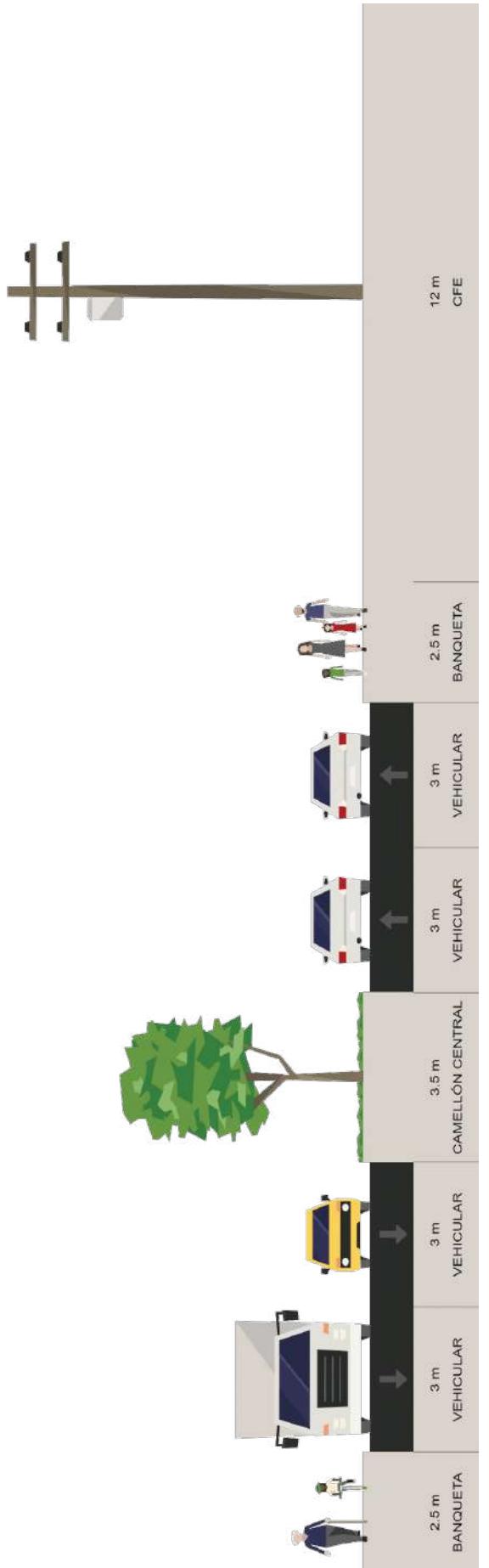
C. MIGUEL ALEMAN - C. SIN NOMBRE 15

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-075**

SECUNDARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. ENRIQUE ELIAS MULLER

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. DE LA JUVENTUD "LUIS DONALDO COLOSIO MURRIETA" - C. HACIENDAS DEL VALLE

SECUNDARIA

**SA-083B**

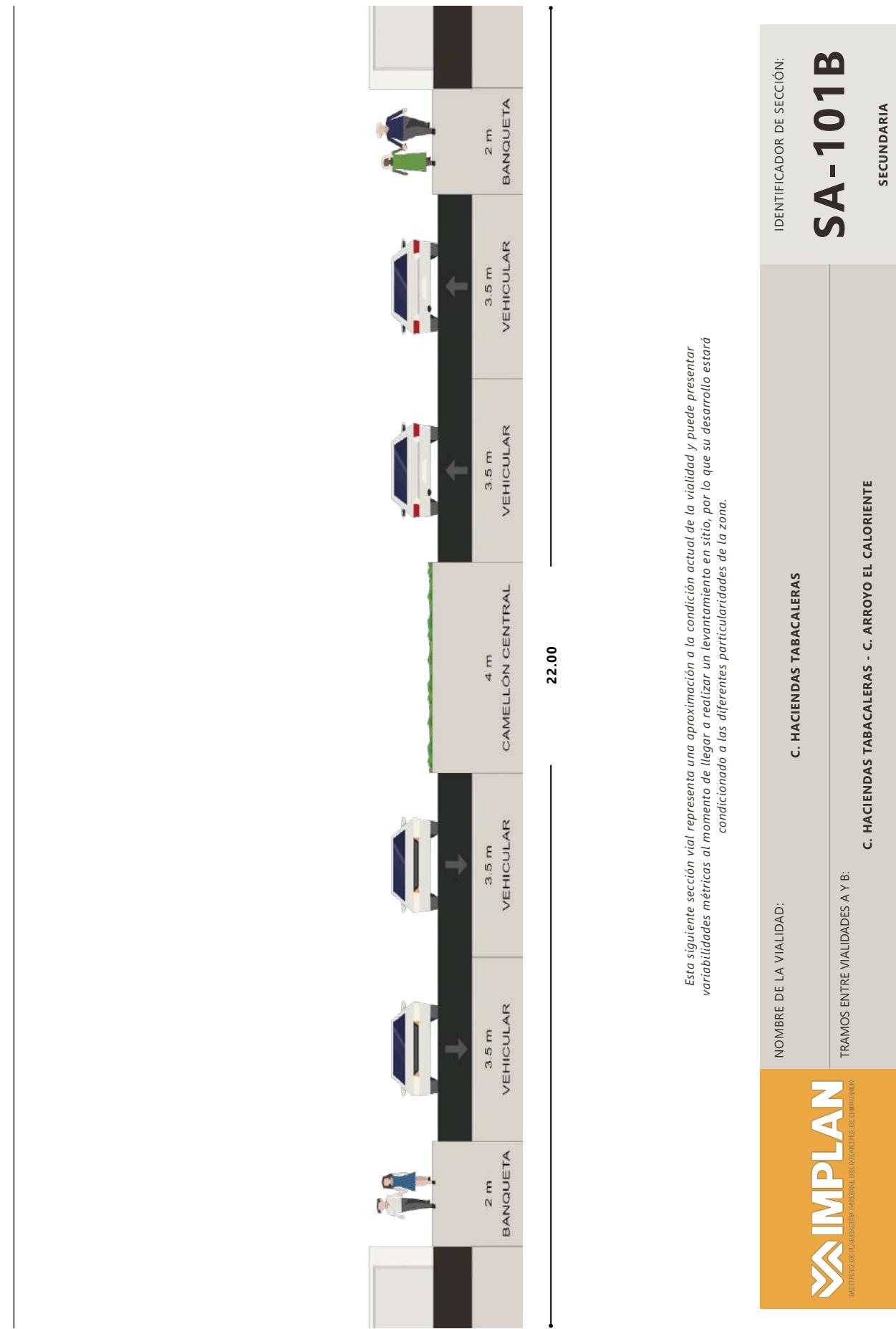
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

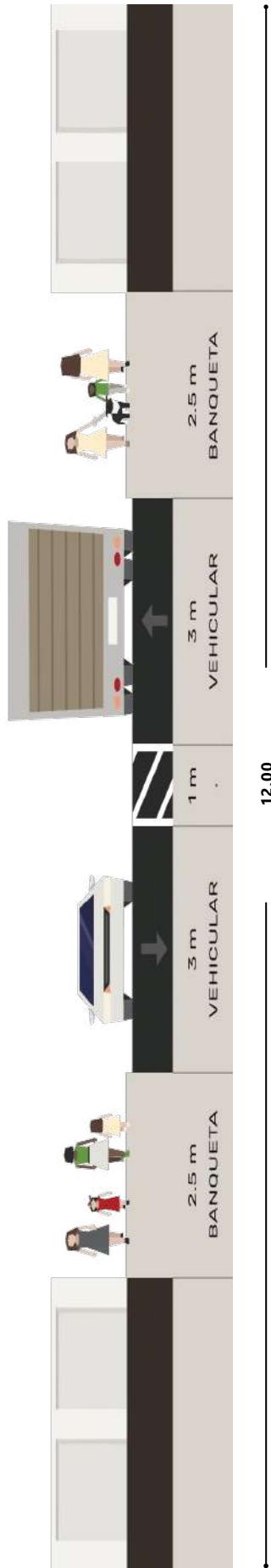


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. HACIENDA DE LOS MORALES
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. RUA LOMAS DE SAN CHARBEL - PERIF. DE LA JUVENTUD
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:	<b>SA-098C</b>

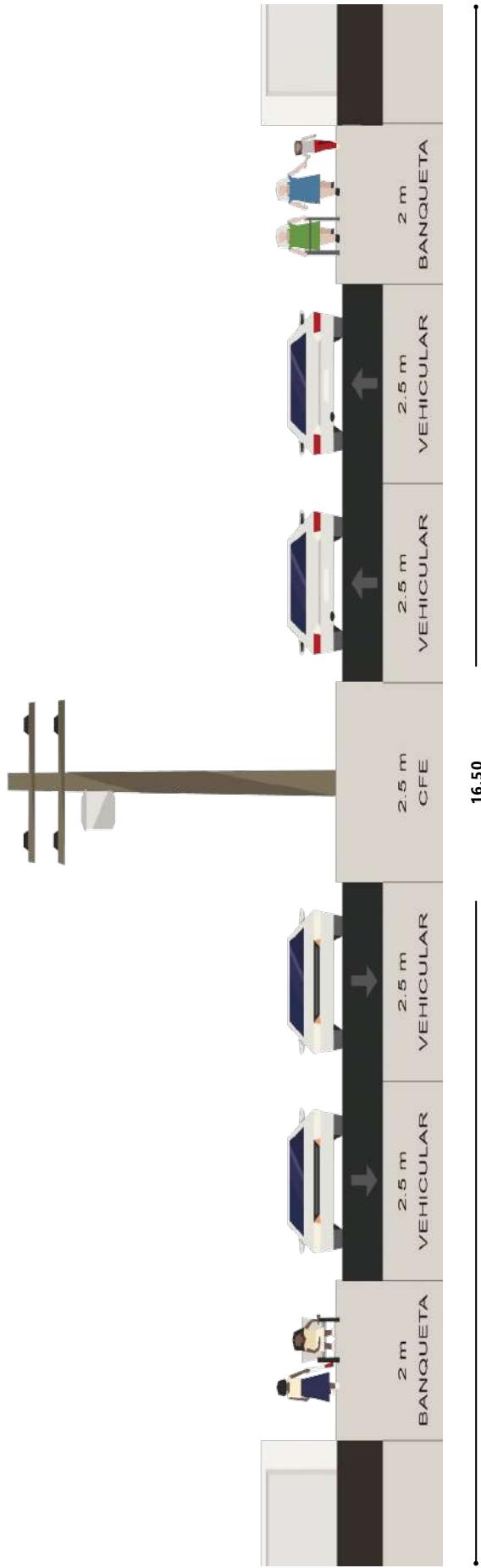
## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





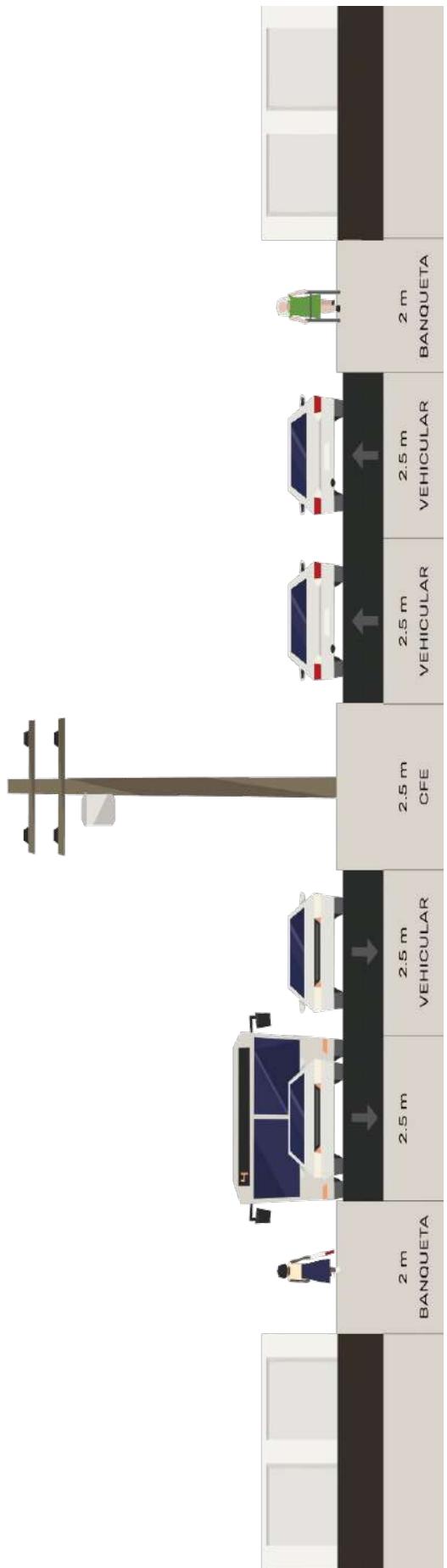
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. IMPERIO
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. CRISTOBAL COLON FONTANARROSA - C. ARBOL DE HIERRO
<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>	<b>SA-105A</b> SECUNDARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. LIBIA
	C. GUINEA ECUATORIAL - AV. CLUB DE LEONES DE CHIHUAHUA
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN FEDERAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	<b>SA-117B</b> SECUNDARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. LIBIA	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SA-117C</b> SECUNDARIA
	AV. CLUB DE LEONES DE CHIHUAHUA - C. AOSTA	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

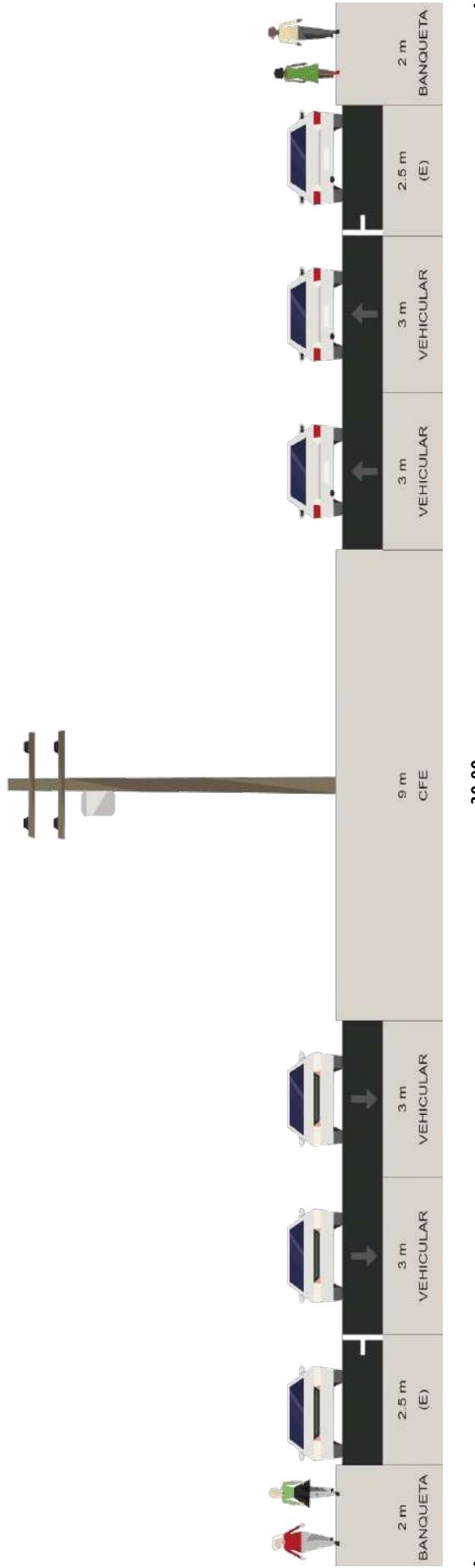
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  AV. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL - AV. FUENTE DE TREVÍ	AV. LOMAS
	<b>IMPLAN</b> INSTITUTO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-121A**

SECUNDARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



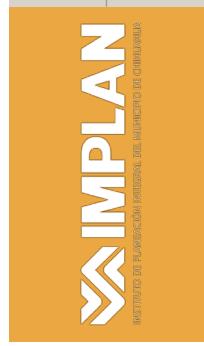
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. LOMAS
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL - AV. REIZ
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.



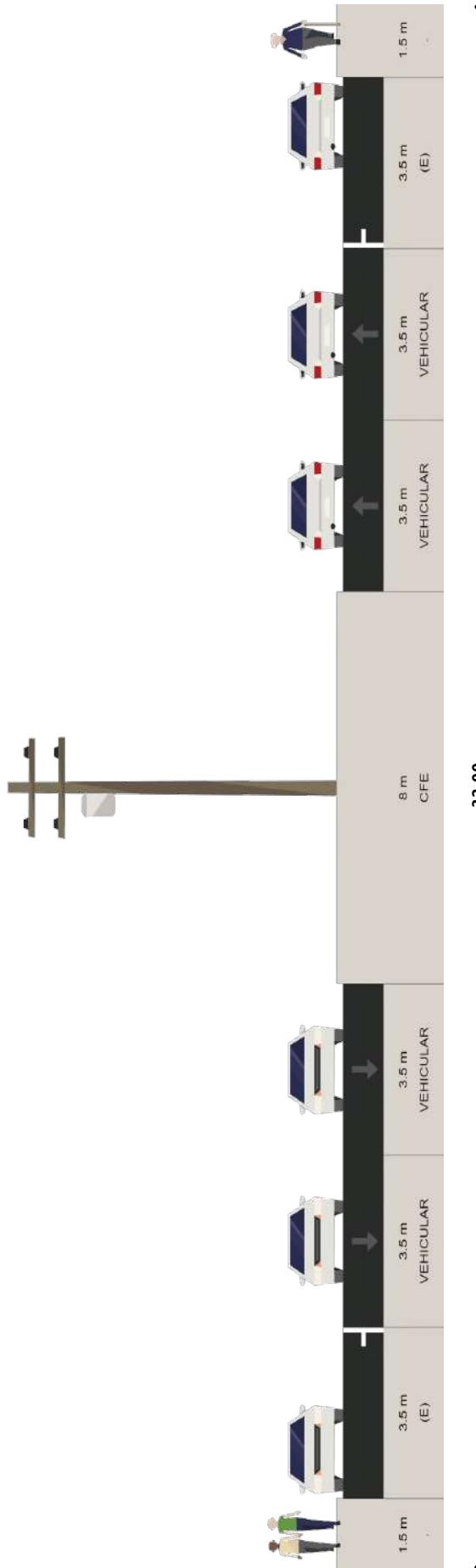
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
AV. LOS ARCOS

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
LÍMITE DE FRACC. SAN MIGUEL ETAPA 1 - C. ABOLICIÓN DE LA ESCLAVITUD

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**SA-123B**

SECUNDARIA

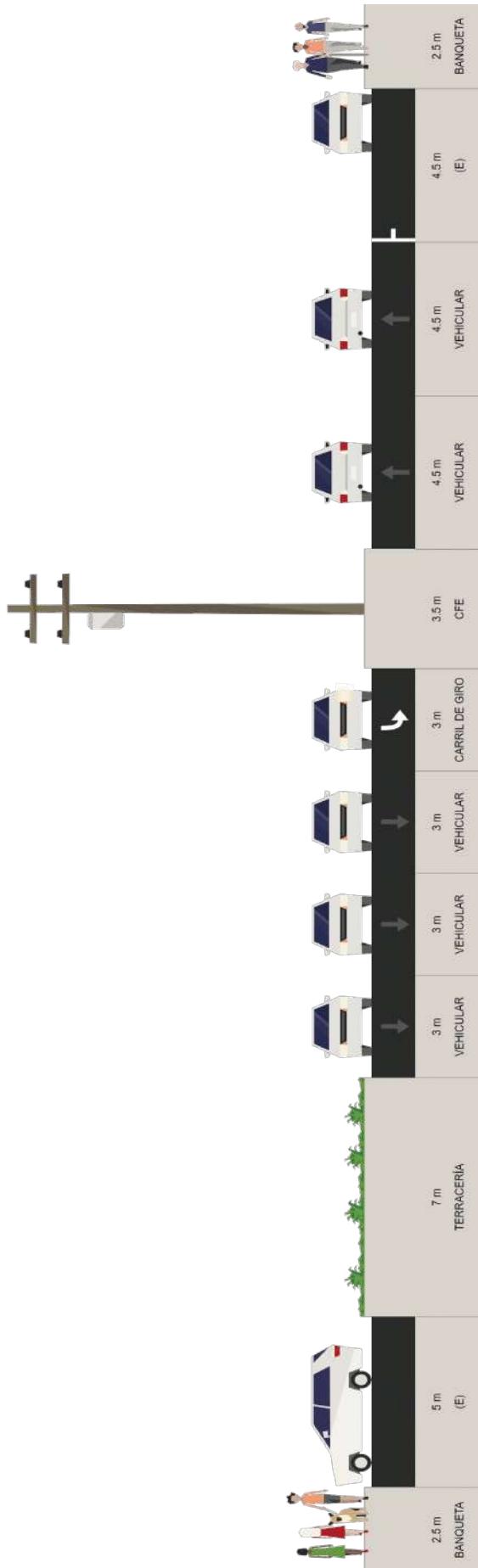
## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  SA - 123C  SECUNDARIA	NOMBRE DE LA VIALIDAD:  AV. LOS ARCOS
	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  C. ABOLICIÓN DE LA ESCLAVITUD - AV. TECNOLÓGICO

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. LOS ARCOS

AV. CRISTOBAL COLON FONTANARROSA - C. CONSTITUYENTES

**IMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-123D**

SECUNDARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>C. CONSTITUYENTES - AV. HIDROELÉCTRICA CHICOACEN</b>	AV. LOS ARCOS	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SA-123E</b> SECUNDARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. LOS ARCOS

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. HIDROELÉCTRICA CHICOACEN - C. ARCOS DE LA ESTRELLA

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

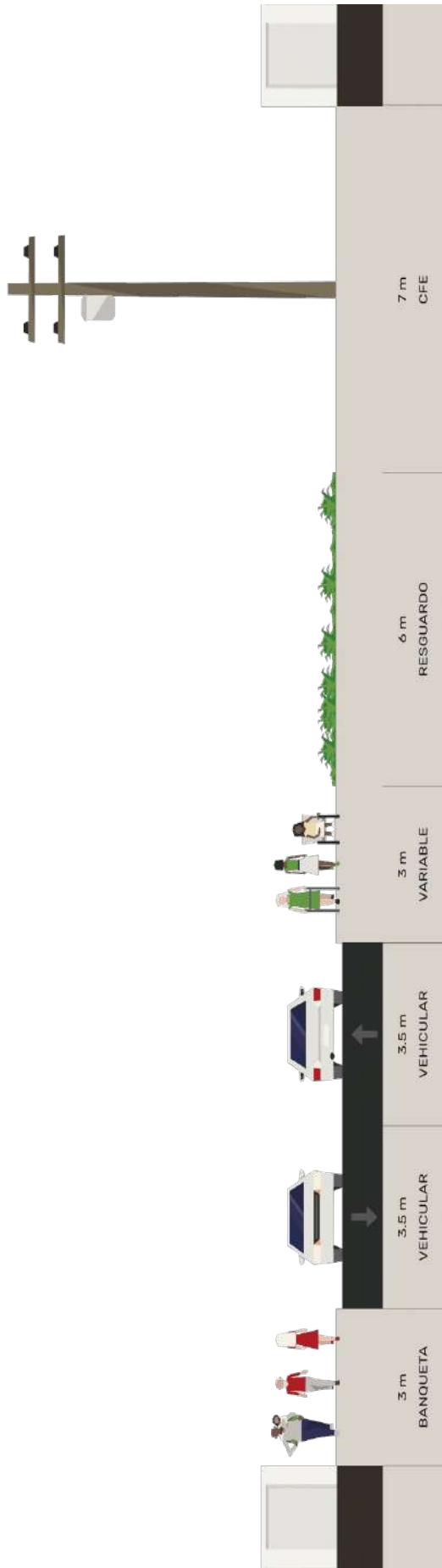
**SA-123F**

SECUNDARIA



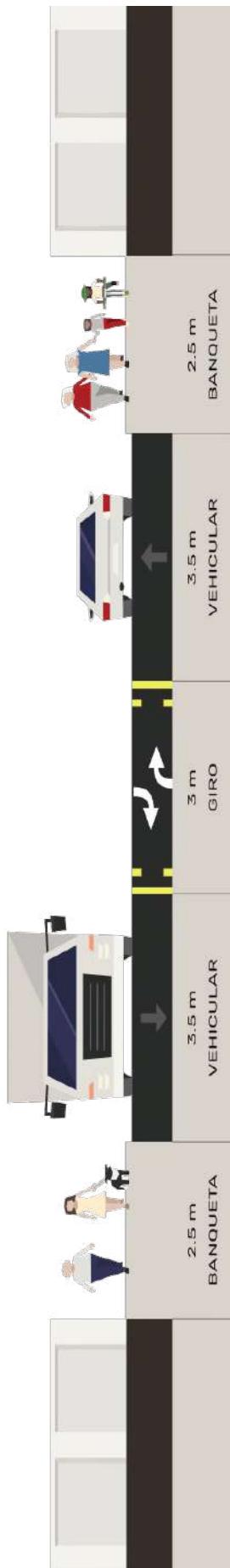
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. LOS ARCOS
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. MINA DEL PARRAL - C. MINA SAN FRANCISCO
<b>IMPLAN</b> <small>BESTIAZOS DE PLANEACIONES FEDERALES DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA.</small>	<b>SA-123H</b> <b>SECUNDARIA</b>



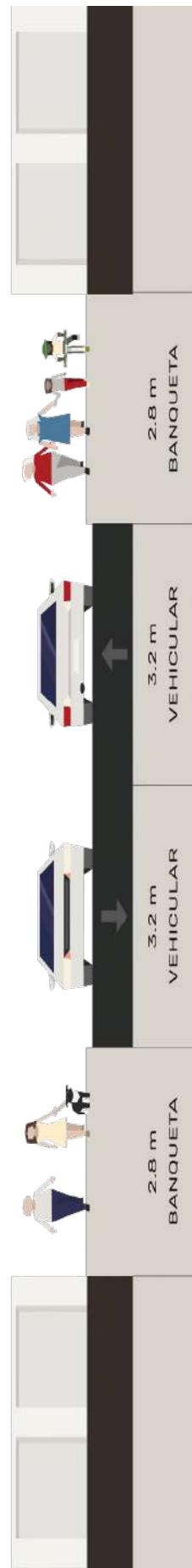
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> AV. LOS PORTALES	<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b> AV. HIDROELÉCTRICA CHICOACEN - ALFONSO SOSA VERA / C. PASEO DEL REAL	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
		<b>SA - 124</b> <b>SECUNDARIA</b>



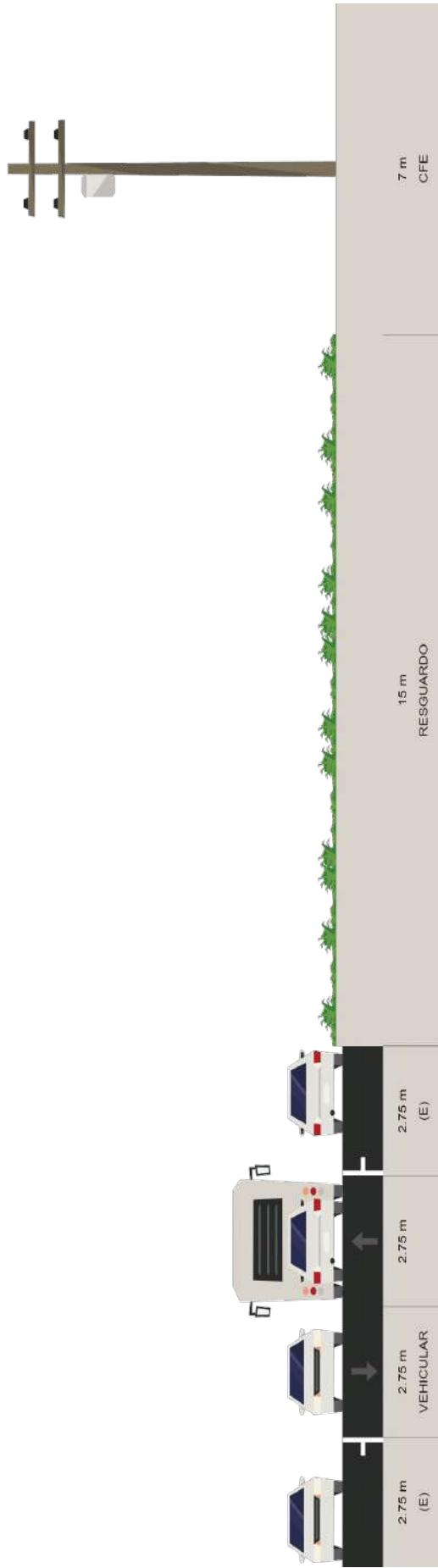
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. MIGUEL ALEMAN	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. CIUDAD GUZMAN - C. DOLORES ALMADA DE ALDACO	SECUNDARIA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		



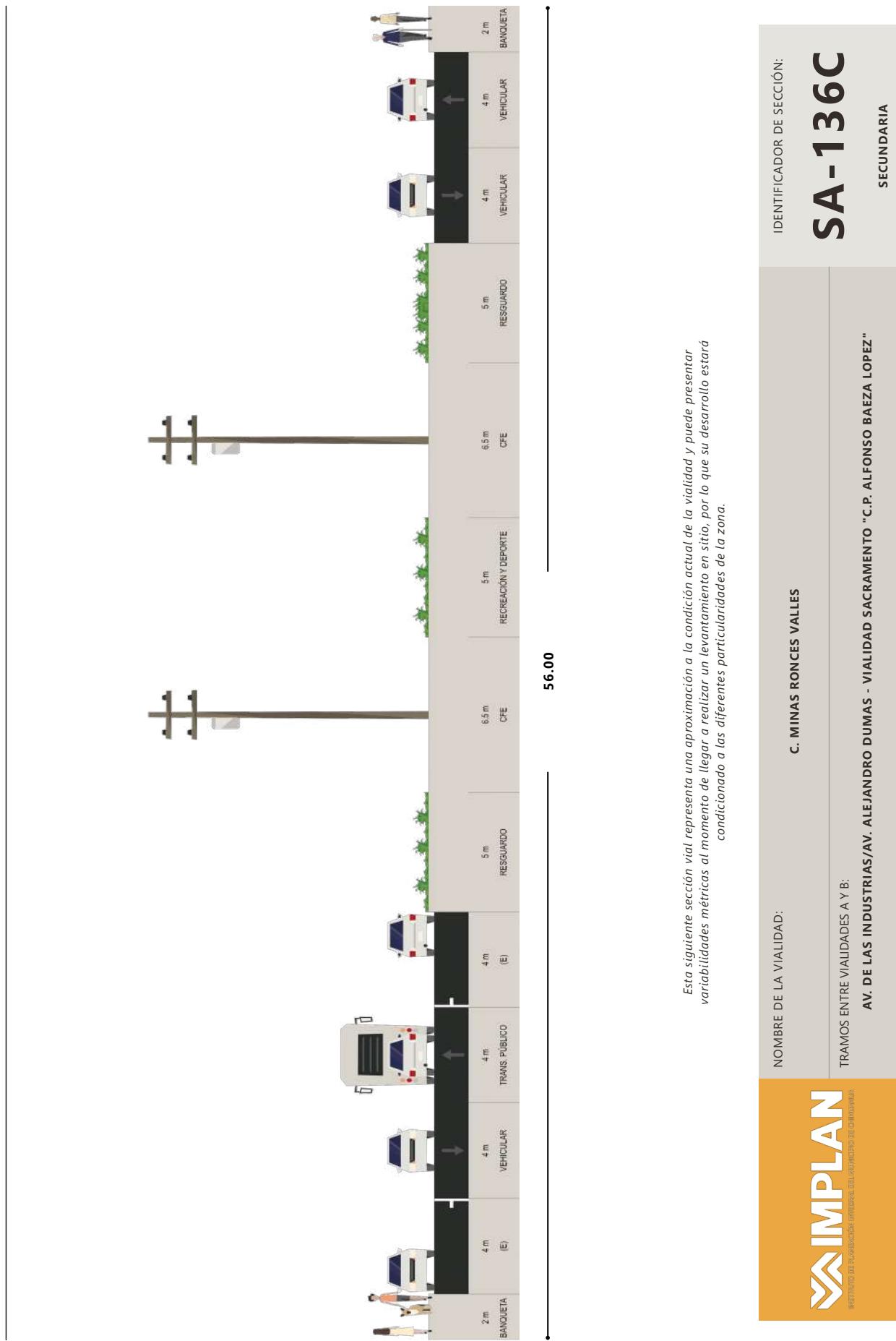
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

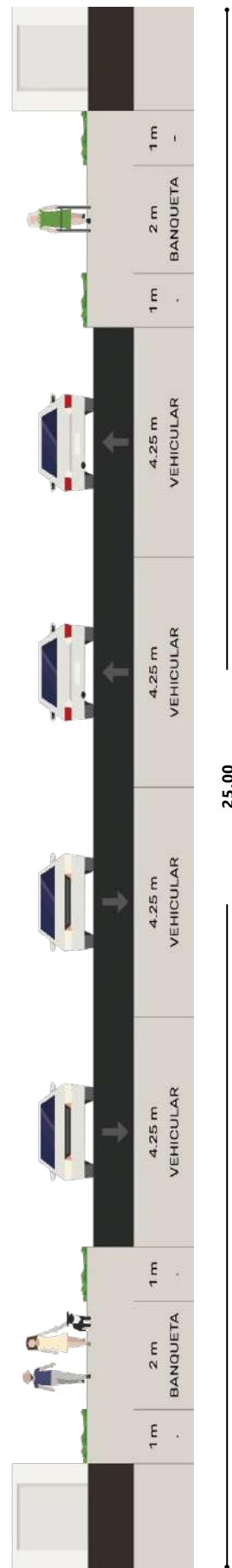
NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. MIGUEL ALEMAN	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. DOLORES ALMADA DE ALDACO - C. MANUEL AVILA CAMACHO	
 INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		SECUNDARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>SA-136A</b>	<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>C. MINAS RONCES VALLES</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
	<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b>	<b>AV. DE LAS INDUSTRIAS/AV. ALEJANDRO DUMAS - C. MINA DE LOS ÁNGELES</b>	<b>SECUNDARIA</b>
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DE CHIHUAHUA, S.A. DE C.V.</small>			

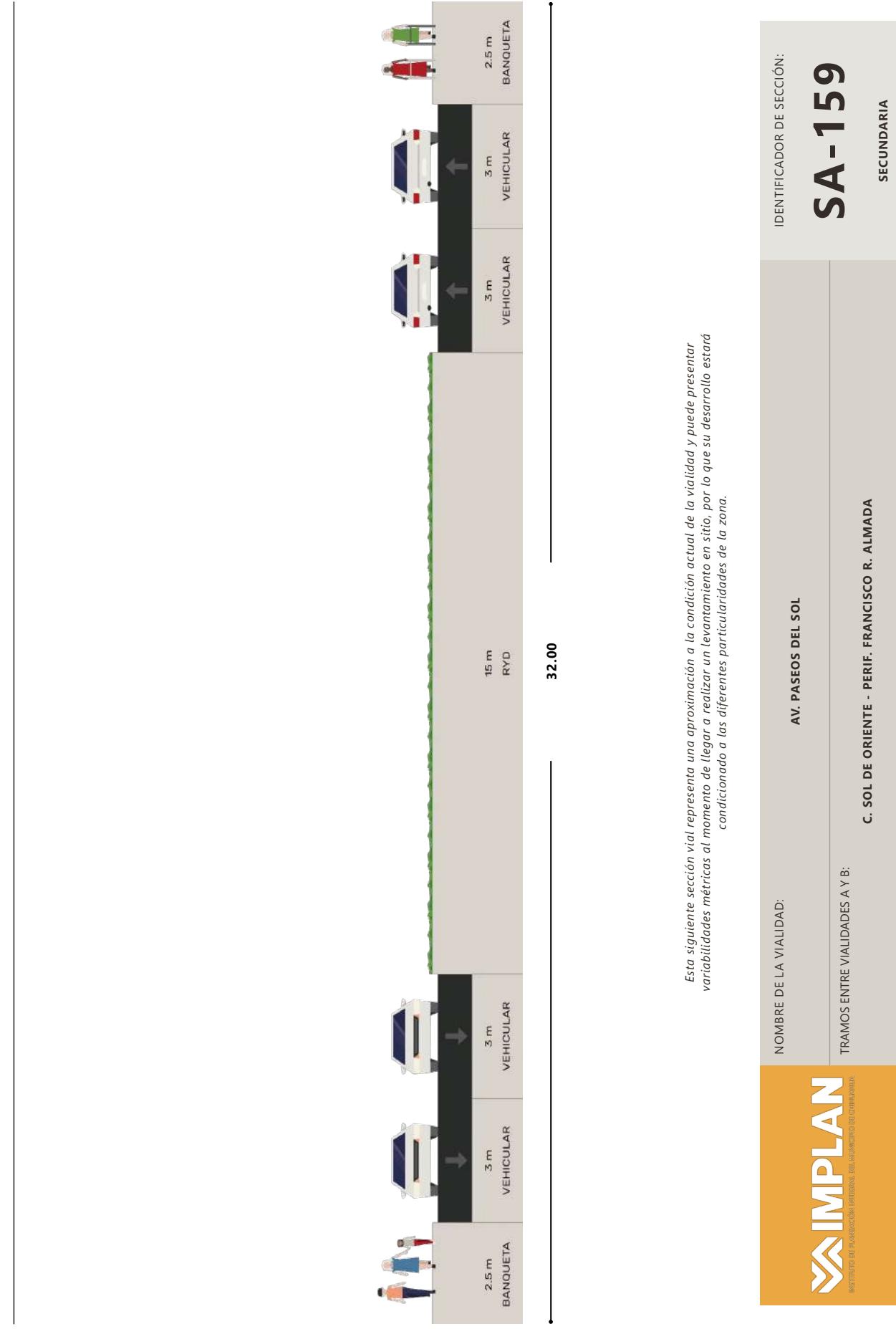




Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PASEOS DE LOS PIRINEOS
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. BOSQUES REAL - AV. P. MISIÓN DEL BOSQUE
IMPLAN	INSTITUTO DE PLANEACION INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIQUILÁN

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PEDRO ZULOAGA (ACCESO A LA SALLE)	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	PEDRO ZULOAGA - AV. TEOFILIO BORUNDA ORTIZ	SECUNDARIA
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL BARRIO EN CHIHUAHUA</small>		<b>SA - 163</b>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> <b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b> <b>AV. PUNTA DE LA ANGOSTURA - AV. SOL DE ORIENTE</b>	<b>C. PRADERAS DE NEBRASKA</b>  <b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>
	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>SA-168A</b> <b>SECUNDARIA</b>

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>SA - 168B</b> <small>SECUNDARIA</small>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  <b>C. PRADERAS DE NEBRASKA</b> <small>PRADERAS DE AUSTRALIA - SOL DE ALTAR</small>
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	NOMBRE DE LA VIALIDAD:  TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  PRADERAS DE AUSTRALIA - SOL DE ALTAR

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> AV. PRADERAS DEL ALTO VELD	<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b> AV. TABALAOPA - AV. PRADERAS DE MADAGASCAR	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>SA-169A</b> <b>SECUNDARIA</b>

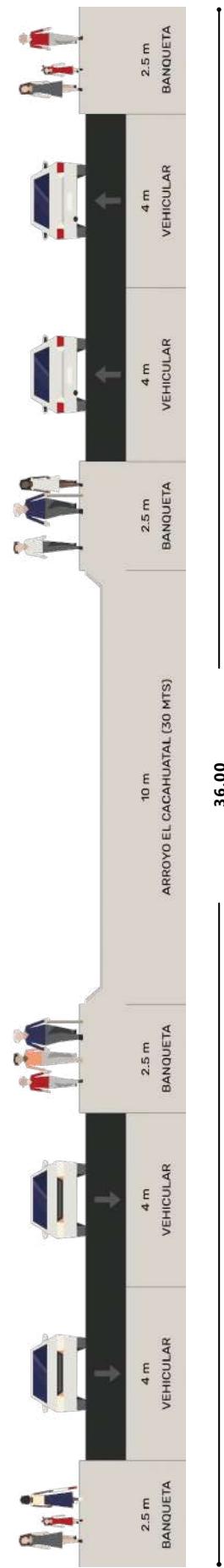
## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MEXICANO PARA EL DESARROLLO DEL CONOCIMIENTO	NOMBRE DE LA VIALIDAD: <b>AV. PRADERAS DEL ALTO VIED</b>	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>C. SOL DE SABRÍK - AV. SOL DE ALTAIR</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SA-169C</b>
---	---	---	---

SECUNDARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PRADERAS DEL ALTO VELD	C. SOL DE ORIENTE - AV. PUNTA LA ANGOSTURA
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:		
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:	SA-169D	SECUNDARIA
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL DESARROLLO DEL CHIQUILÁ		



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. PUERTA LABRADA (C. GRAFITO)	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. LOS ARCOS - AV. GUILLERMO PRIETO LUJÁN	SECUNDARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



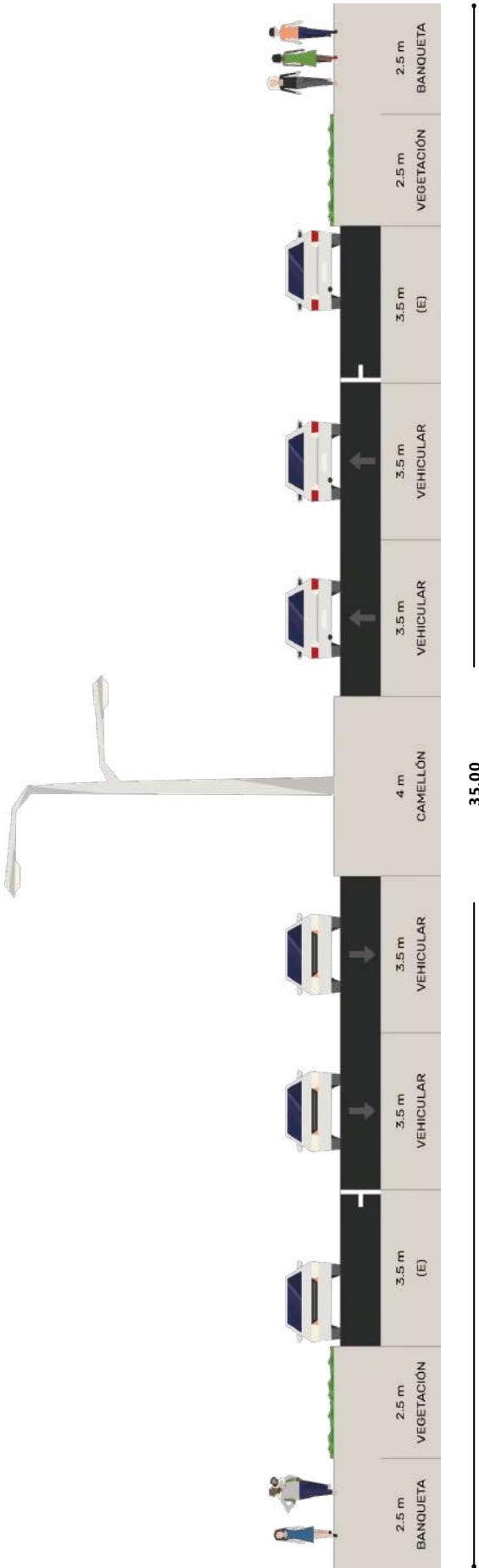
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
C. PUNTA EL ALAMILLO

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. EQUUS - C. PUNTA LA VIÑA

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**SA-176A**  
SECUNDARIA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. PUNTA EL ALAMILLO

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. PARQUES DE ORIENTE - C. SOL DE ORIENTE

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-176C**

SECUNDARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



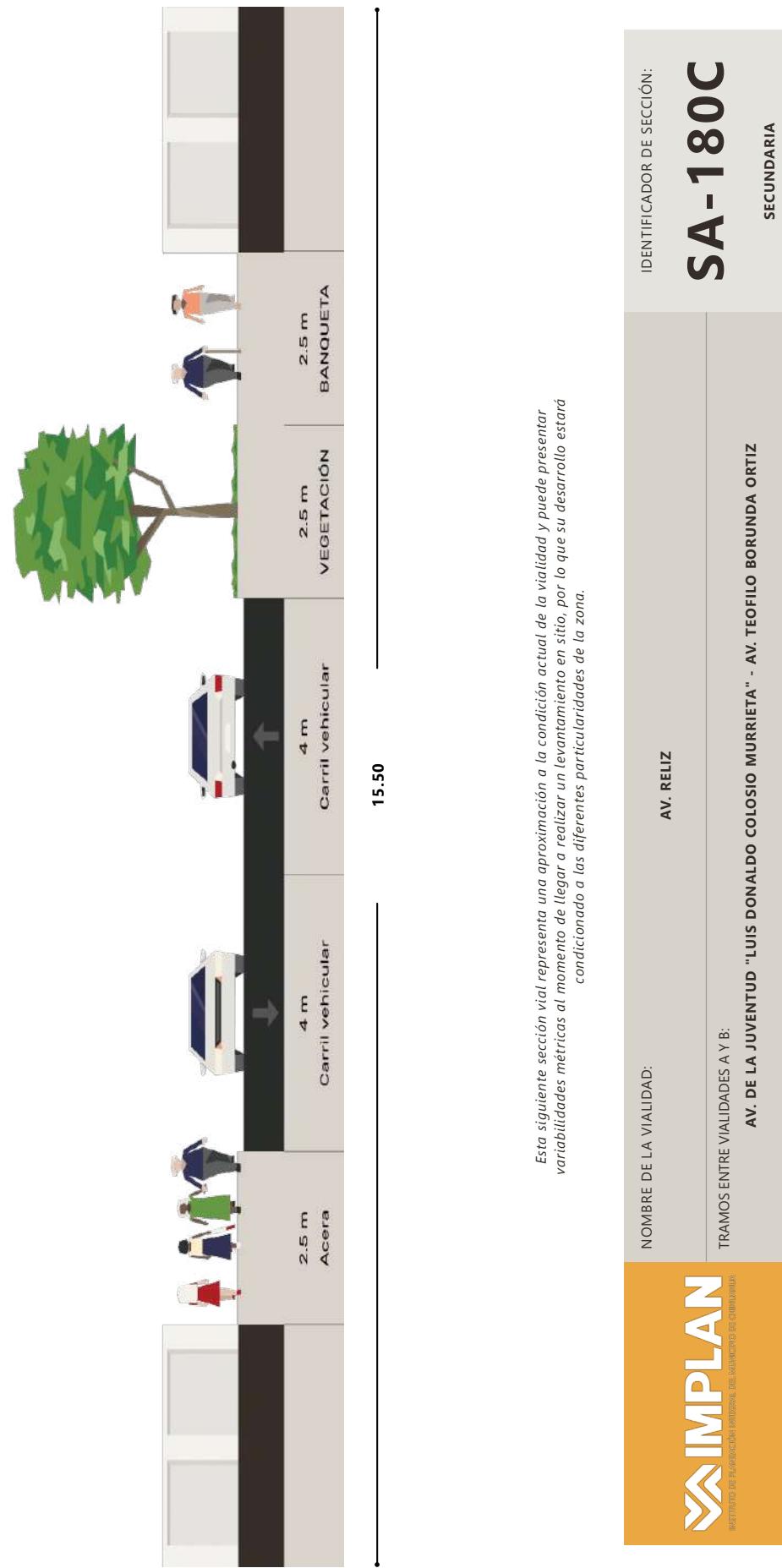


NOMBRE DE LA VIALIDAD: AV. RELIZ	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SA-180B</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. PEDRO ZULOAGA (ACCESO UNIVERSIDAD LA SALLE) - AV. RELIZ (ACceso a PRESA EL REJÓN)	SECUNDARIA

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO, DEL RENOVACION Y CUMPLIMIENTO

Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

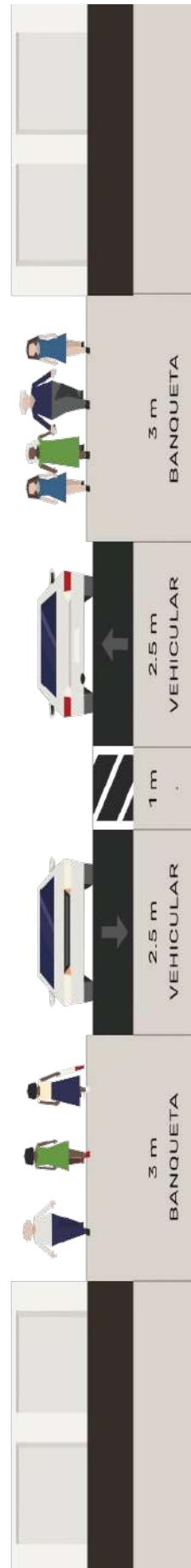




Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: AV. RELIZ	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. LAS LOMAS - AV. DE LA JUVENTUD "LUIS DONALDO COLOSIO MURRIETA"	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SA-180E</b>

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. REAL DE CALI
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. TEÓFILO BORUNDA ORTIZ - ACCESO FRACCIONAMIENTO BERNA
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO, DEL BUCARAMANGA, DE CHIQUINQUIRA</small>	

SECUNDARIA

**SA-187A**

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. BALTAZAR MITRE

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

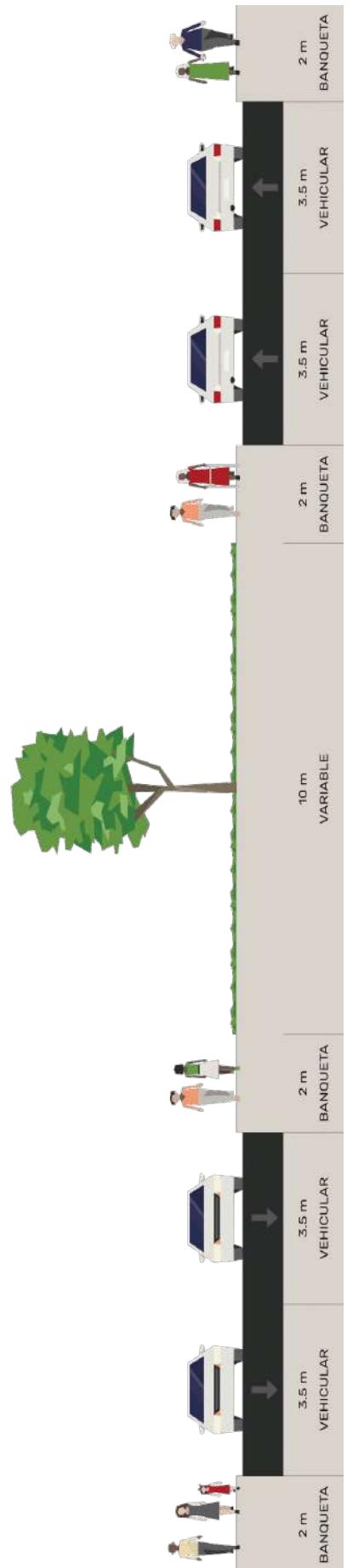
C. MIGUEL ALEMAN - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SA-207**

SECUNDARIA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



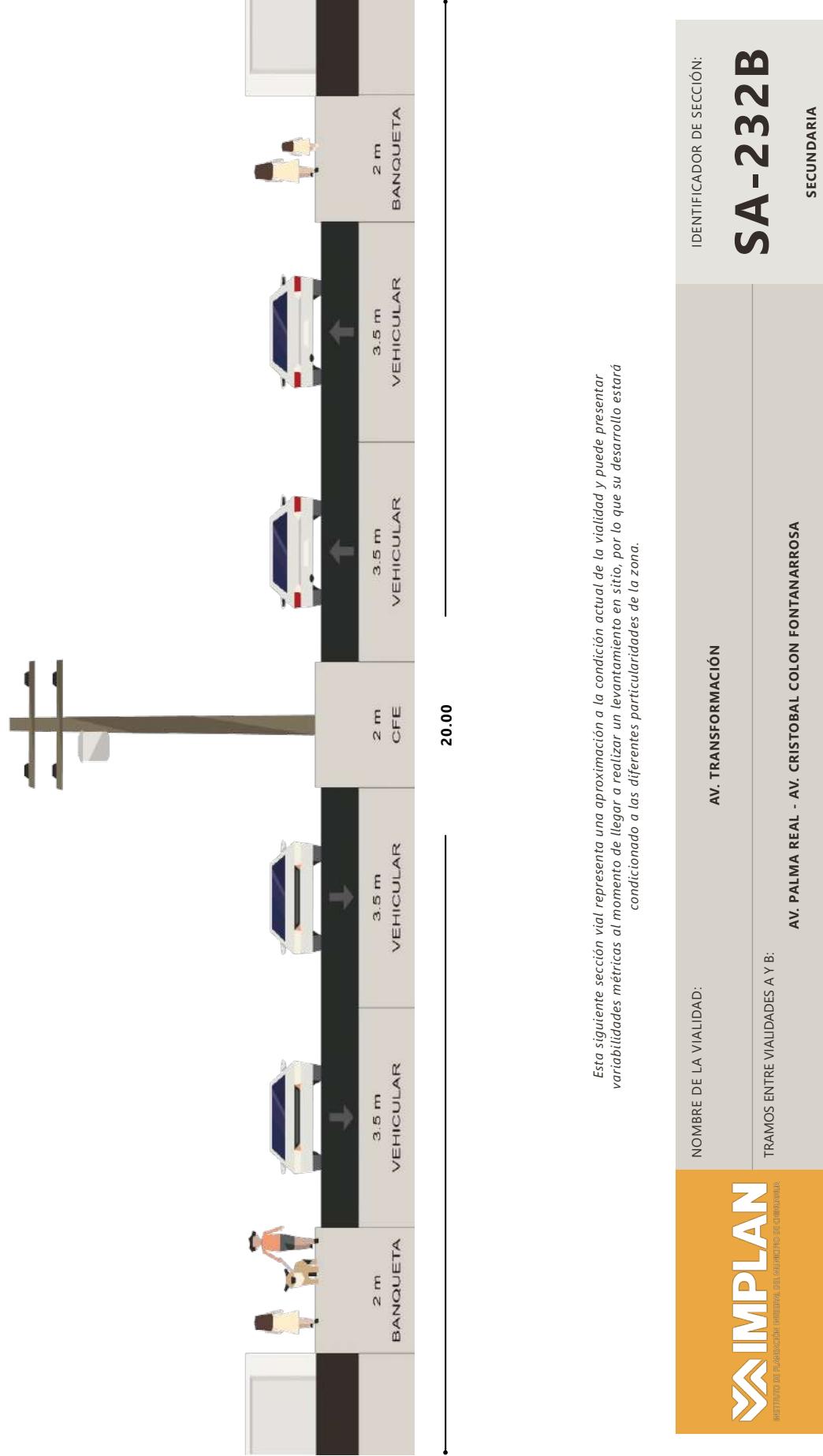
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

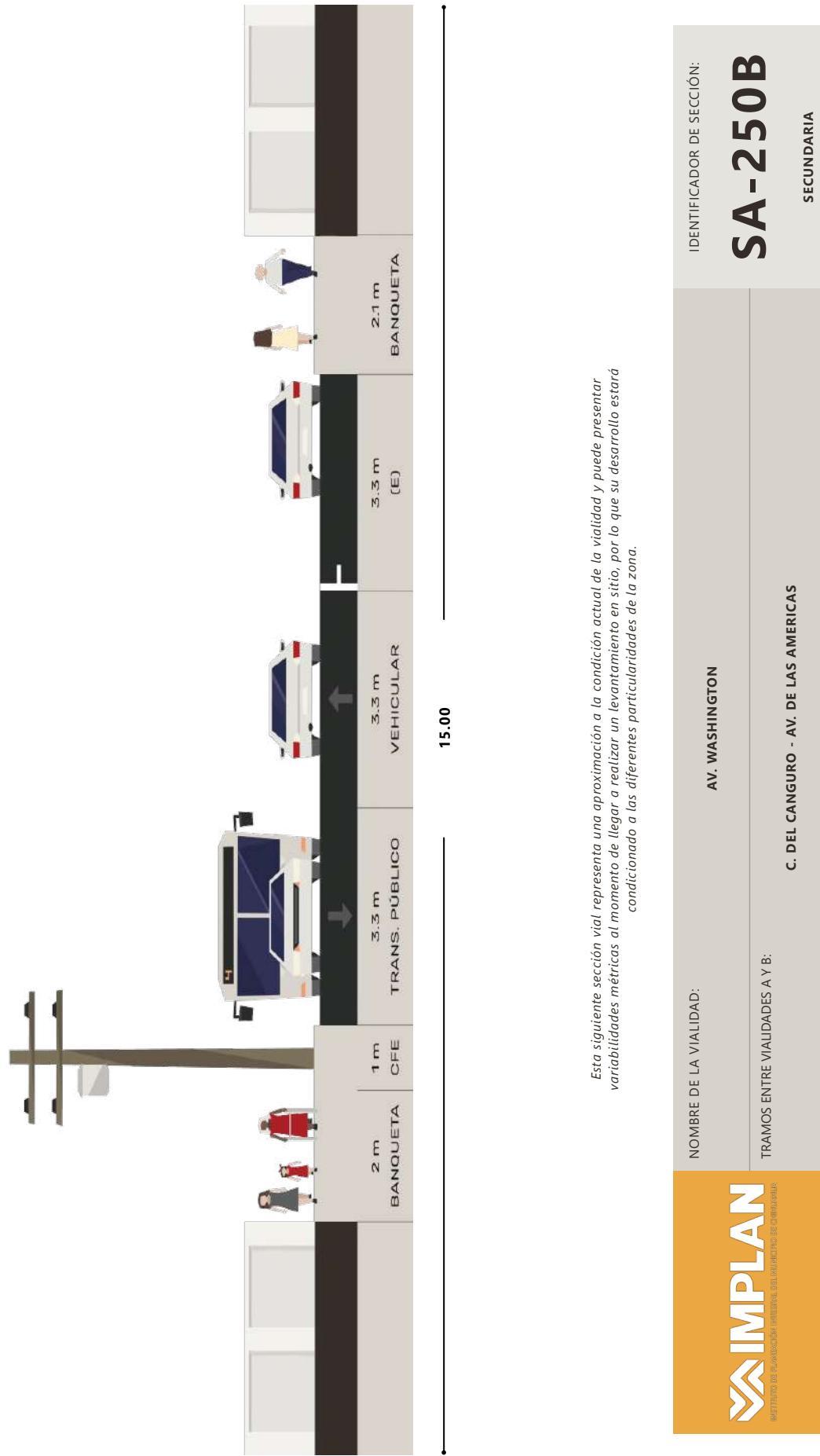
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. SOL DE ORIENTE	AV. CENTRAL - AV. SOL DE ALTAIR
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		

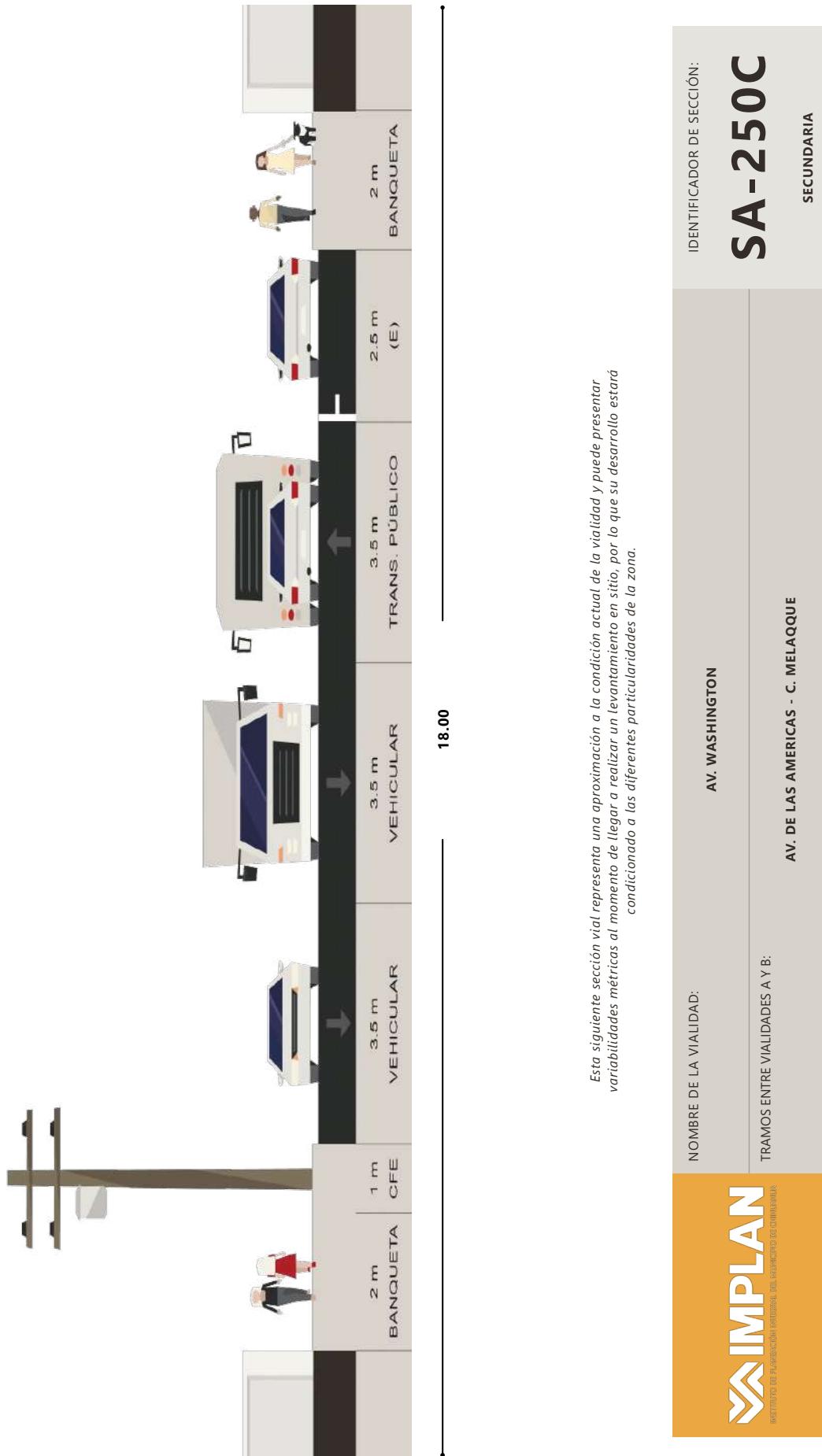
SECUNDARIA

**SA-224A**

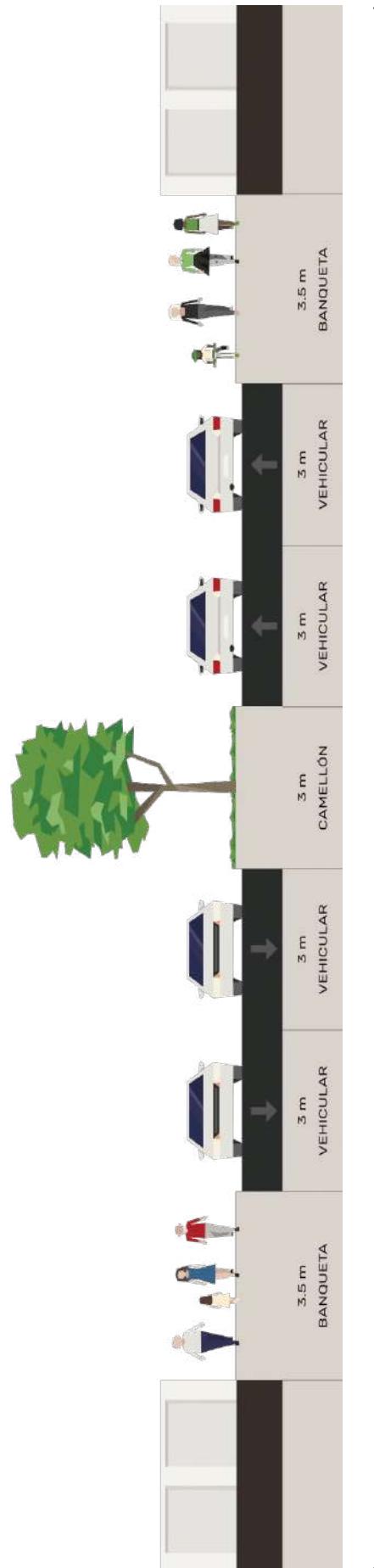
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:







## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. ORIENTE I - C- MOHAWK

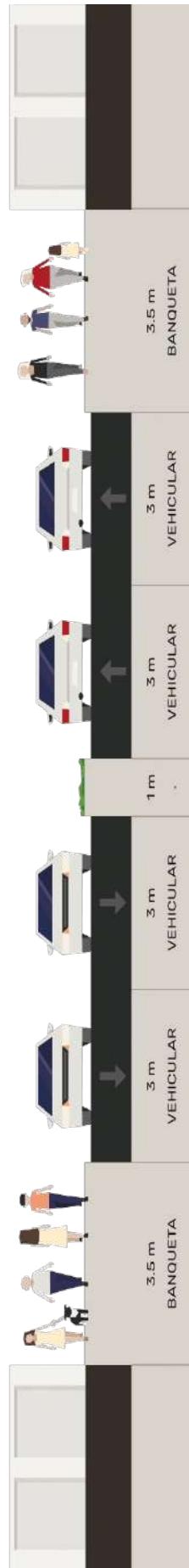
C. 27

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-006**

SECUNDARIA PROPUESTA

**YAHIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

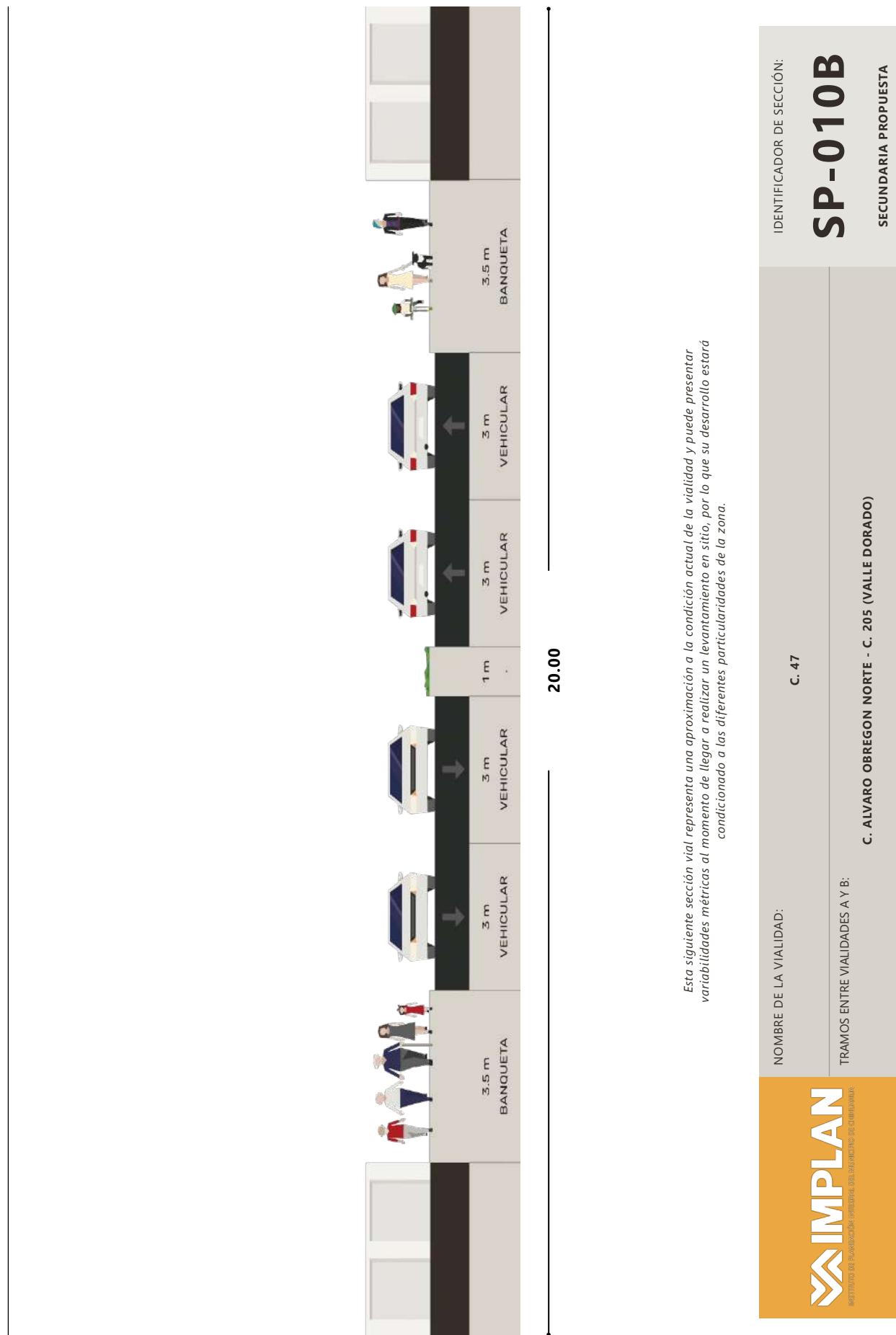


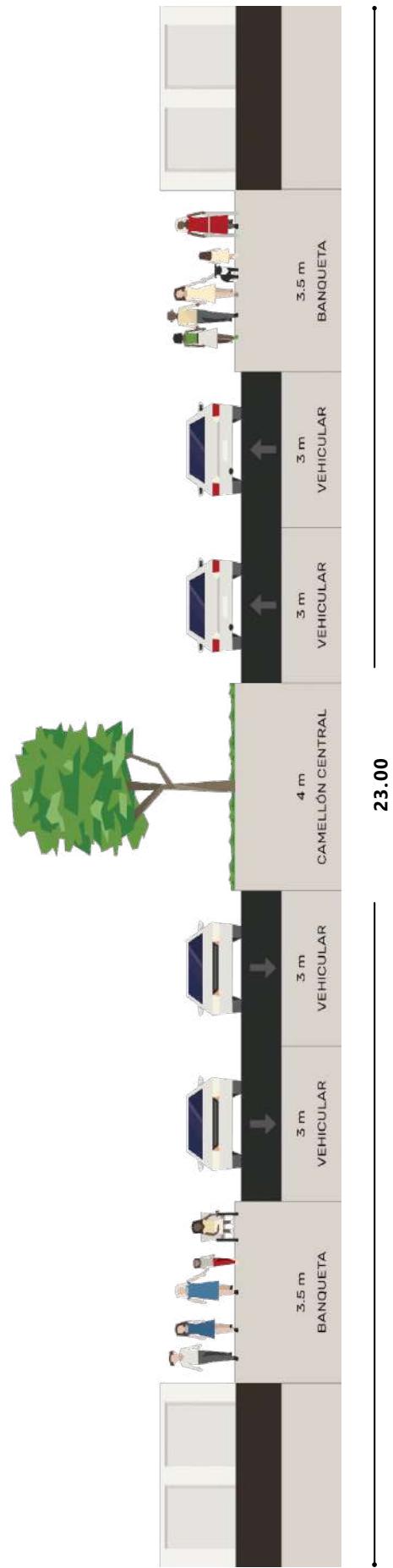
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
C. 47

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
C. 205 (VALLE DORADO) - AV. FUERZA AÉREA MEXICANA

<b>SP-010A</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
	SECUNDARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DE CHIHUAHUA	





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<p><b>IMPLAN</b></p> <p>INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE TIJUANA</p>	<b>SP-013A</b>	<b>C. RAMÓN GALINDO - C. MOHAWK</b>
<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>  <b>C. 70</b>	<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b>  <b>C. RAMÓN GALINDO - C. MOHAWK</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>  <b>SP-013A</b>
<b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>		

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

NOMBRE DE LA VIALIDAD:		C. 95 (AV. VEREDA REAL)	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:	SP-015C
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:		BLVD. JUAN PABLO II - C. SIERRA PEDERNALES	SECUNDARIA PROPUESTA	
2.5 m	BANQUETA	3.3 m VEHICULAR	3.3 m VEHICULAR	3.3 m VEHICULAR
2.5 m	BANQUETA	3.3 m VEHICULAR	3.3 m VEHICULAR	3.3 m VEHICULAR
25.00				

Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

IMPLAN  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL BARRIO EN CHIHUAHUA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. 21 DE MAYO / C. SOLDADORES

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

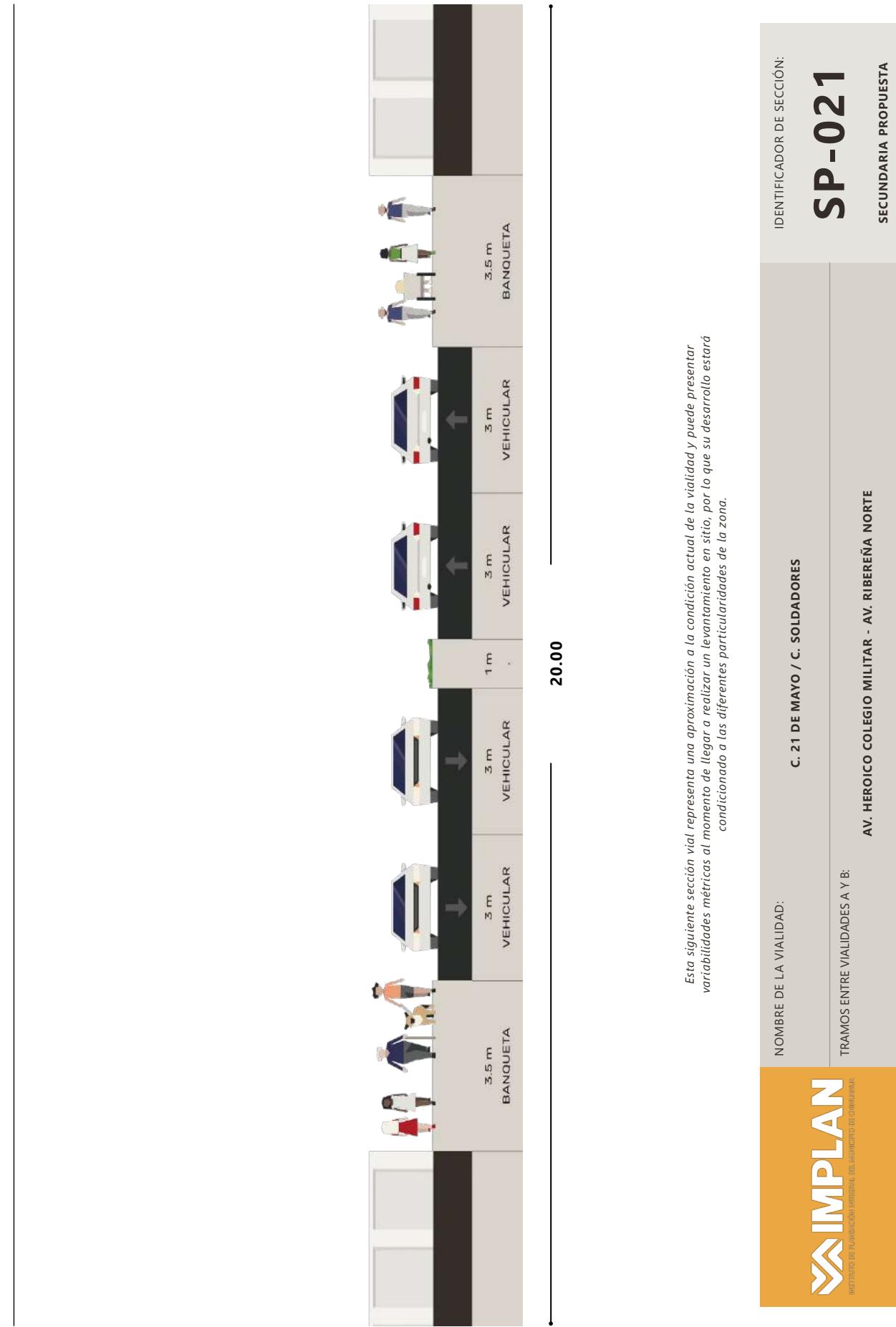
AV. RIBERA NORTEÑA - VIALIDAD SACRAMENTO "C.P. ALFONSO BAEZA LOPEZ"

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-016**

SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

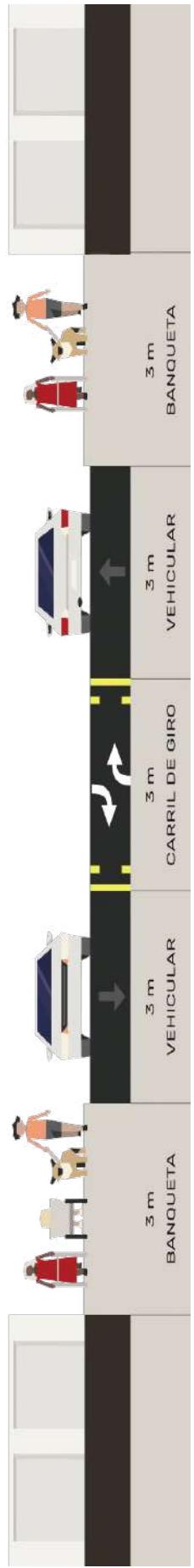




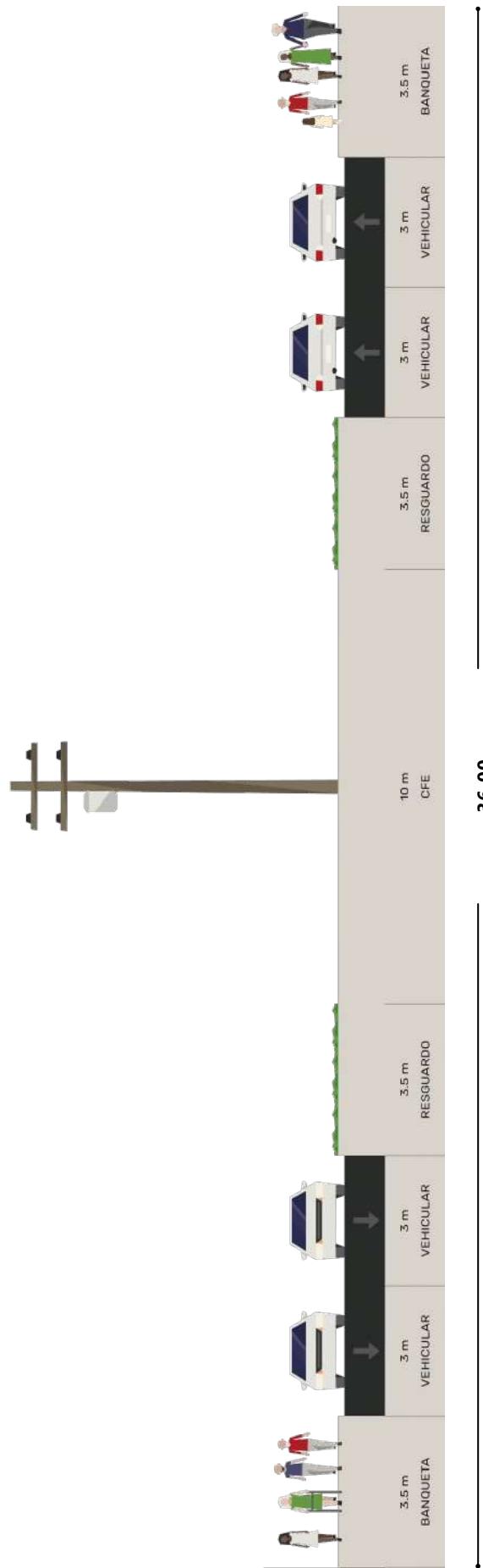
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  AV. LA NORIA - AV. RÍO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"	C. ALFONSO SOSA VERA / C. PASEO DEL REAL	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
		SP-030A SECUNDARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		

<p><b>SP-030B</b></p> <p>SECUNDARIA PROPUESTA</p> <p>NOMBRE DE LA VIALIDAD: C. ALFONSO SOSA VERA / C. PASEO DEL REAL</p> <p>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. RÍO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"</p> <p><b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL BARRIO EN CHIHUAHUA</small></p>	<p>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</p> <p><b>SP-030B</b></p> <p>SECUNDARIA PROPUESTA</p> <p>Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">2 m BANQUETA</td> <td style="text-align: center;">3.5 m VEHICULAR</td> <td style="text-align: center;">3.5 m VEHICULAR</td> <td style="text-align: center;">3.5 m VEHICULAR</td> <td style="text-align: center;">3.5 m VEHICULAR</td> <td style="text-align: center;">2 m BANQUETA</td> </tr> <tr> <td colspan="5"></td> <td style="text-align: center;"><b>25.00</b></td> </tr> </table>	2 m BANQUETA	3.5 m VEHICULAR	3.5 m VEHICULAR	3.5 m VEHICULAR	3.5 m VEHICULAR	2 m BANQUETA						<b>25.00</b>
2 m BANQUETA	3.5 m VEHICULAR	3.5 m VEHICULAR	3.5 m VEHICULAR	3.5 m VEHICULAR	2 m BANQUETA								
					<b>25.00</b>								

	 <p>3 m BANQUETA 3 m VEHICULAR 3 m CARRIL DE GIRO 3 m VEHICULAR 3 m BANQUETA</p> <p>15.00</p>	<p><i>Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.</i></p> <p>NOMBRE DE LA VIALIDAD: C. ALFONSO SOSA VERA / C. PASO DEL REAL</p> <p>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. EUGENIO PRADO PROAÑO (AV. ACCESO 1) - C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 10</p> <p>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SP-030C</b></p> <p>SECUNDARIA PROPUESTA</p> <p><b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACION Y ESTADISTICA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</p>
--	---	--

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. ANTHONY QUINN AV. LA NORIA - AV. LOS ARCOS
<b>SP-035B</b> SECUNDARIA PROPUESTA	<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. ARROYO EL CALORIENTO

HACIENDAS TABACALERAS - VIALIDAD LOS NOGALES

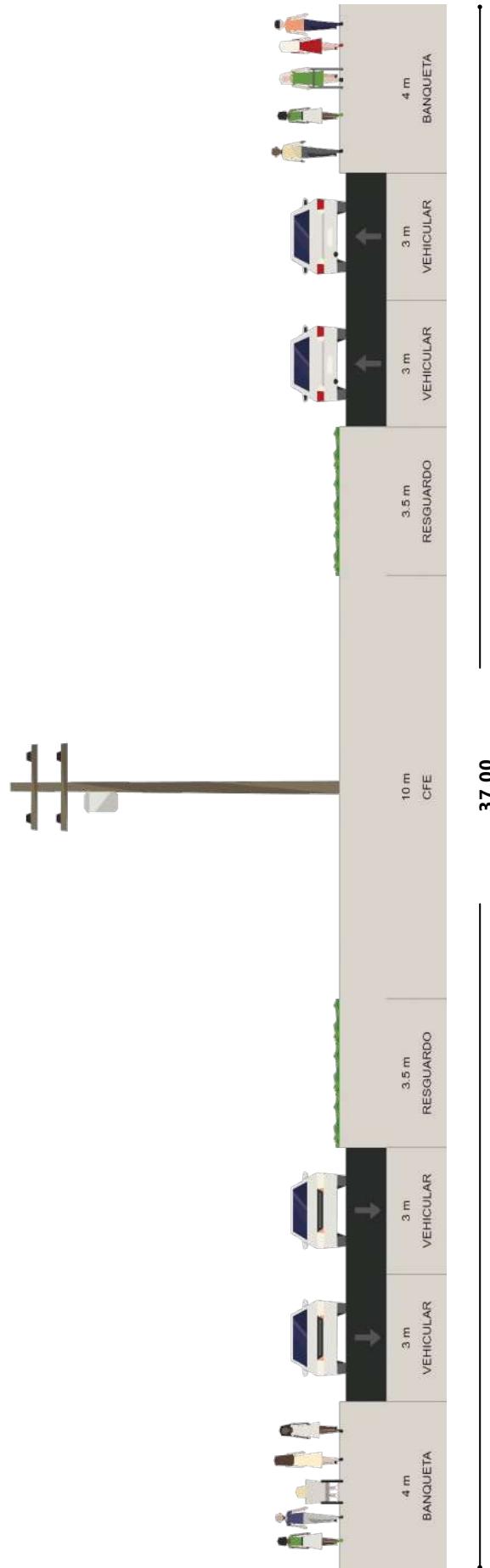
**YIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN REGIONAL DEL MERCOSUR DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-041B**

SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

AV. GASODUCTO

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
C. 47 - CARR. CHIHUAHUA-ALDAMA

INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-043**

SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionada a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. BICENTENARIO  
AV. PEDRO ZULOAGA - AV. MONTE VERDE

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-048**

SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
C. CATEDRAL DE CHIHUAHUA

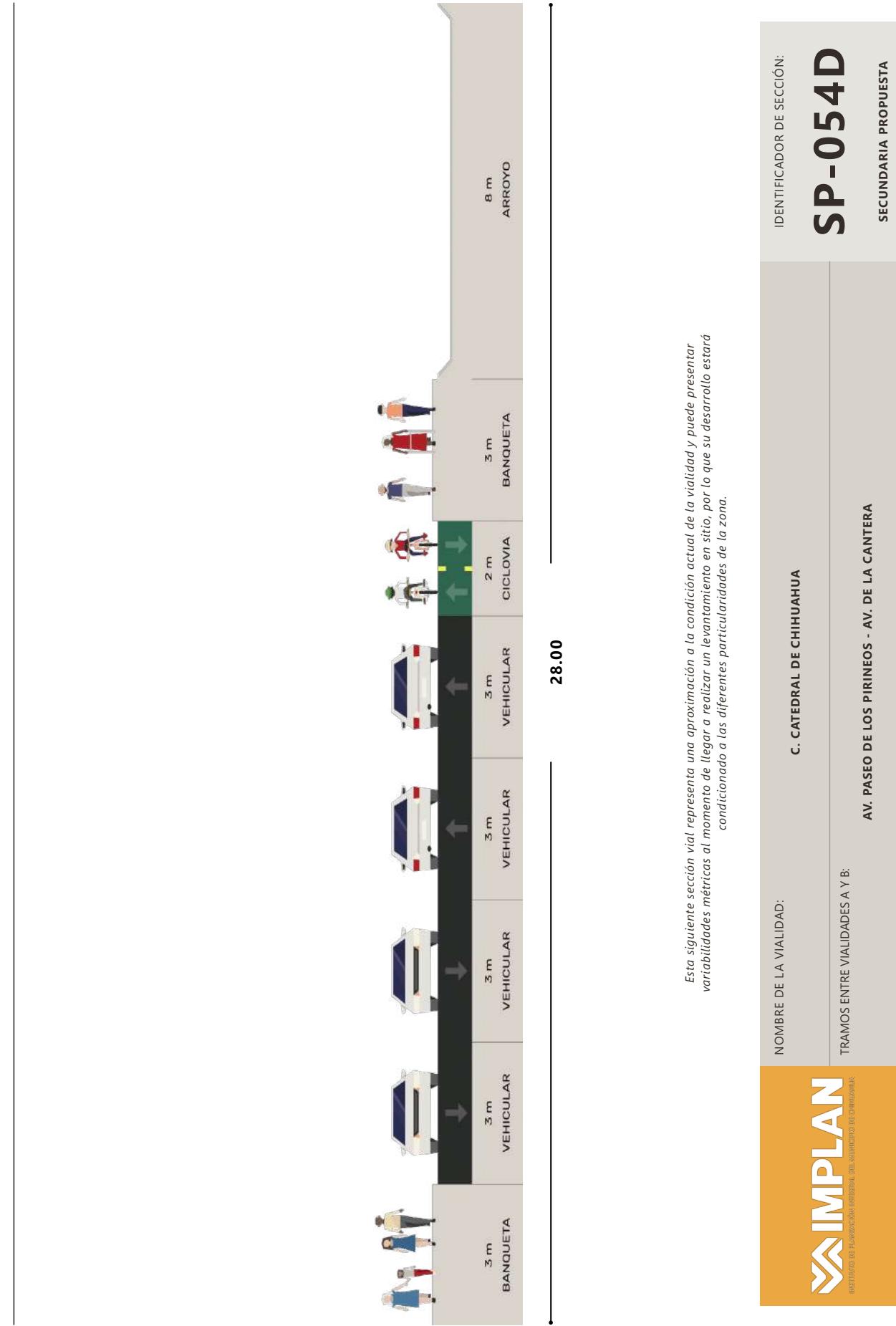
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
C. CATEDRAL DEL ESTADO DE CHIHUAHUA - CIRC. PUENTE ZUBIZURI

**IMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA S.A. DE C.V.

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

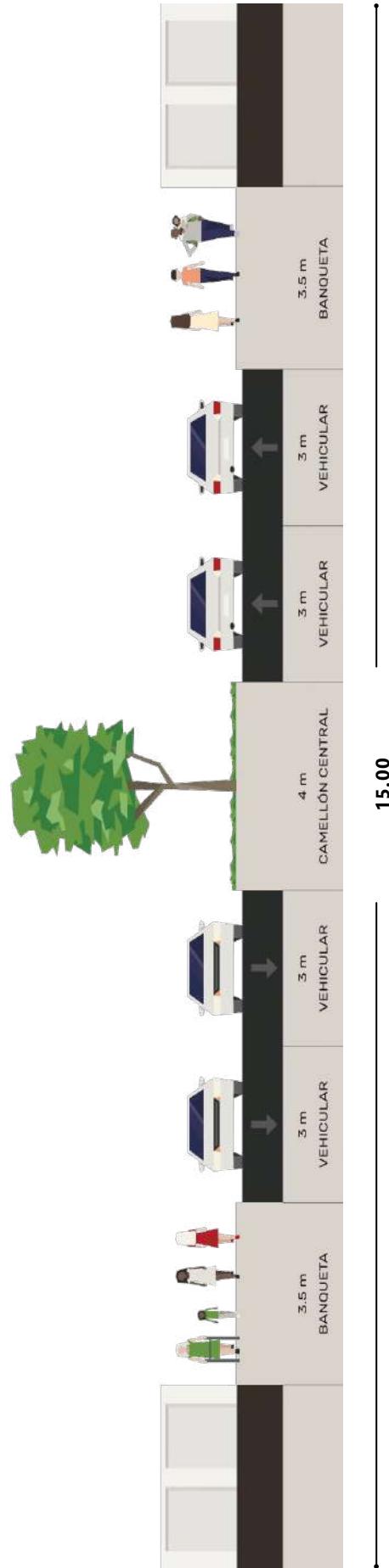
**SP-054B**

SECUNDARIA PROPUESTA



## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

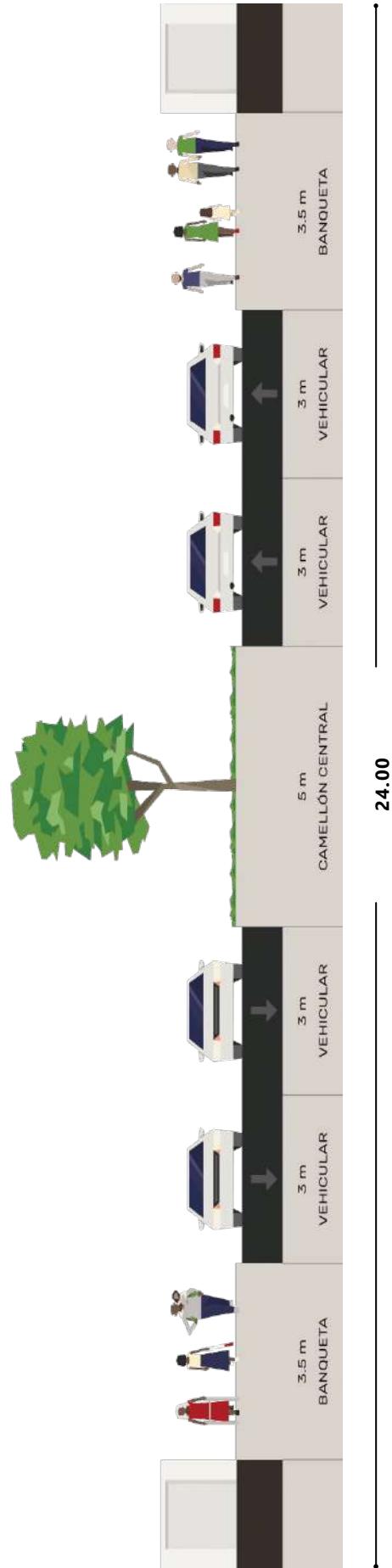
	<p><b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> C. CATEDRAL DE CHIHUAHUA</p> <p><b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b> BLVD. LUIS H. ÁLVAREZ - AV. DE LOS PIRINEOS</p> <p><b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>SP-054E</b></p> <p><b>SECUNDARIA PROPUESTA</b></p>
 <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	<p>20.00</p> <p>3.5 m BANQUETA</p> <p>3 m VEHICULAR</p> <p>1 m -</p> <p>3 m VEHICULAR</p> <p>3 m VEHICULAR</p> <p>3.5 m BANQUETA</p>



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

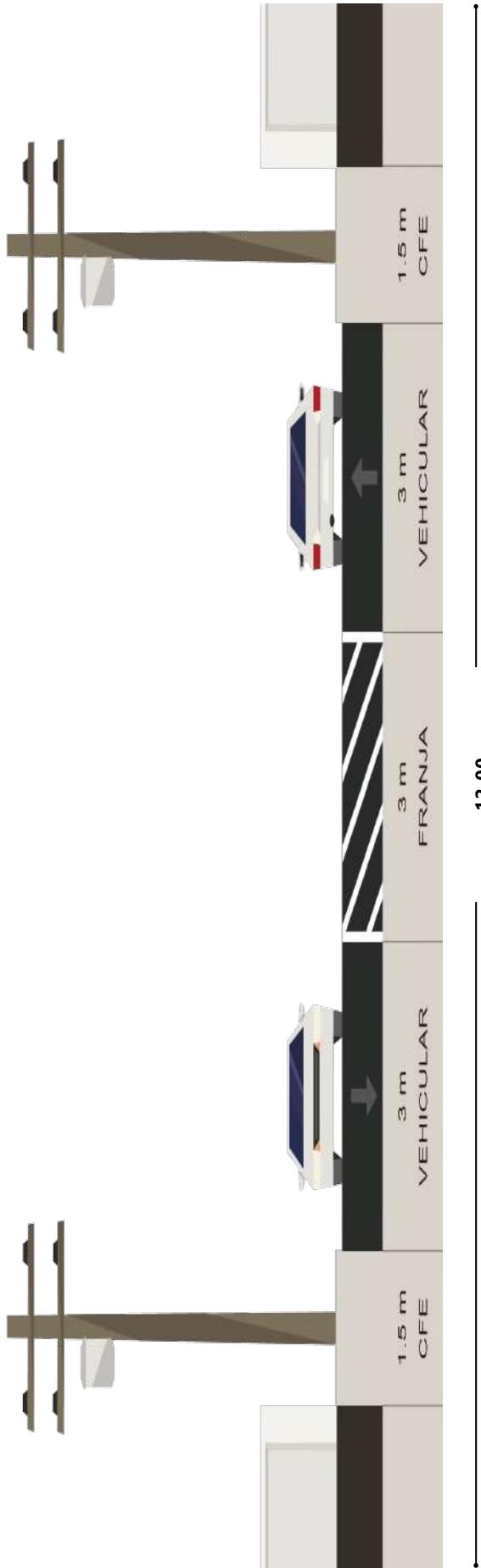
NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	CIRC. CHUVISCAR AV. TEOFILO BORUNDA ORTIZ - AV. RELIZ	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SP-057</b> SECUNDARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>		

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL - AV. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL	CIRC. INTERIOR	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
	SP-058	SECUNDARIA PROPUESTA

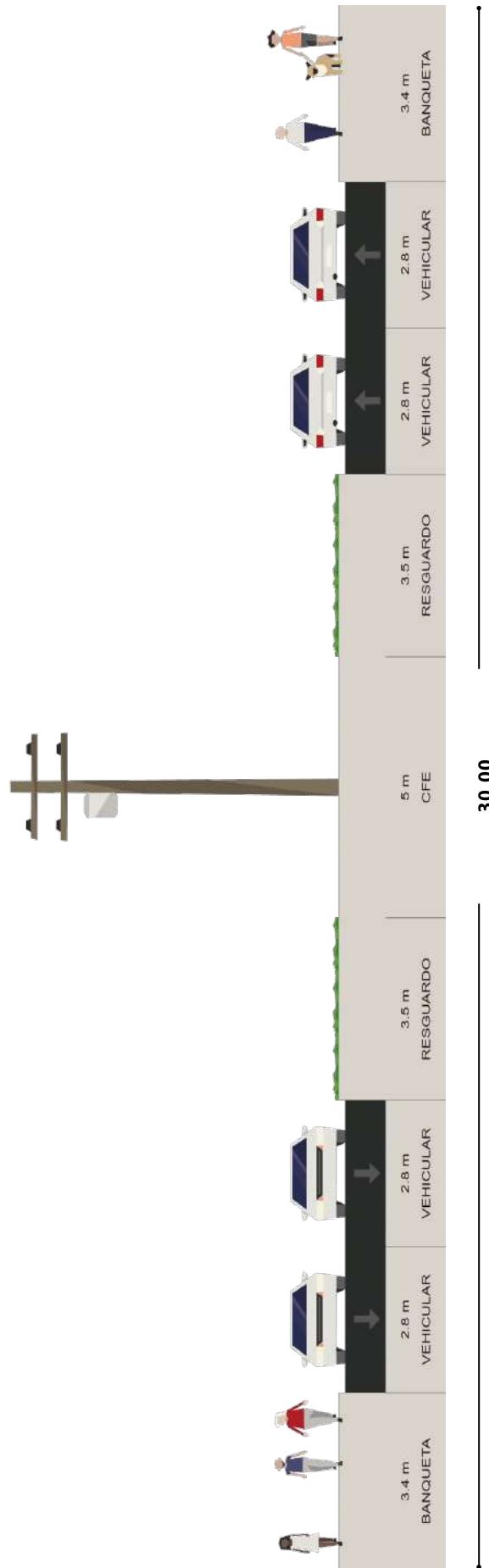


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. COORDINADORA
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. 54 - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA
<b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>	<b>SP-061D</b>

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

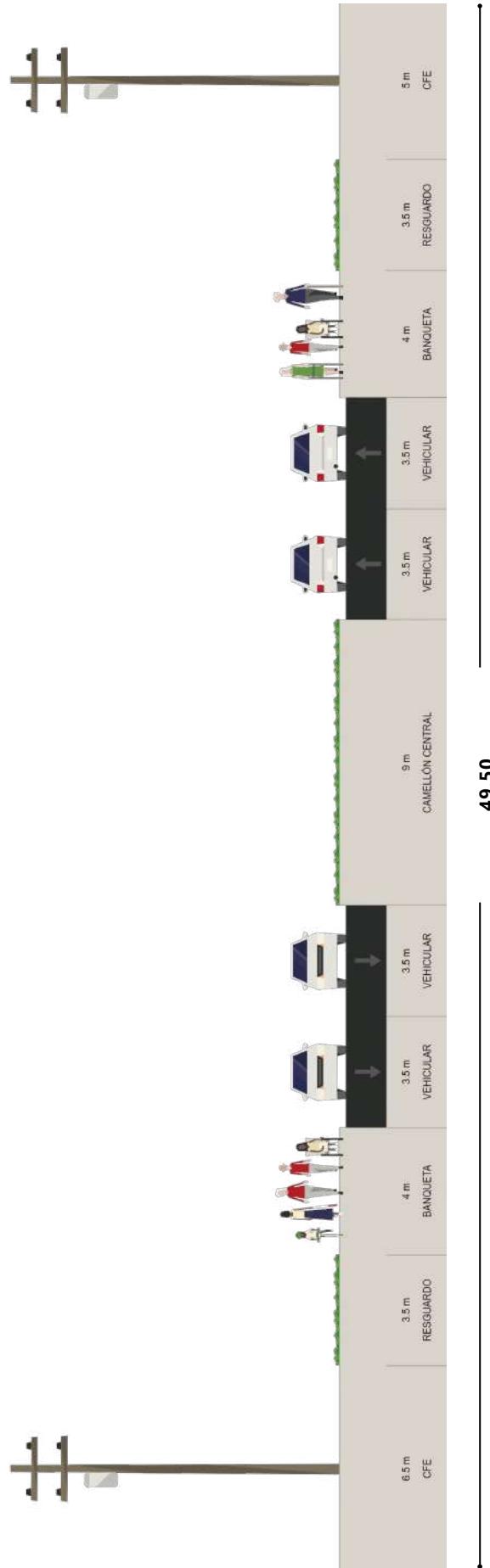
AV. DE LAS INDUSTRIAS / AV. ALEJANDRO DUMAS  
AV. RIO ATUEL - AV. RIO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
SECUNDARIA PROPUESTA

**YIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

**SP-068**

SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

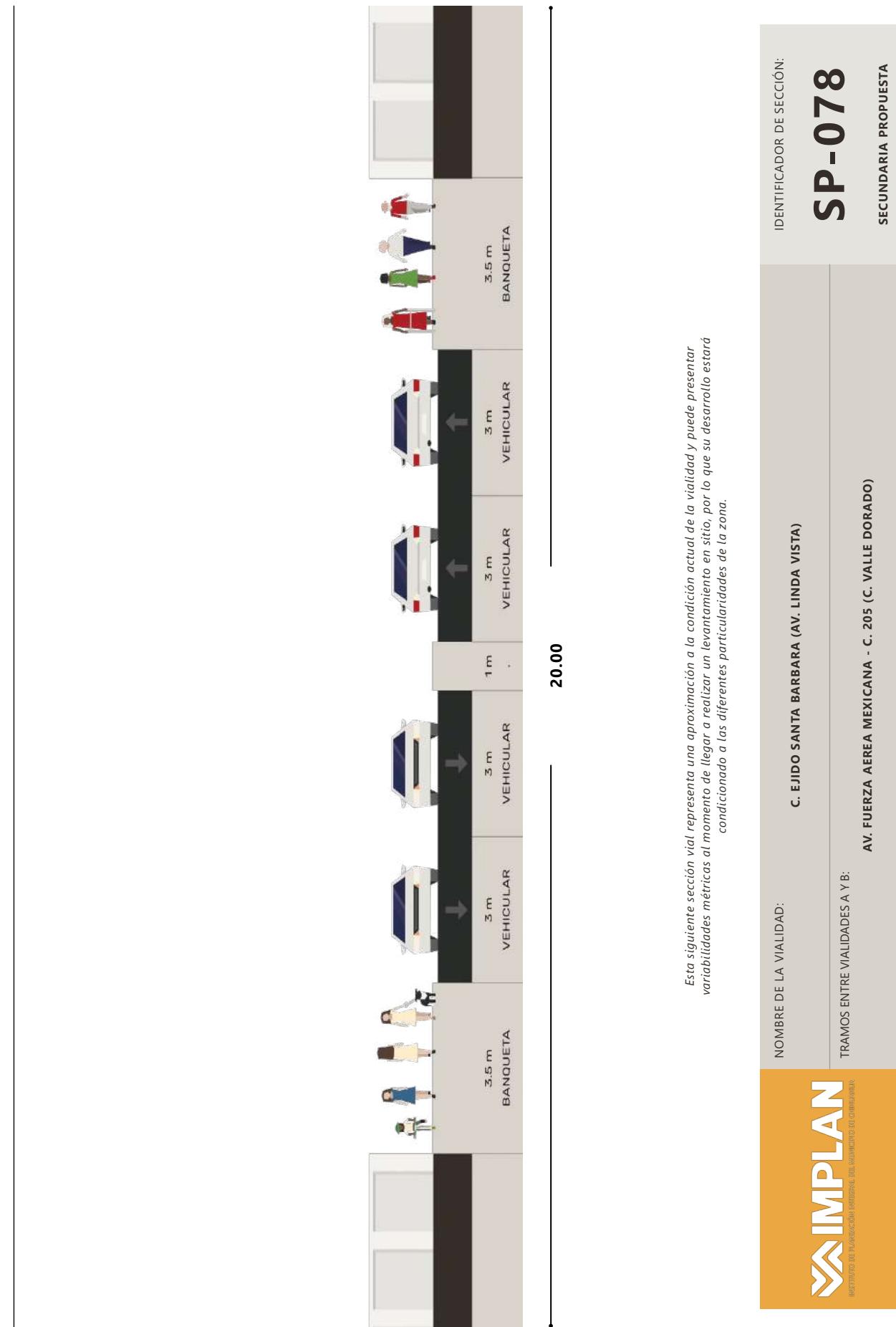
AV. DE LAS TORRES

AV. TORRES DEL PICACHO - BLDV. LUIS H. ALVAREZ

**SP-069B**  
SECUNDARIA PROPUESTA

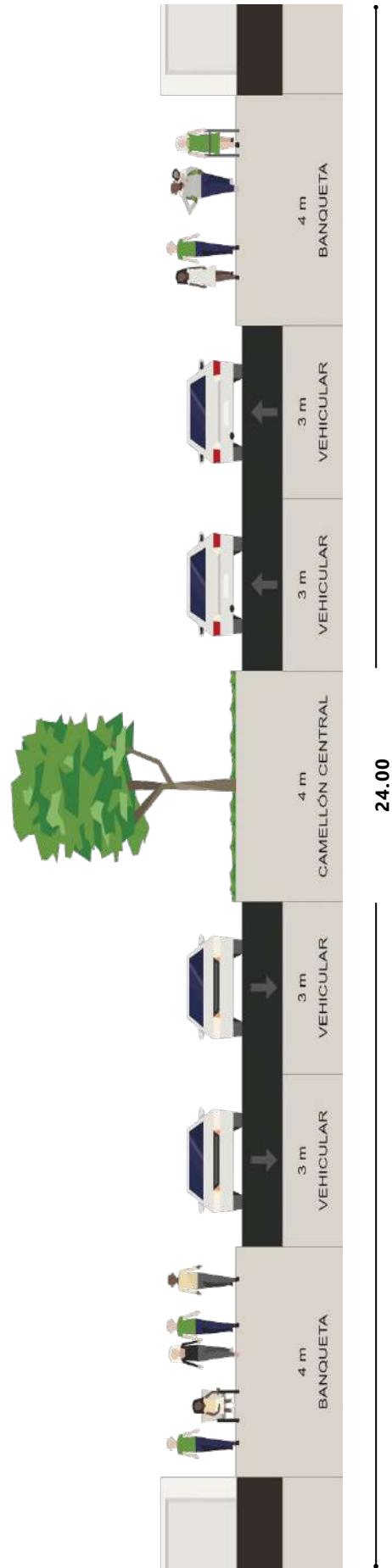
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	C. EJIDO SANTA BARBARA (AV. LINDA VISTA)	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. FUERZA AÉREA MEXICANA - C. 205 (C. VALLE DORADO)	
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN, ESTADÍSTICA, DEL DESARROLLO Y CHIQUAHUA, S.A.P.I. DE C.V.</small>	<b>SP-078</b>	<b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>



24.00

Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. EL MIMBRE

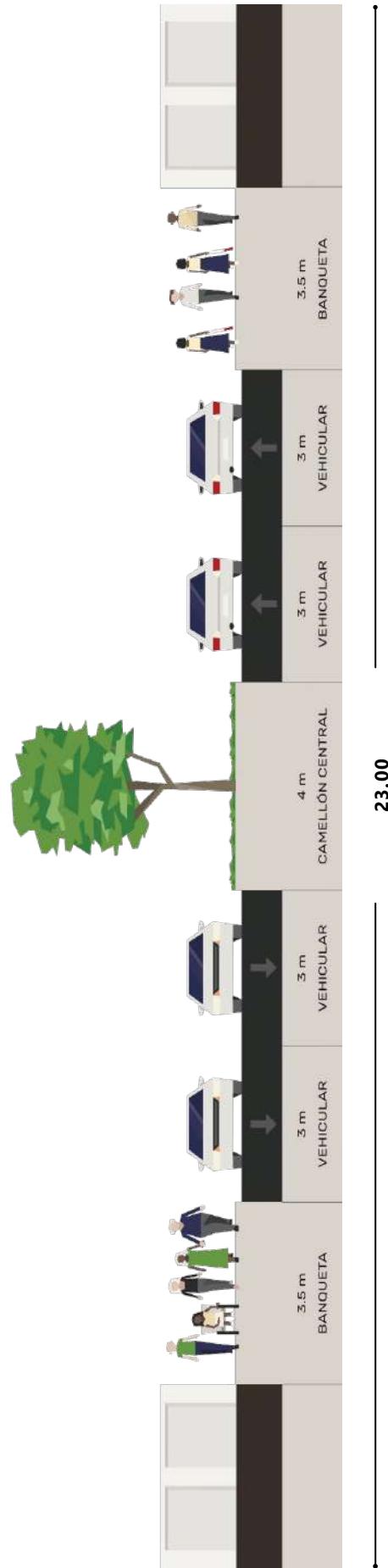
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. 41 (AV. VENCEREMOS) - VIALIDAD SACRAMENTO "C.P. ALONSO BAEZA LOPEZ"

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-079**

SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. EL REJON DE ABAJO

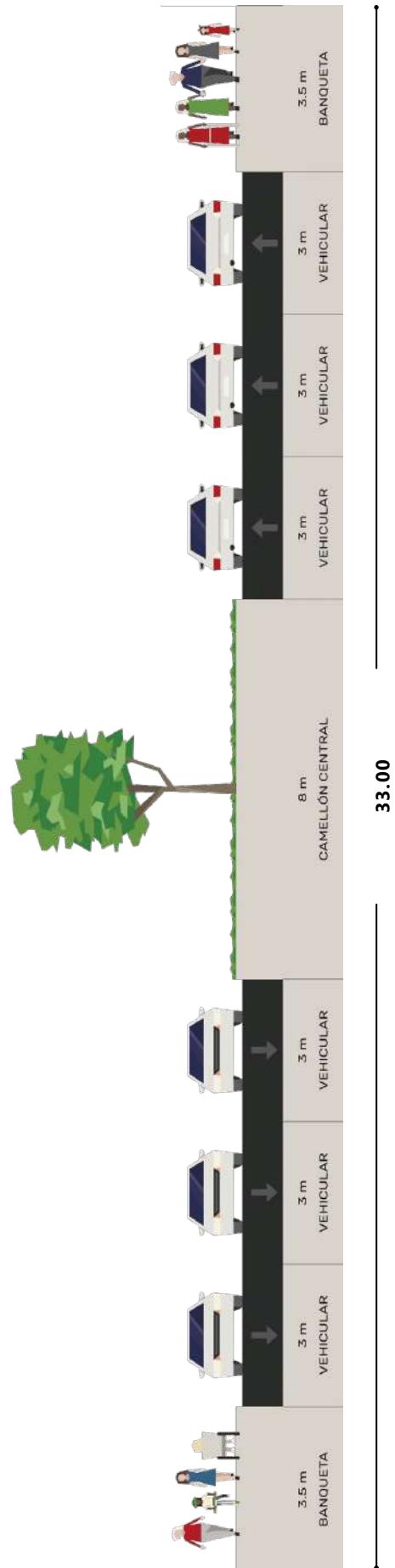
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL - C. BICENTENARIO

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-081**

SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. EQUUS (AV. ACEQUIA) / C. DEL POTRERO  
AV. ORIENTE I - VIALIDAD CH-P OJINAGA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-084A**

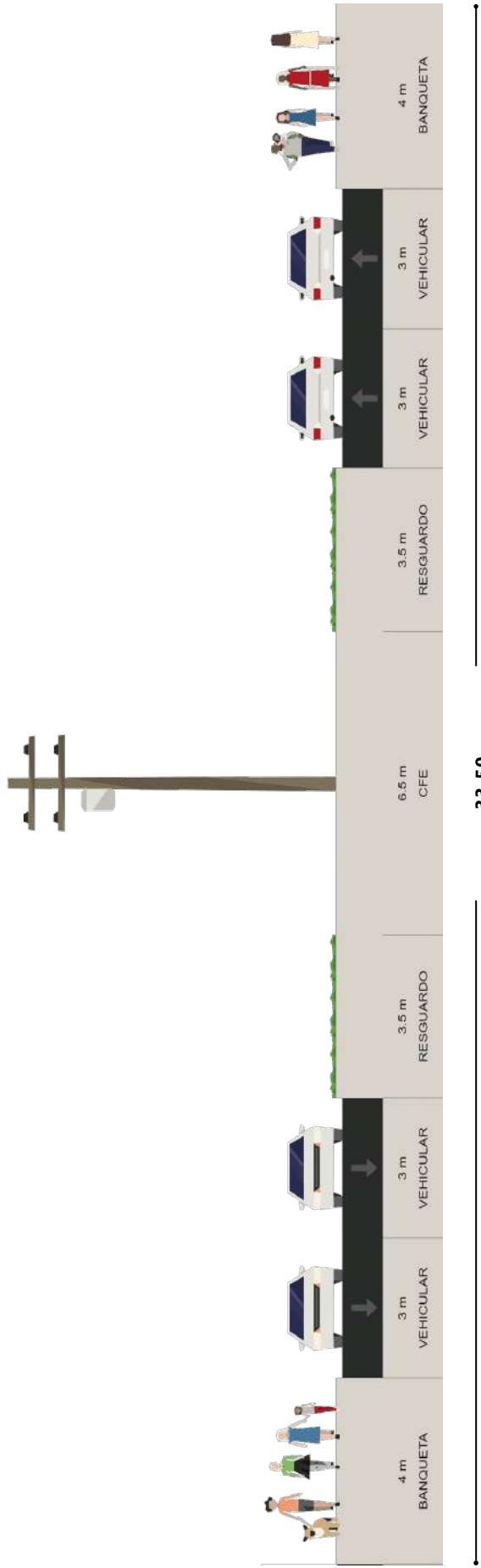
SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionada a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. ESTACIÓN FRESCO	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
	C. MOHWAK - C. ESTACIÓN LA JUANITA	SP-086A SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. ESTACIÓN LA JUANITA - AV. TABALAOPA

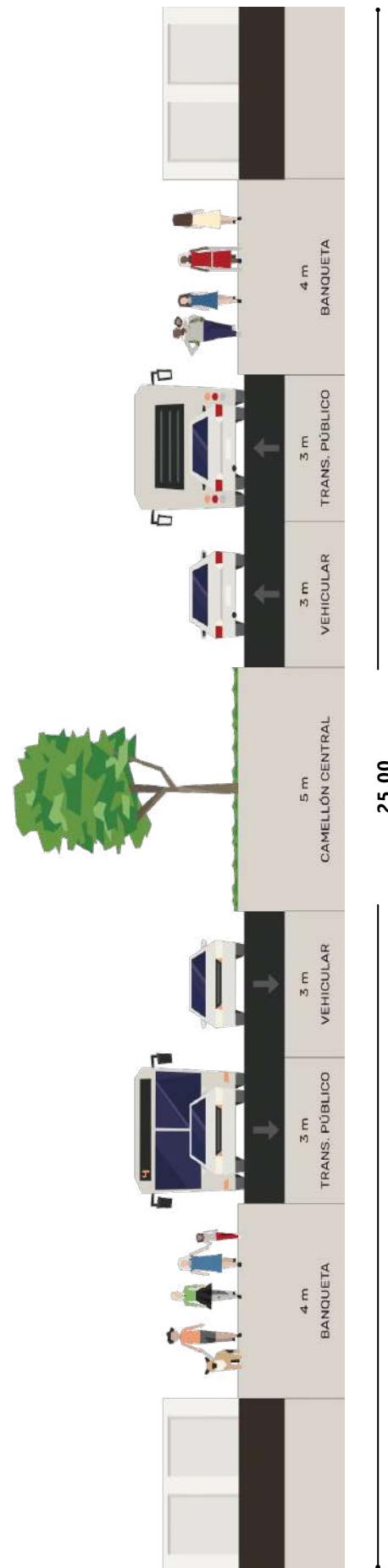
C. ESTACIÓN FRESNO

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-086B**

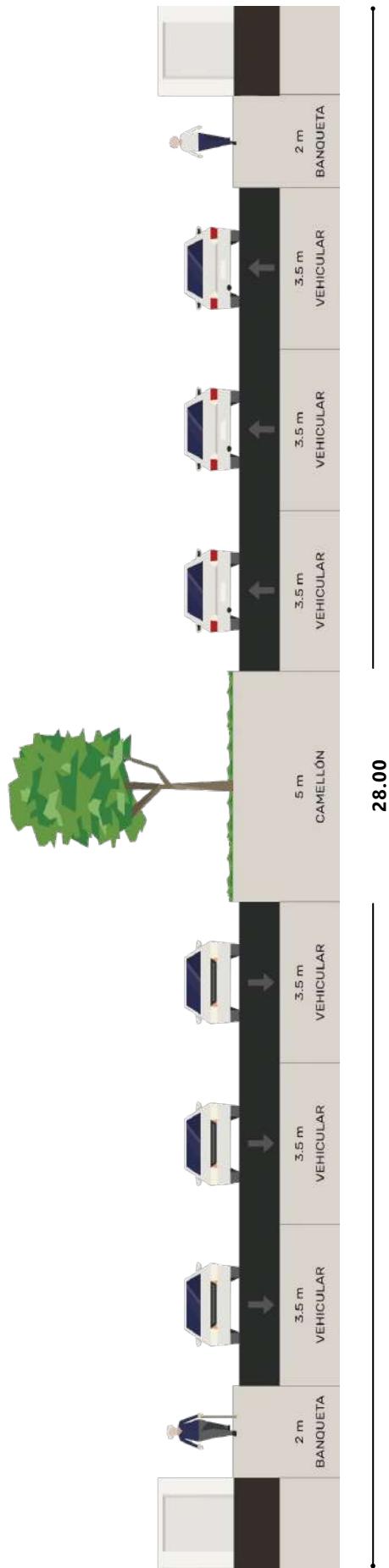
SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. ESTACIÓN FRESCO AV. TABALAOPA - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 12	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SP-086C</b> SECUNDARIA PROPUESTA
<small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO DE CHIHUAHUA, S.A. DE C.V.</small>		



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la viabilidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. HACIENDA LOS MORALES
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:	<b>SP-098A</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. TOMAS VALLES VIVAR - BLVD. LUIS H. ALVAREZ
 <b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO DEL DESARROLLO INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CIUDADARES</small>	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



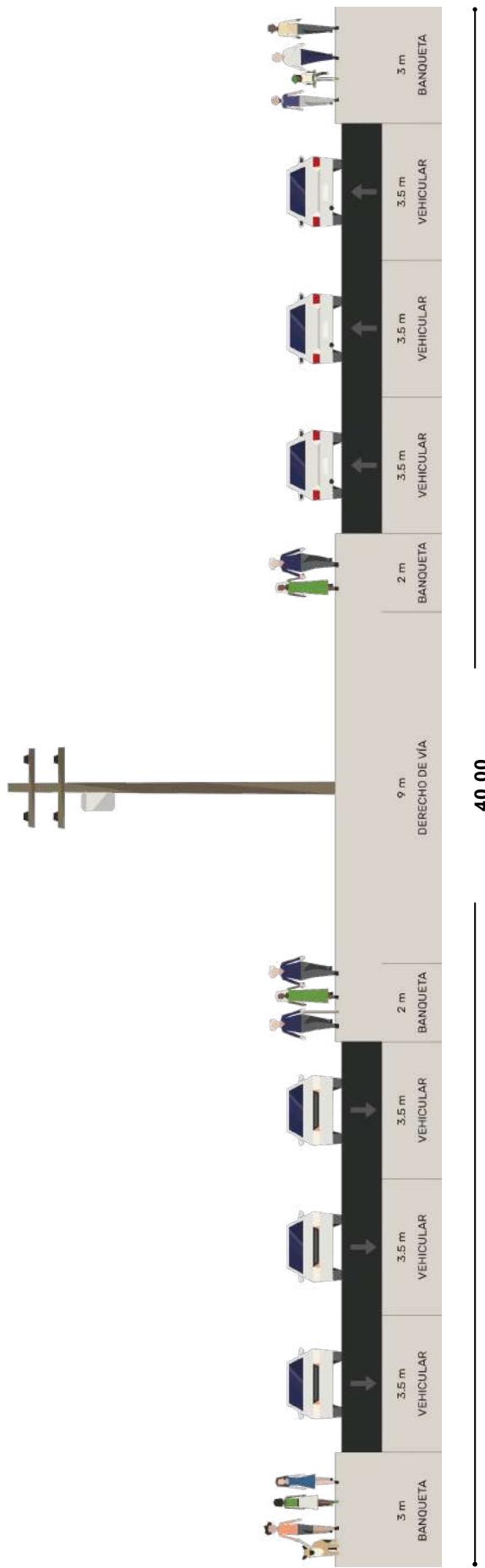
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>SP-101A</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
C. HACIENDAS TABACALERAS	NOMBRE DE LA VIALIDAD:
C. ARROYO EL CALORIENTE - VIALIDAD LOS NOGALES	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN FEDERAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	



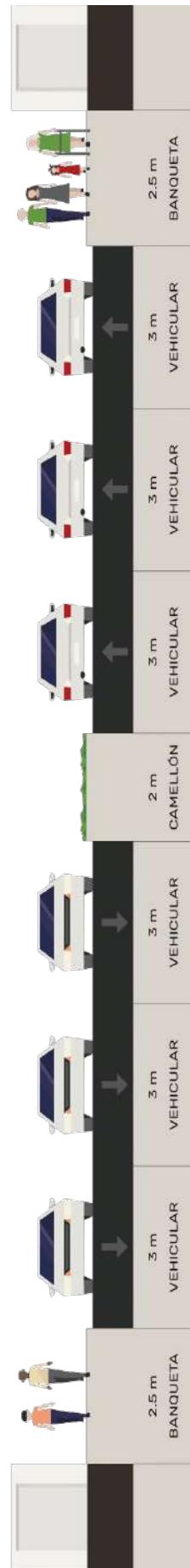
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>SP-101C</b>	<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>C. HACIENDAS TABACALERAS</b>
	<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b>	<b>C. HACIENDAS TABACALERAS - C. HACIENDAS TABACALERAS</b>
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA		



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

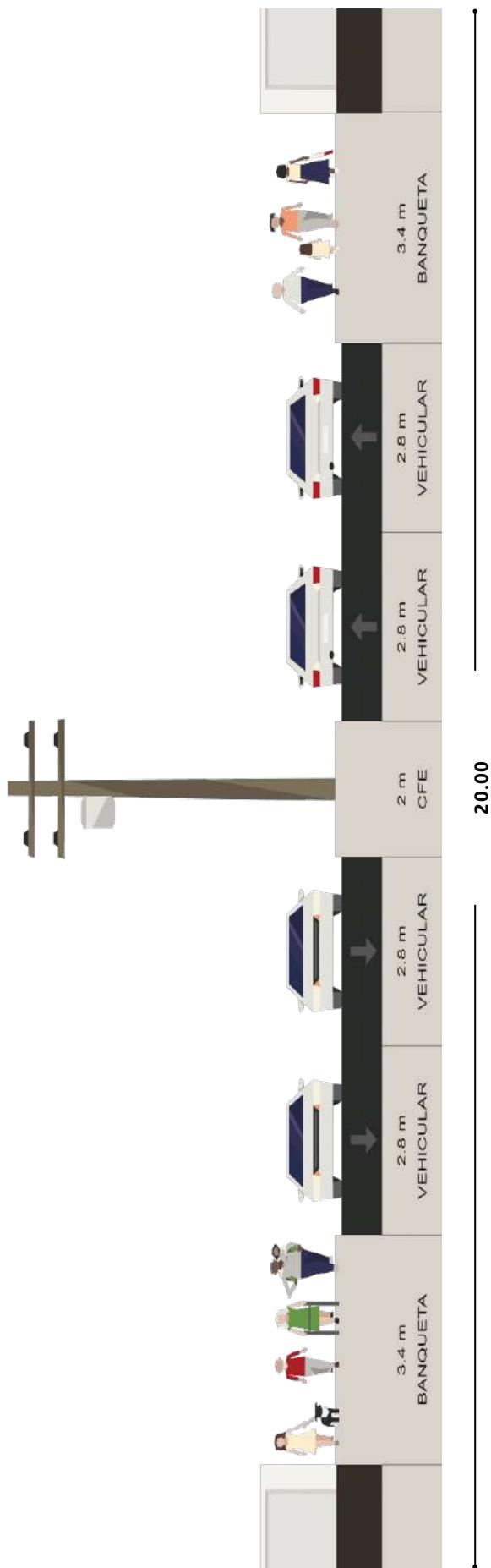
<b>SP-102B</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
AV. HIDROELECTRICA CHICOACEN	AV. LOS PORTALES - AV. LOS NOGALES
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>SP-114C</b> <b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. LA NORIA
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	CIRC. COROBICI - AV. RIO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA"
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA, S.A.P.I.D.M.</small>	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. LIBIA

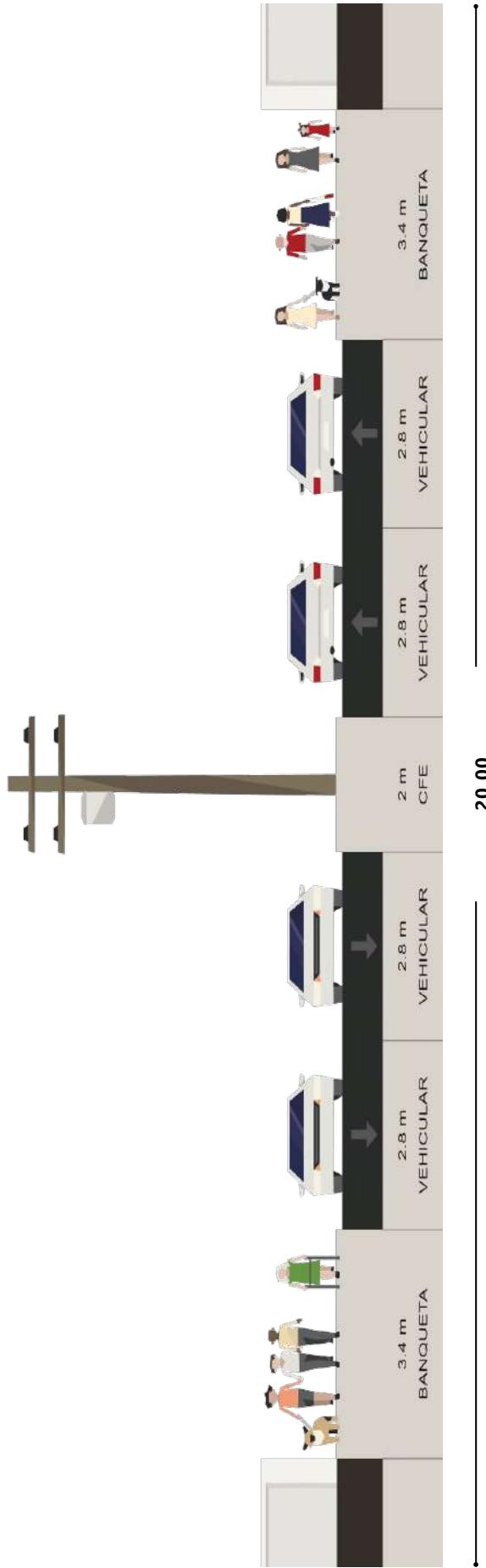
C. SUDÁFRICA - C. GUINEA ECUATORIAL

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-117A**

SECUNDARIA PROPUESTA

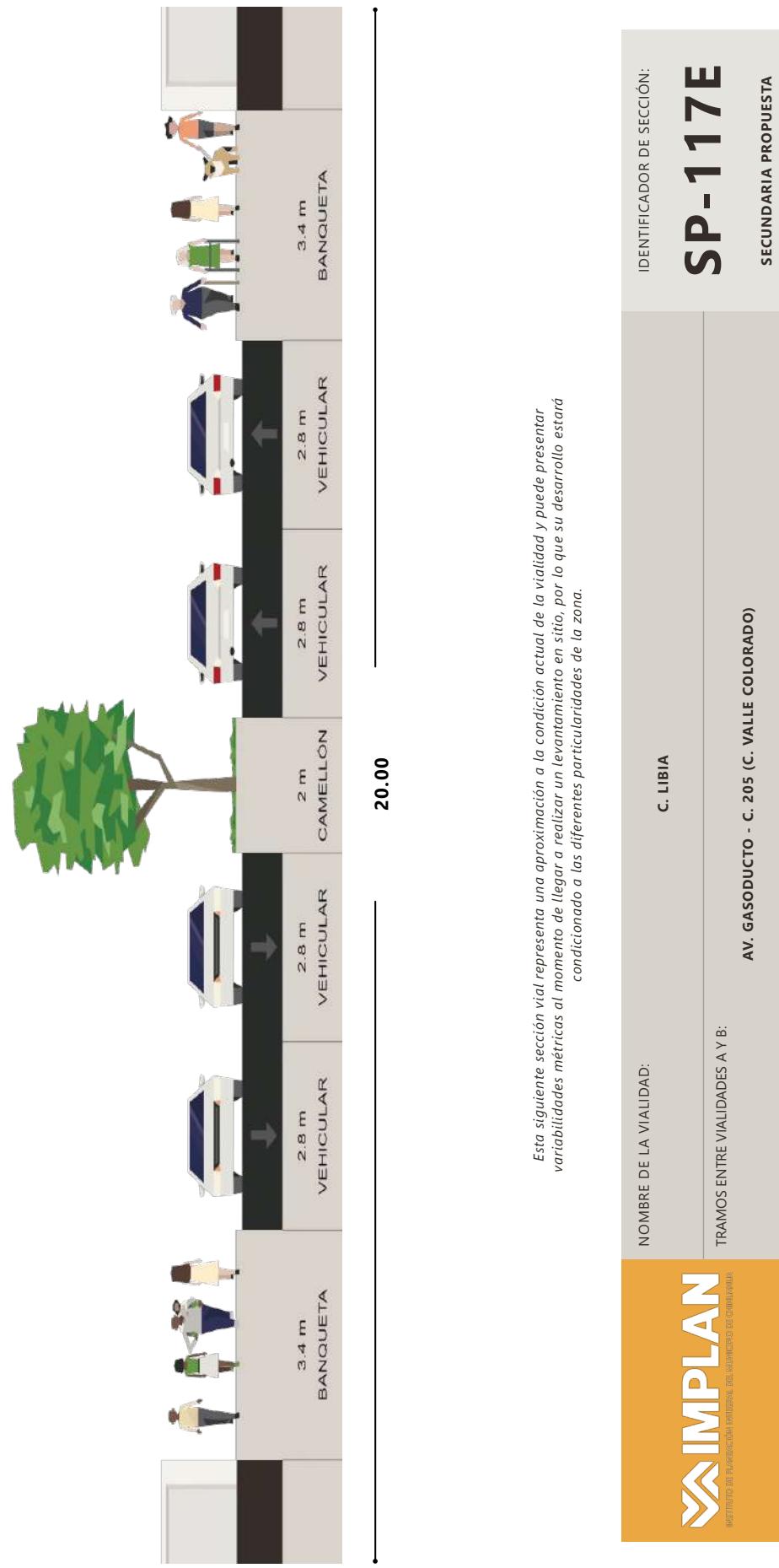


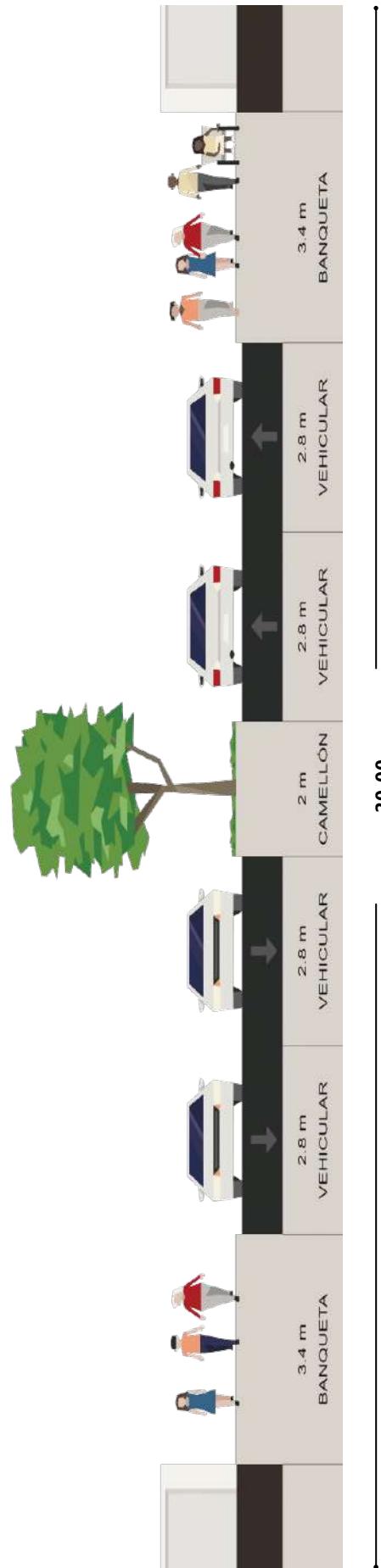
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. LIBIA
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. AOSTA - AV. GASODUCTO
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:	<b>SP-117D</b>

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

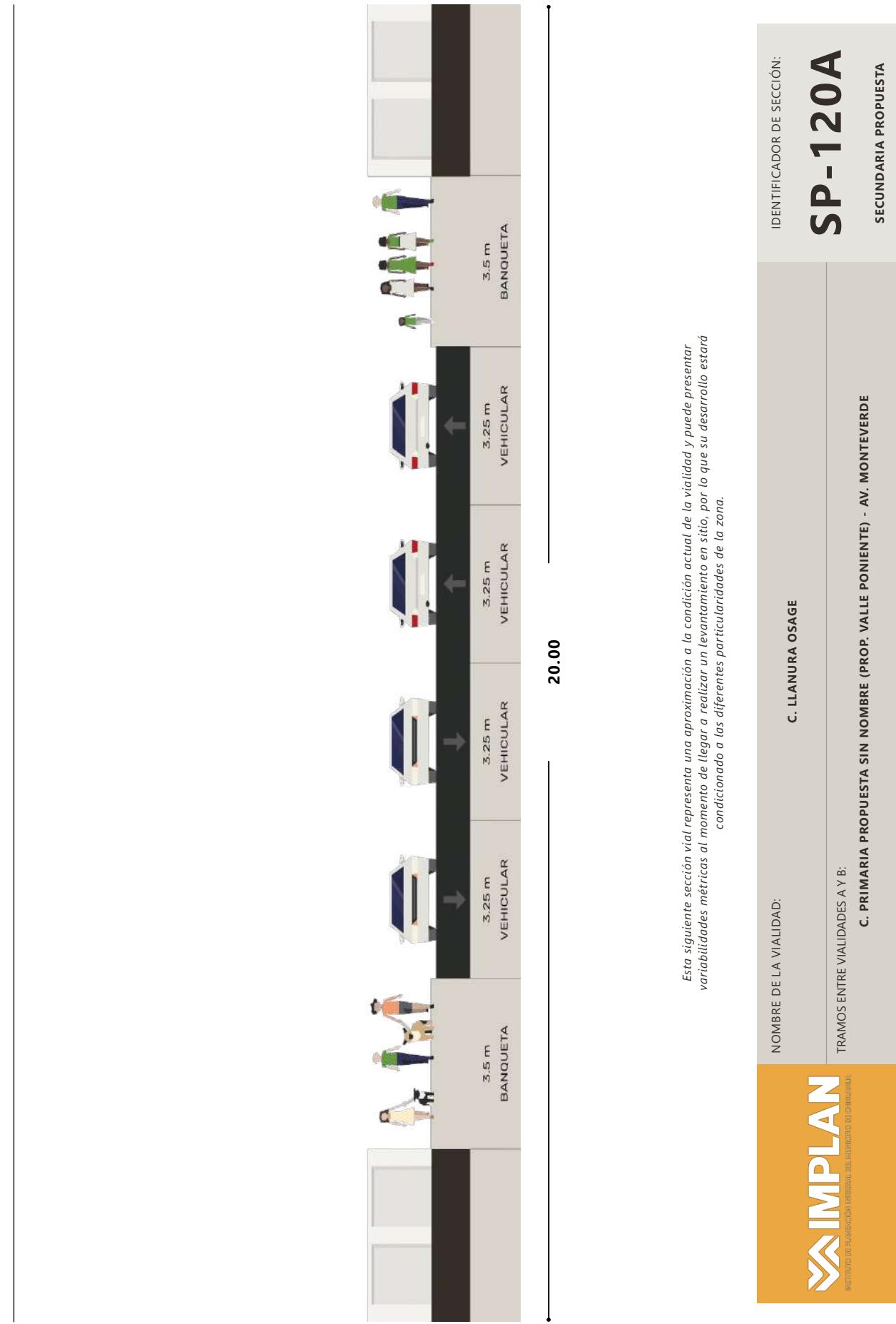


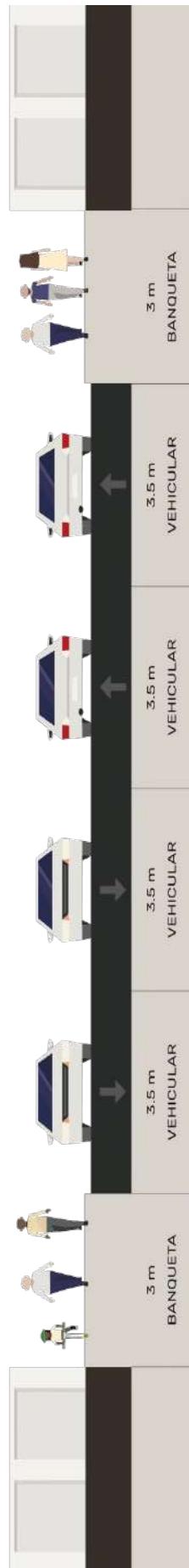


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. LIBIA	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SP-117F</b>
	C. 205 (C. VALLE COLORADO) - C. ÁLVARO OBREGÓN NORTE	
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>		

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

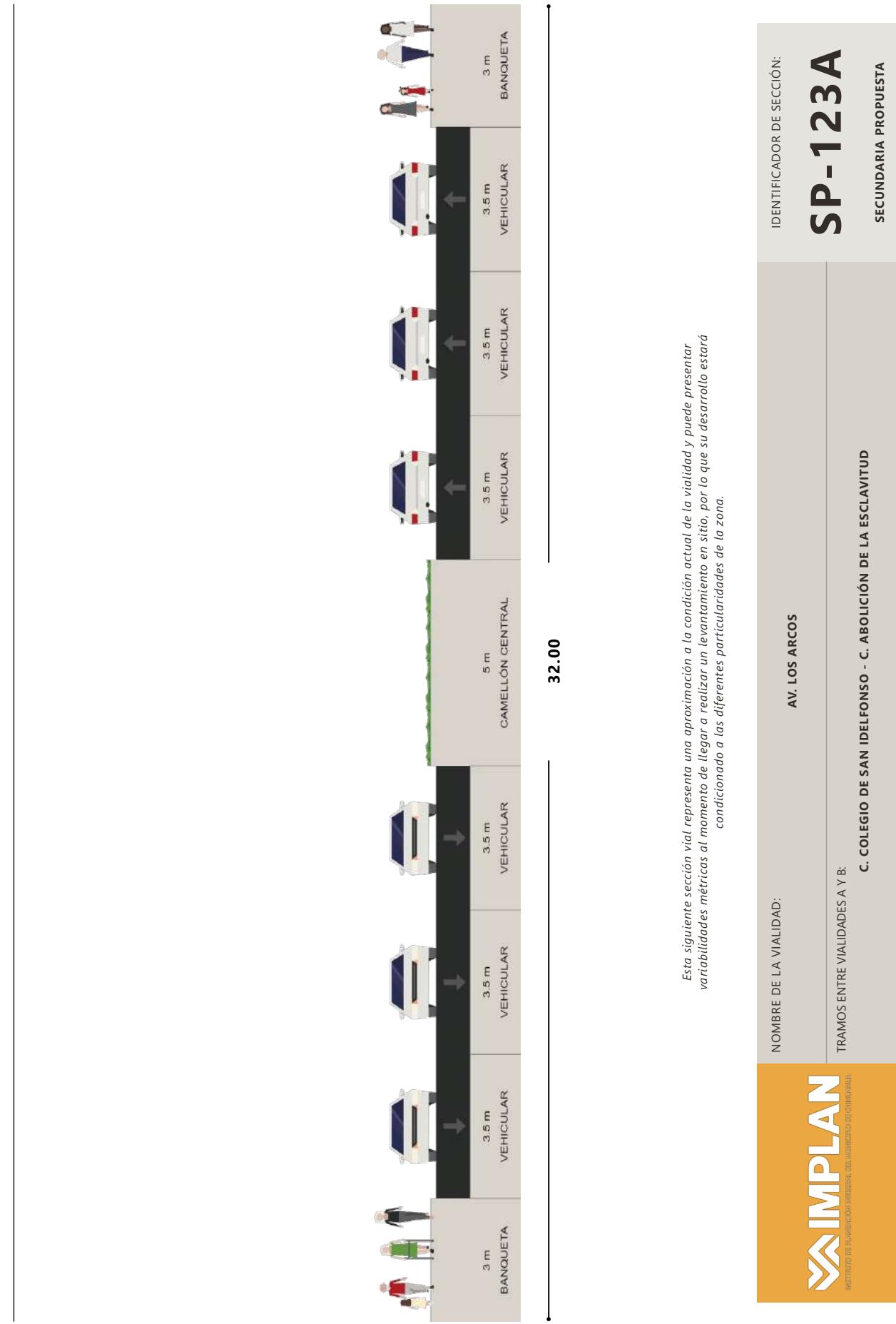




Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>SP-120C</b> <b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
	C. LLANURA ROSA
NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. LLANURA OSAGE
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. LLANURA ROSA - C. SECUNDARIA SIN NOMBRE 21
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO, DESARROLLO Y CONSTRUCCIÓN</small>	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

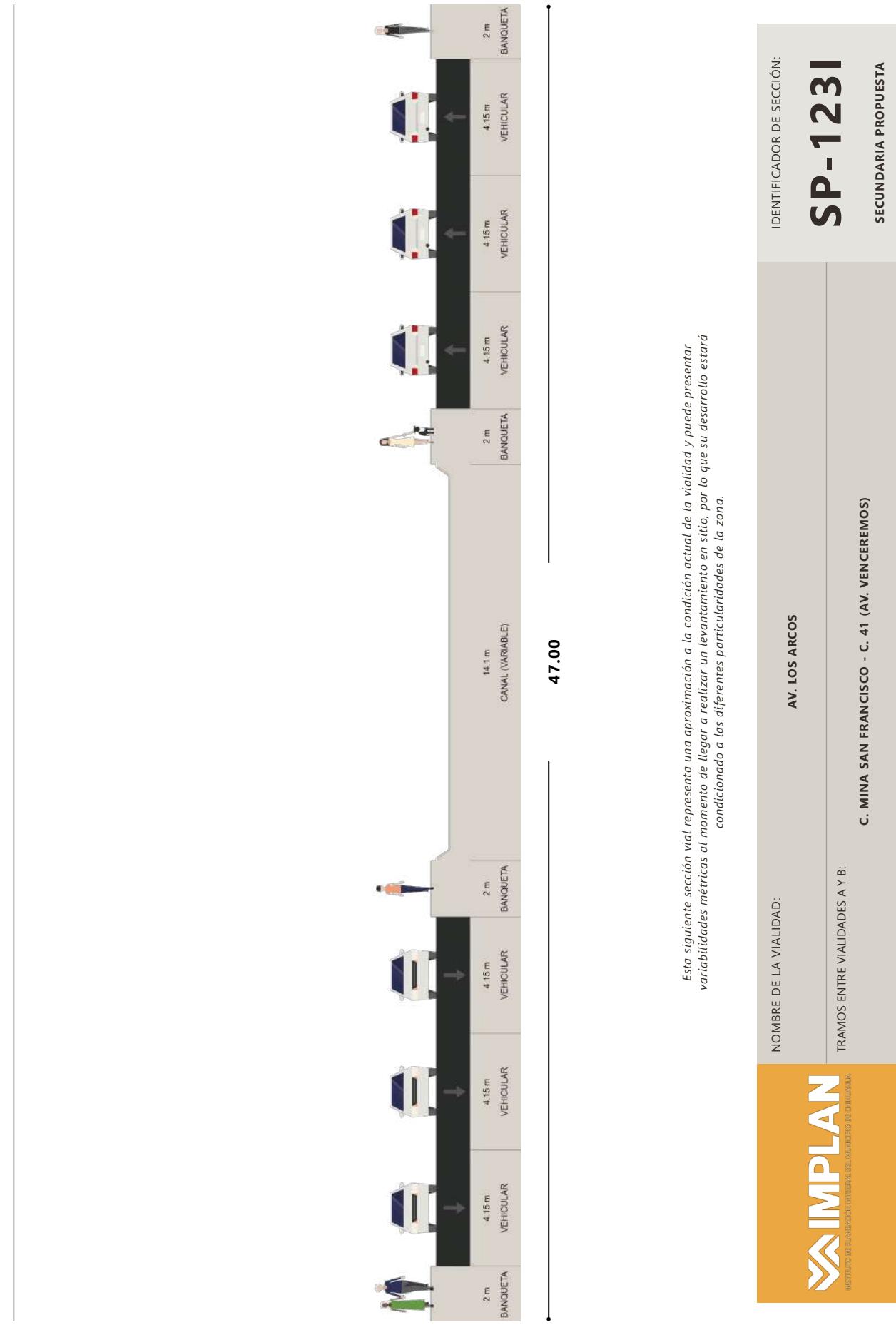


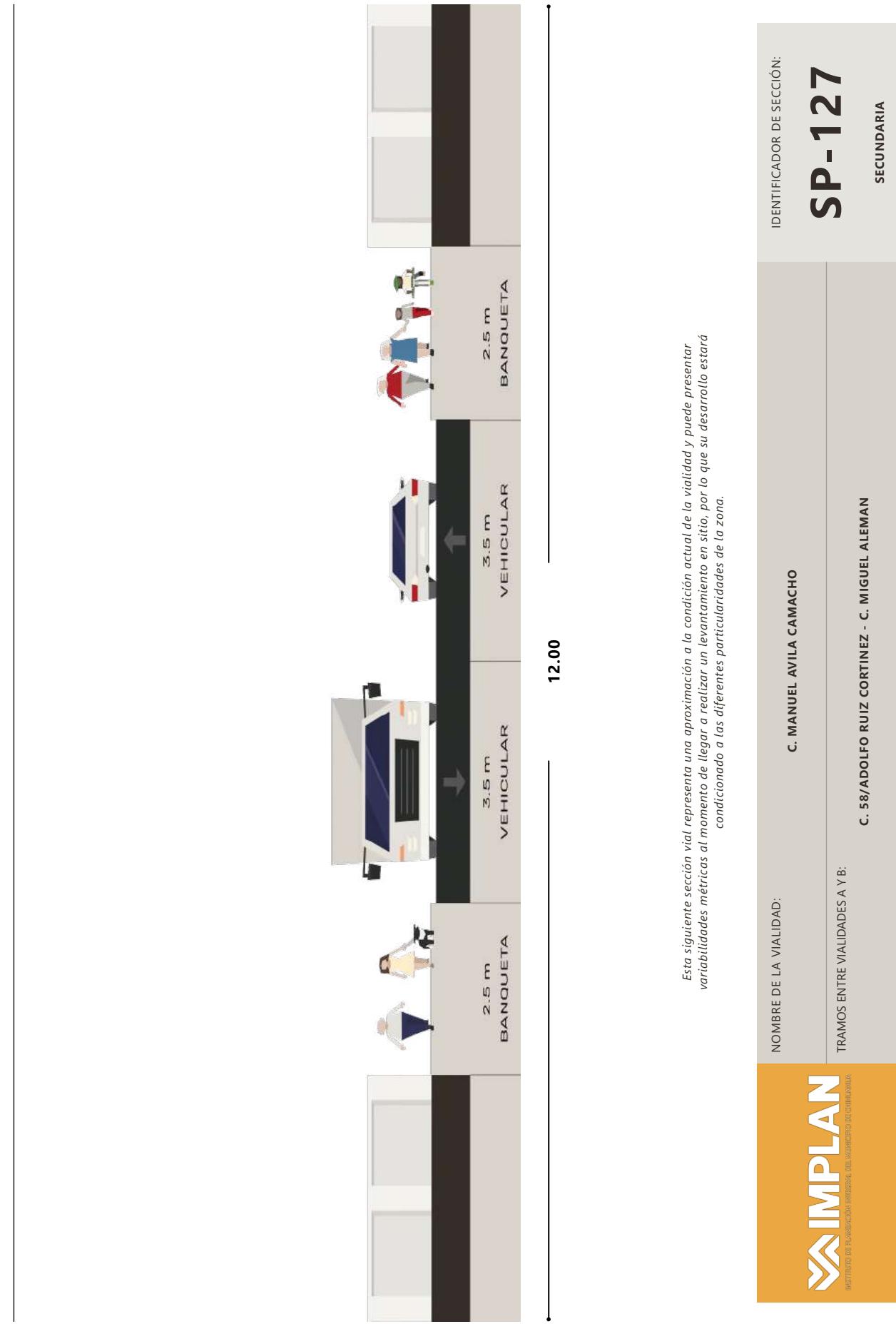


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

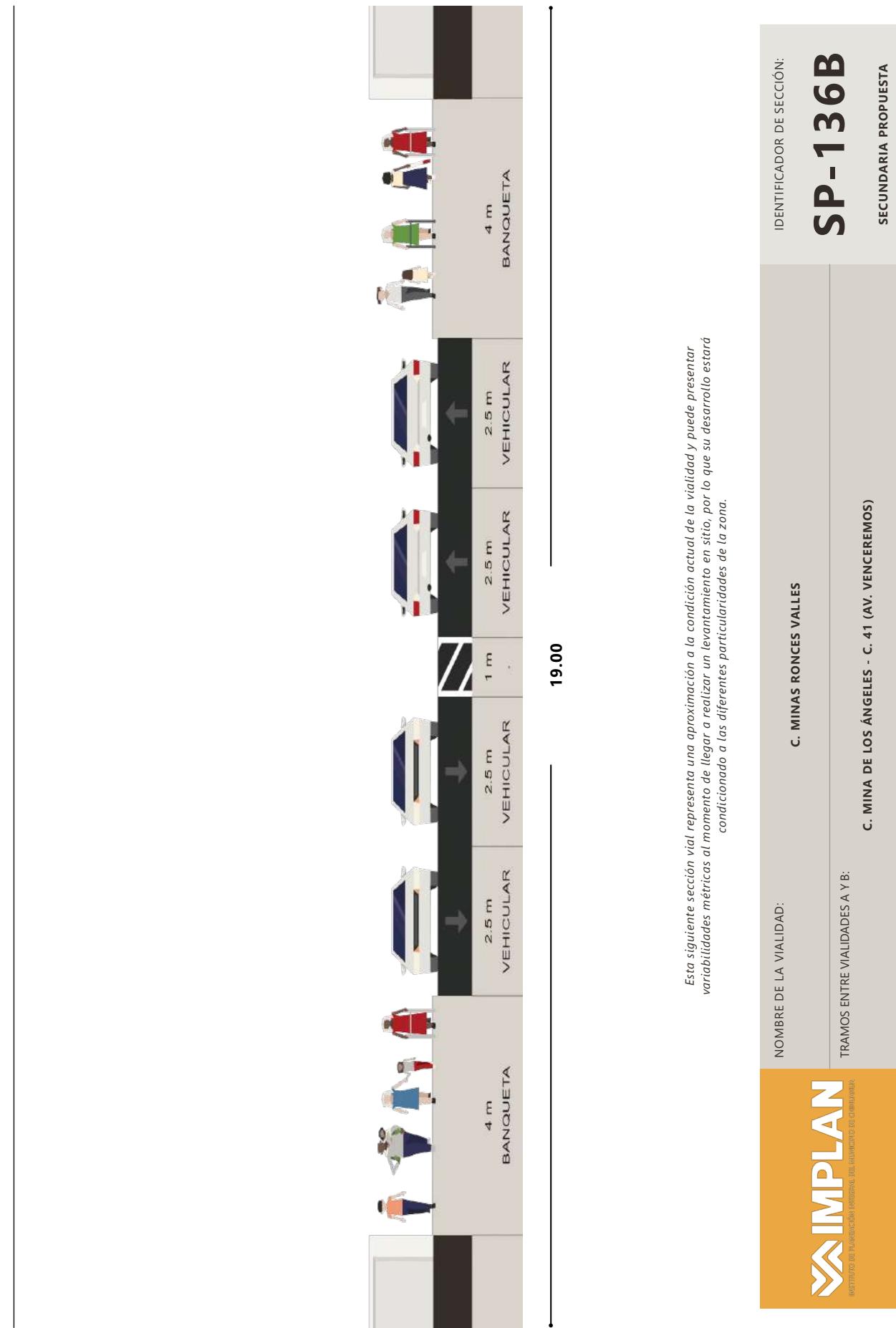
NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. LOS ARCOS	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. ARCOS DE LA ESTRELLA - C. MINAL DEL PARRAL	<b>SP-123G</b>
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA, S.C.</small>		SECUNDARIA PROPUESTA

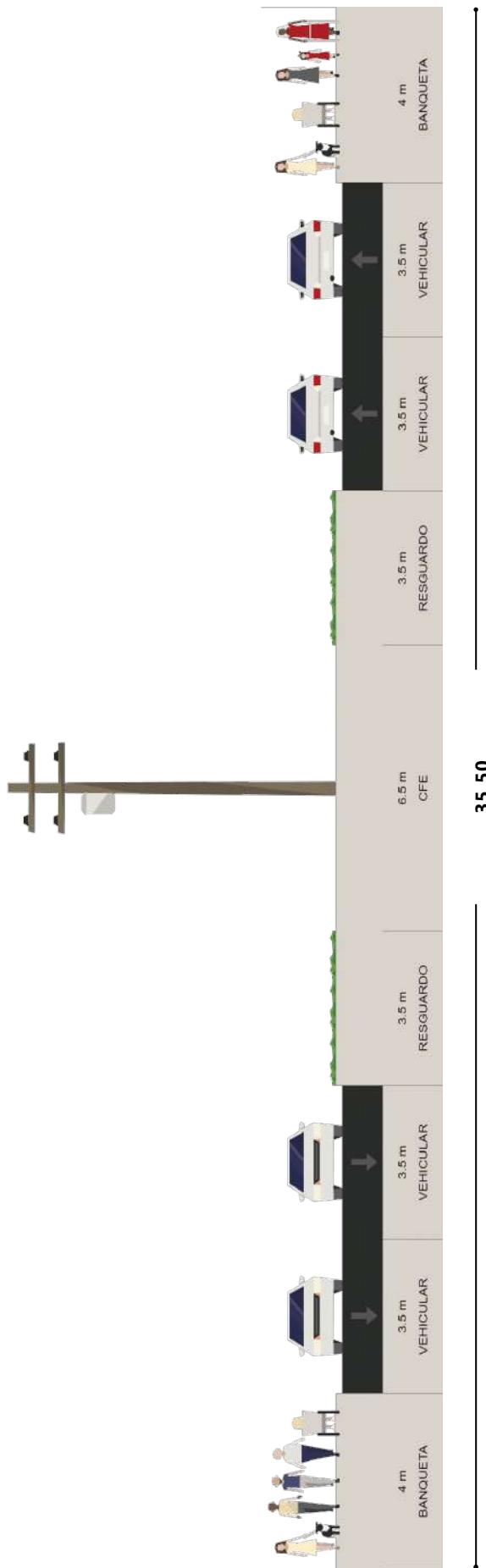
## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

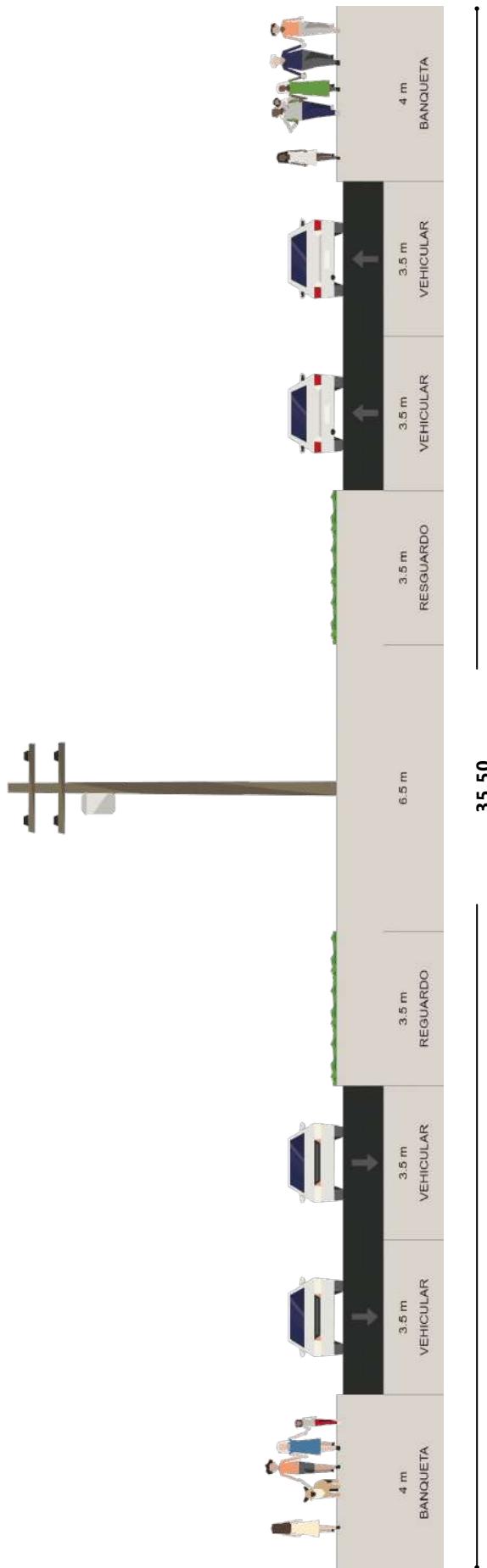




Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

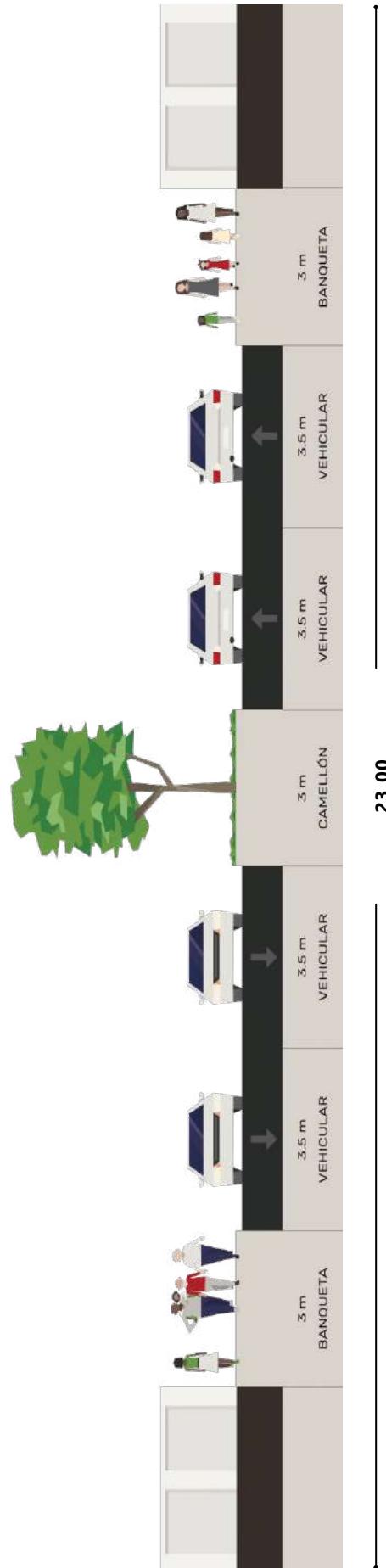
NOMBRE DE LA VIALIDAD: AV. ORIENTE I	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SP-147A</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: C. INDUSTRIAL DOS - C. ESTACIÓN FRESNO	SECUNDARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



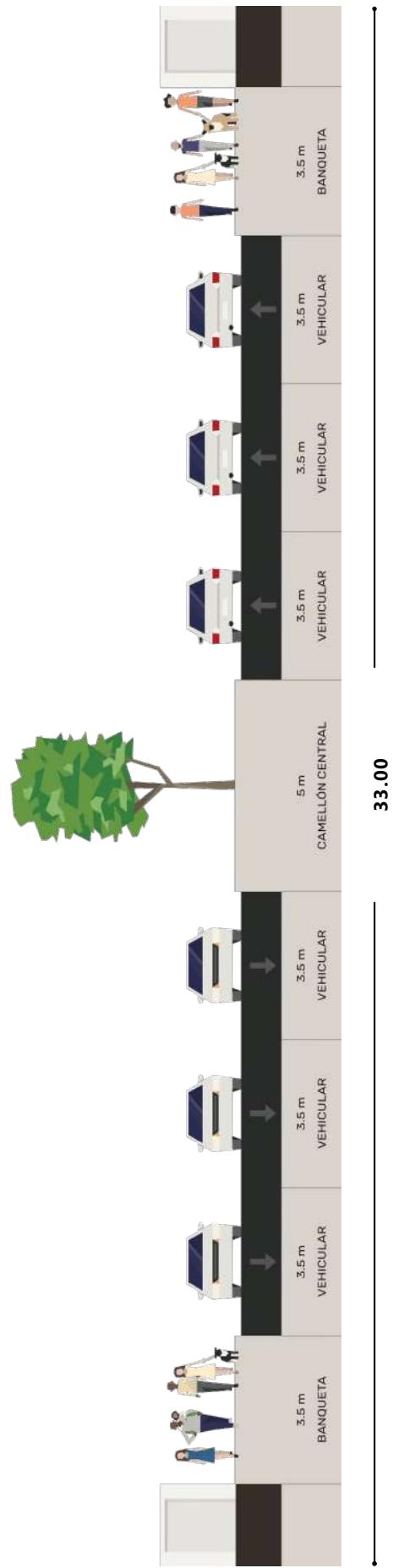
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>AV. ORIENTE I</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. ESTACIÓN FRESCO - CARR. CHIHUAHUA-AQUILES SERDÁN
<b>IMPLEMENT</b>	<b>INSTITUTO DE PLANEACIÓN, PREDIO Y SISTEMAS DE CHIHUAHUA, S.A. DE C.V.</b>
<b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>	<b>SP-147B</b>



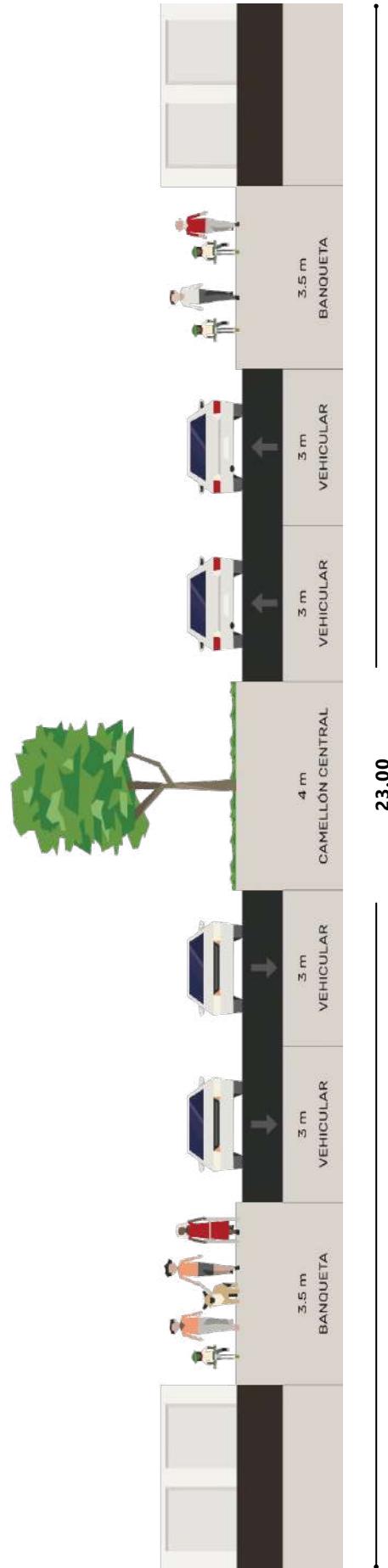
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. PASEO DE LOS PIRINEOS
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. VALLE LIEBANA - AV. DE LA CANTERA
<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>	<b>SP-151C</b>
<b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>	<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PASEO MISION DEL BOSQUE
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	ACCESO A FRACC. VALLE DE MERCIA - BLVD. LUIS H. ALVAREZ
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SP-152C</b>	SECUNDARIA PROPUESTA

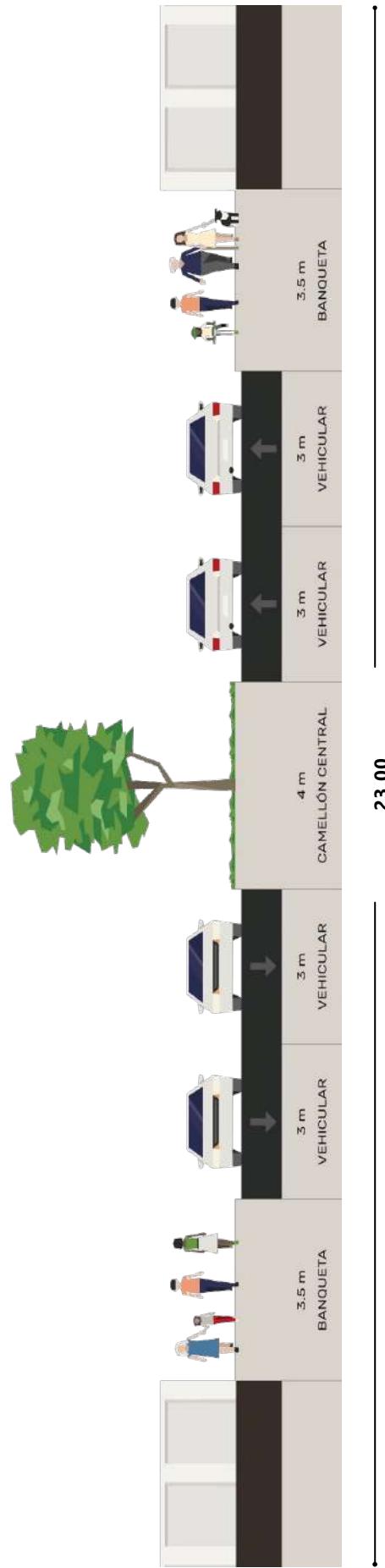


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. PASEOS DEL ARABE
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. ORIENTE I - AV. TABALAOA
SECUNDARIA PROPUESTA	<b>SP-156</b>

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

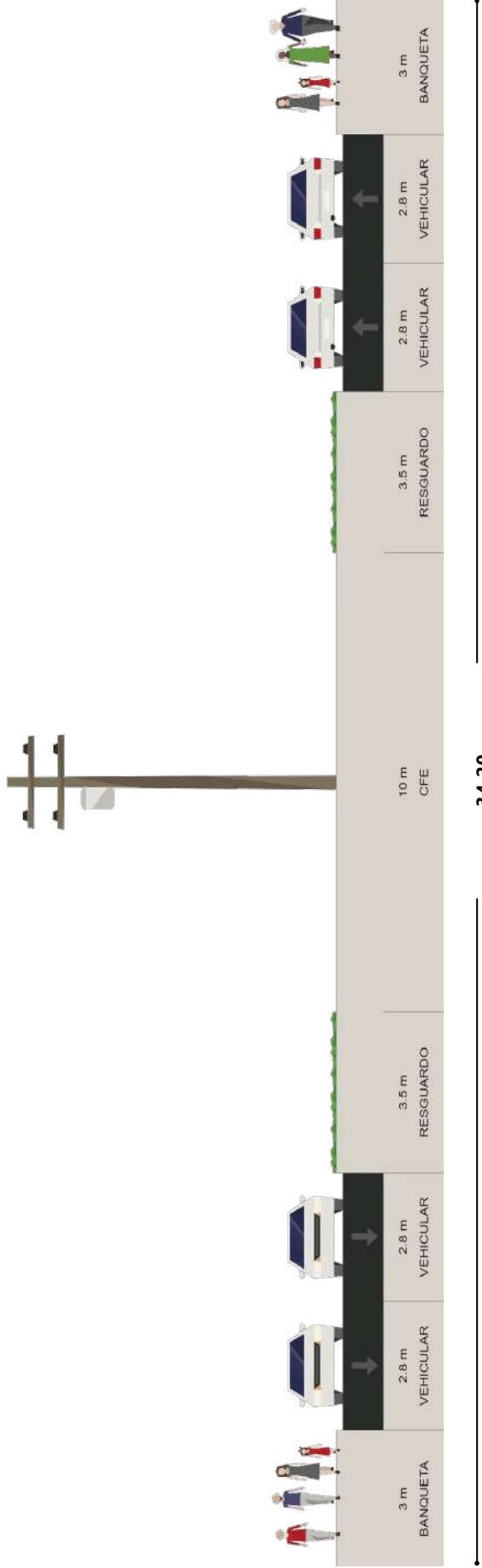
## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: AV. PASEOS DEL PASTIZAL	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SP-158B</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. PARQUES DE ORIENTE - AV. ORIENTE I	SECUNDARIA PROPUESTA

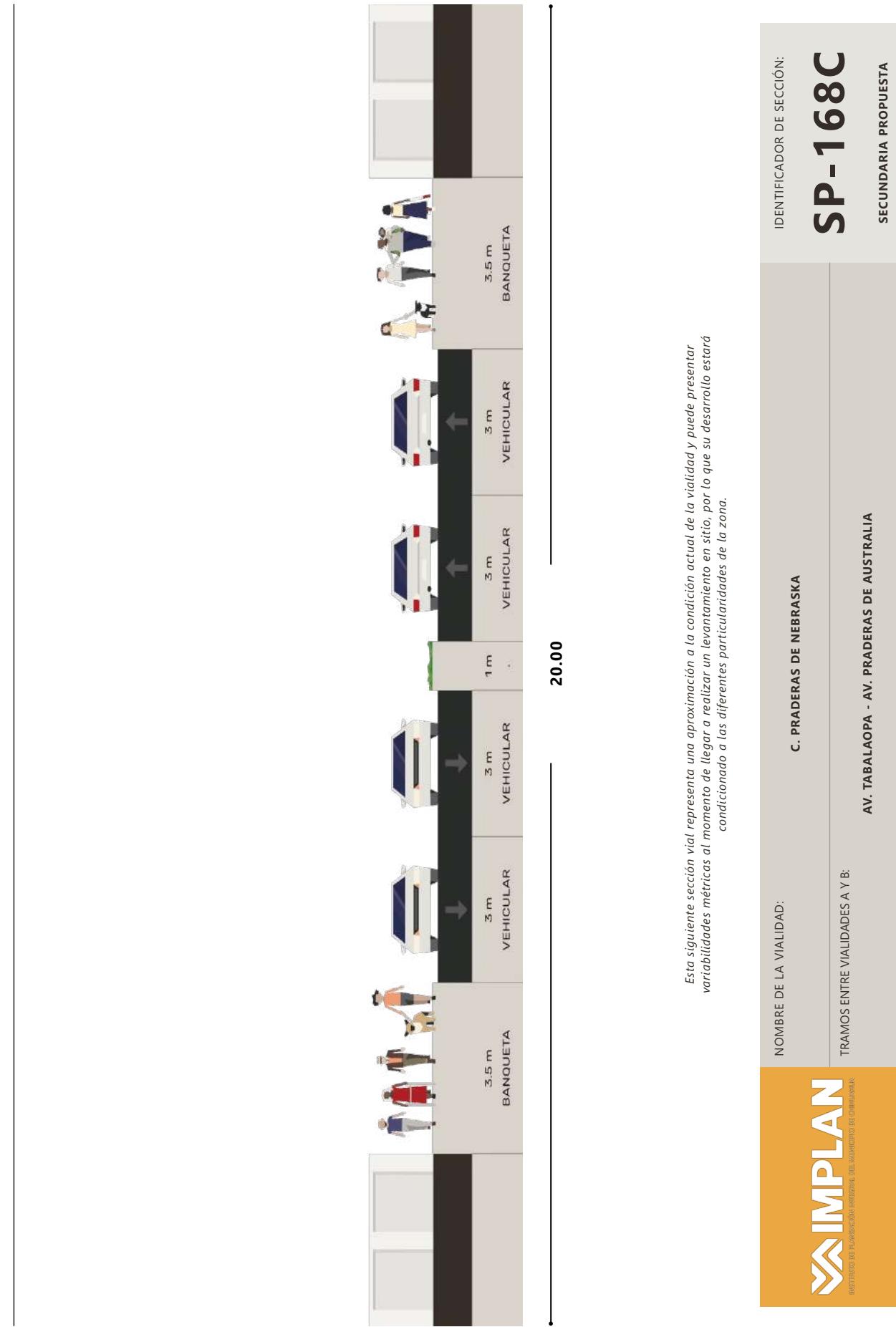
## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



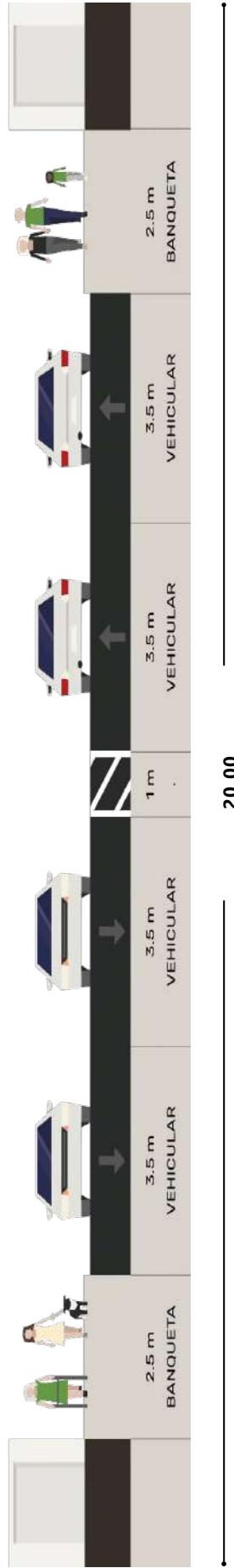
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. PRADERAS (AV. RANCHERIA JUAREZ I)	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. TONALA - AV. TABALAOA	SECUNDARIA PROPUESTA
<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL BARRIO EN CHIHUAHUA</small>		<b>SP-164</b>

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>AV. PRADERAS DEL ALTO VIED</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. PRADERAS DE MADAGASCAR - C. SOL DE SABIK
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MEXICANO PARA EL DESARROLLO DEL CONOCIMIENTO	<b>SP-169B</b> SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: AV. PRADERAS DEL ALTO VIED	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: AV. PUNTA LA ANGOSTURA - AV. ORIENTE AEROPUERTO
<b>SP-169E</b> SECUNDARIA PROPUESTA	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:



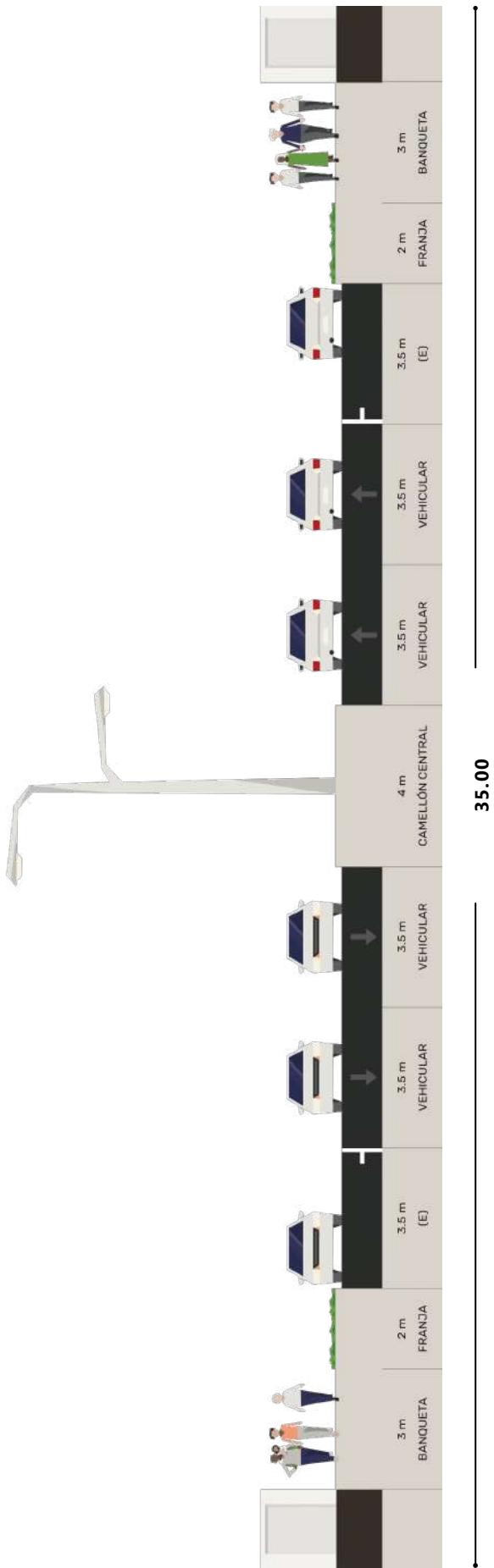
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. PRADERAS DEL ALTO VELD AV. ORIENTE AEROPUERTO - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: <b>SP-169F</b> SECUNDARIA PROPUESTA
<small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>		



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>PROVINCIA DE ALICANTE</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	VIALIDAD LOS NOGALES - COL. DE SAN IDelfonso
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	<b>SP-174C</b> SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. PUNTA EL ALAMILLO

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
C. PUNTA LA VIÑA - AV. PARQUES DE ORIENTE

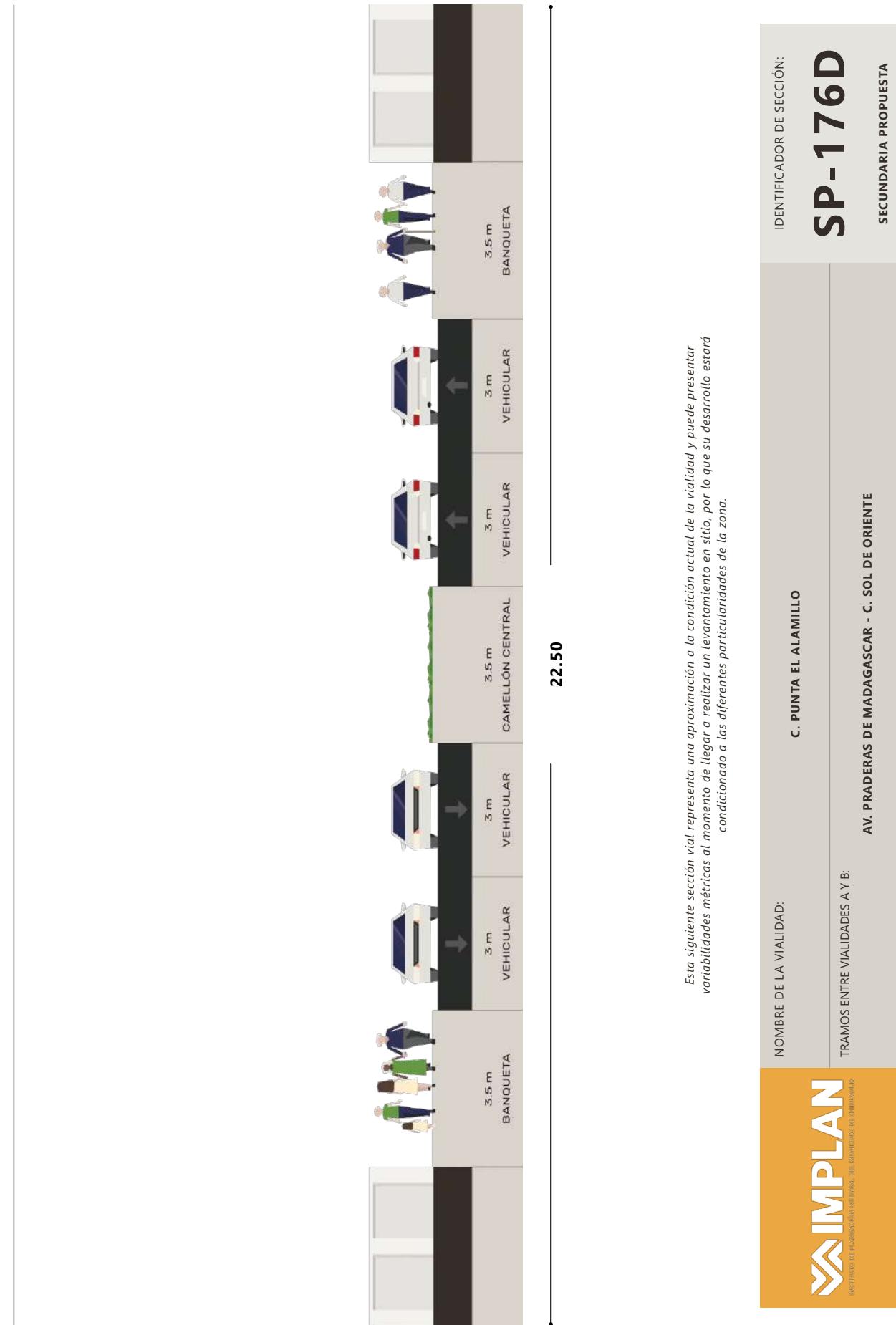
**YAHIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-176B**

SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. RIO AMAZONAS C. RIO NILO - AV. ANTHONY QUINN
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: SECUNDARIA PROPUESTA	<b>SP-183B</b>

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL

 <p><b>SP-185C</b></p> <p><b>SECUNDARIA PROPUESTA</b></p>	<p>Este siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.</p>	<p><b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b> AV. RÍO ATUEL</p> <p><b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b> AV. ANTHONY QUINN - AV. DE LAS INDUSTRIAS</p> <p><b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b> <b>SP-185C</b></p>
---	---	--



NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
C. RÍO CAUCA

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. RÍO NILO - AV. ANTHONY QUINN

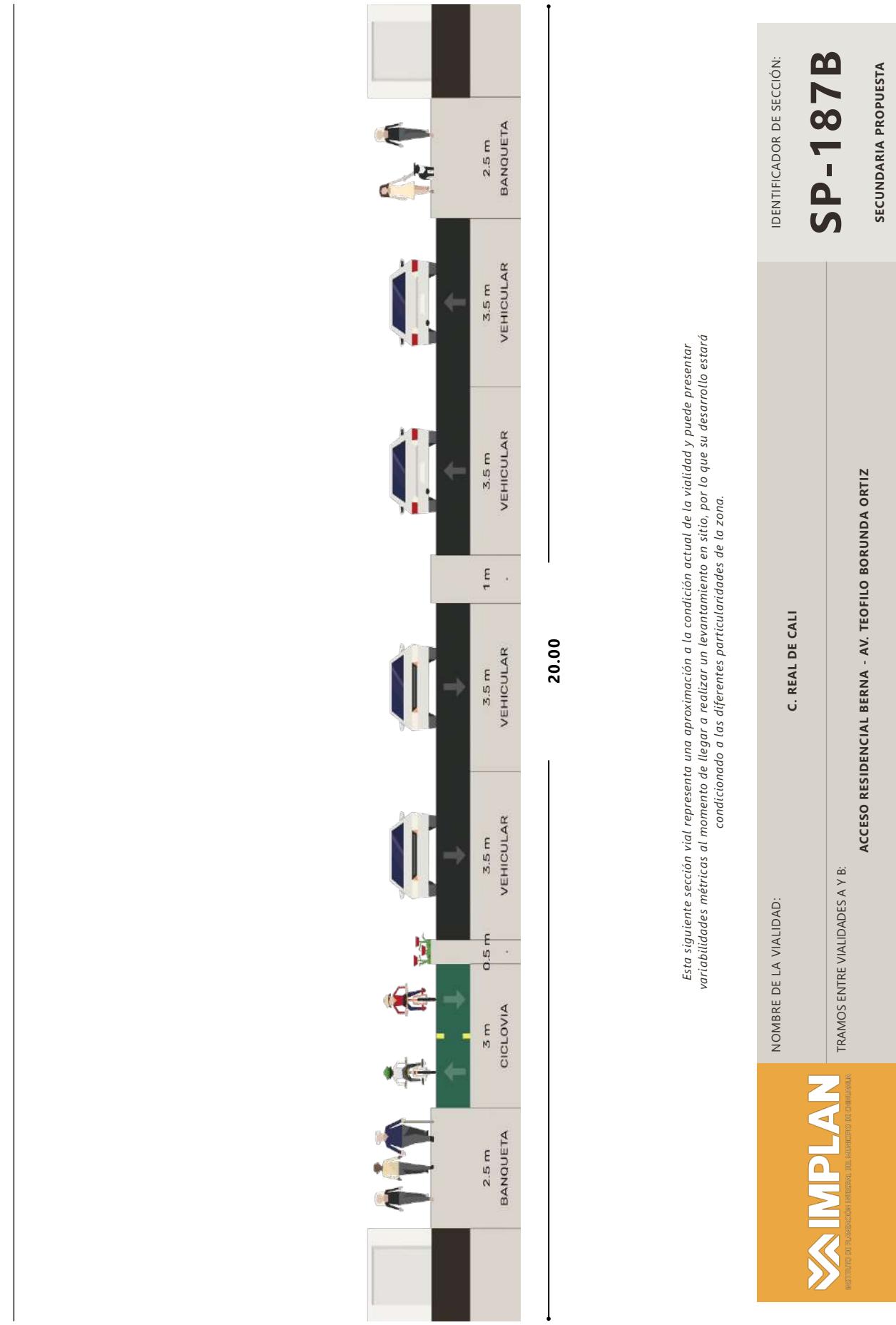
**IMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

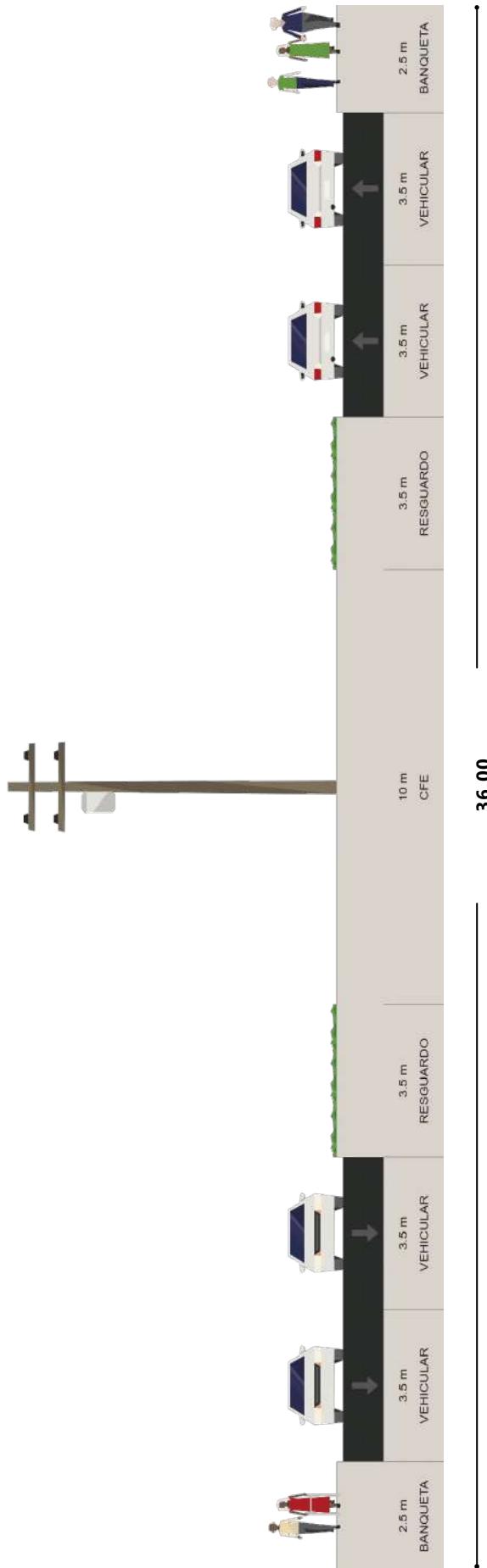
IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**SP-186**

SECUNDARIA PROPUESTA

Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. SIERRA BETA - C. SIERRA GAMA

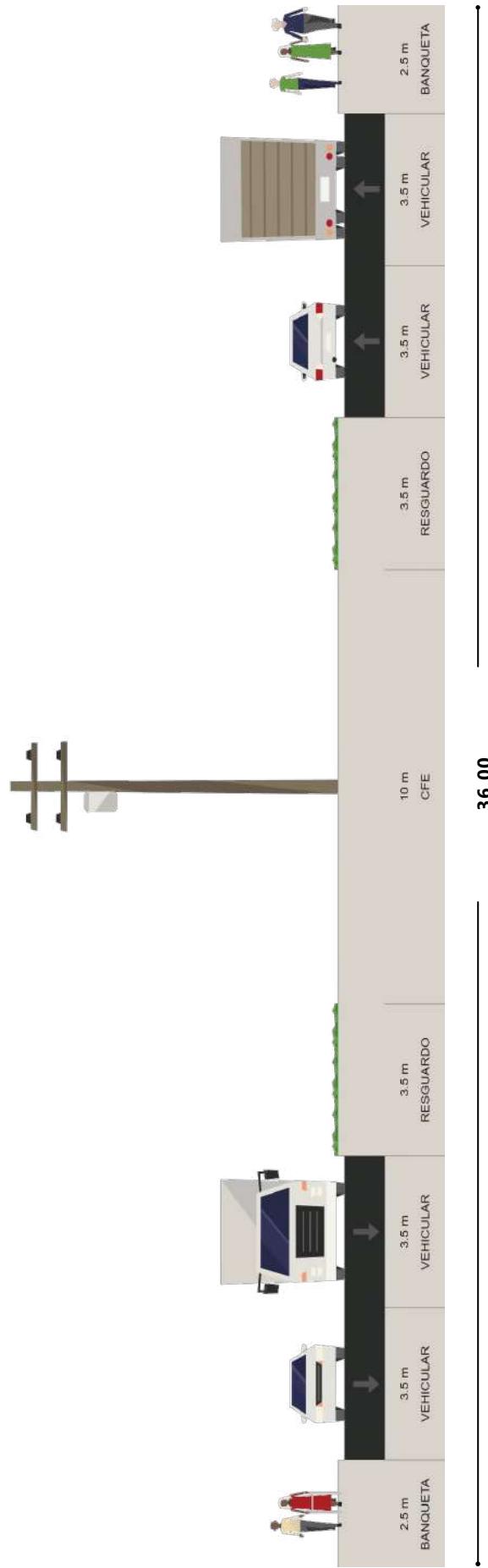
C. SIERRA DELTA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-199A**

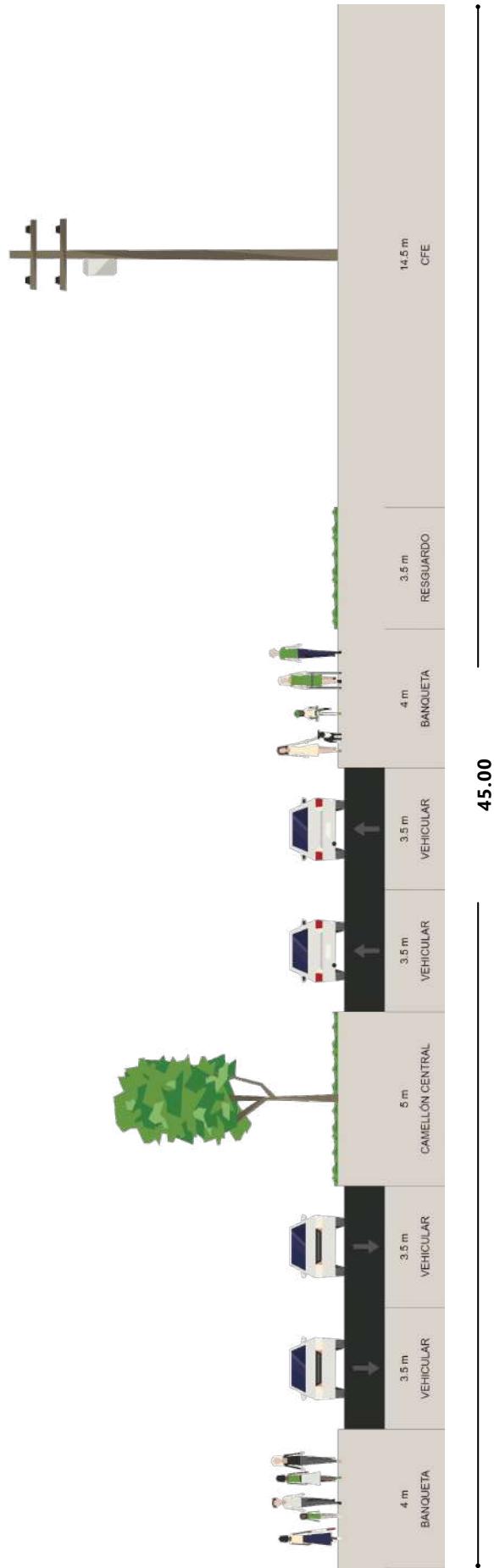
SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

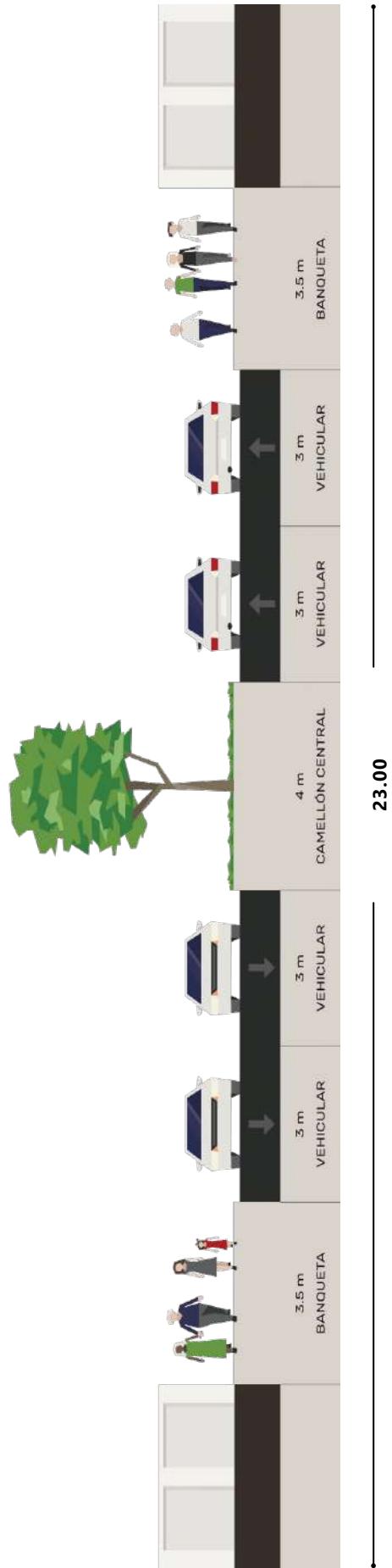
NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  <b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	C. SIERRA DELTA	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  <b>SP-199B</b> SECUNDARIA PROPUESTA
	C. SIERRA EPSILON - C. SIERRA GAMA	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

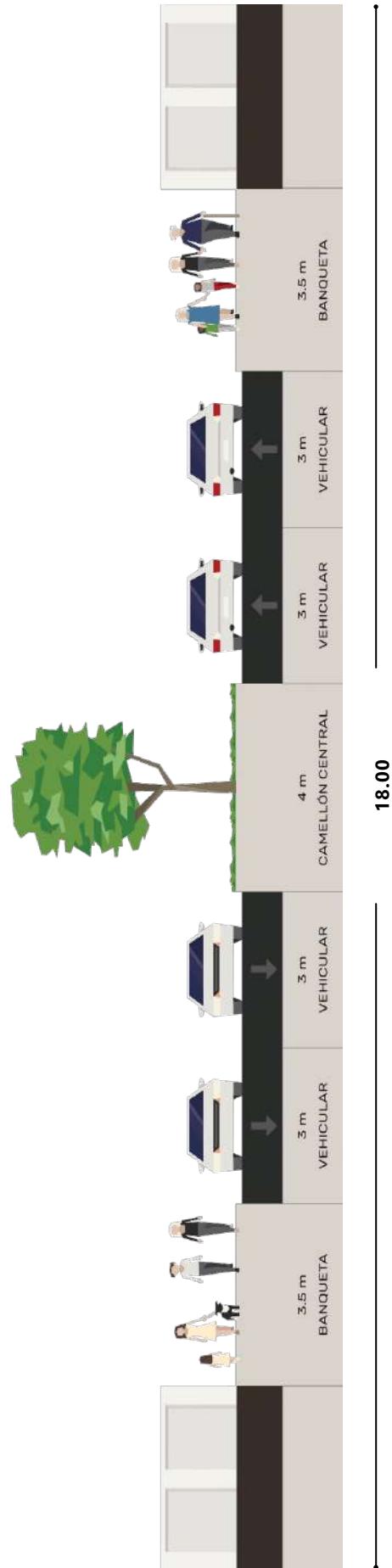
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
C. SIERRA EL PUMA / C. RIVERSIDE  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
BLVD. JUAN PABLO II - C. SIERRA MADRE ORIENTAL

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**SP-201**  
SECUNDARIA PROPUESTA



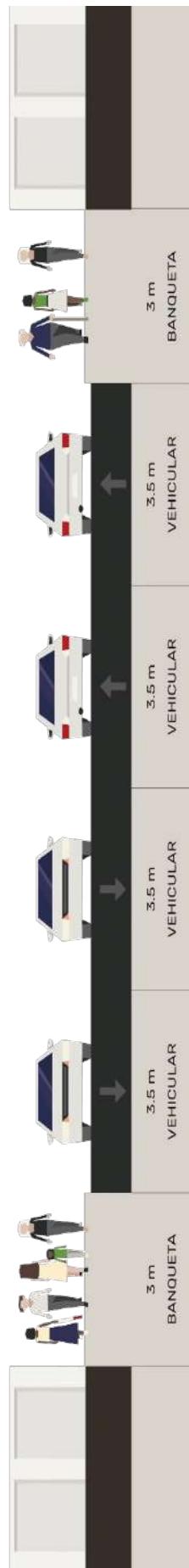
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 01</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. LAS TRES PRESAS - RIO CHUVISCAR	<b>SP-206A</b> SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 05	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN: SECUNDARIA PROPUESTA
AV. TEOFILO BORUNDA ORTIZ - LAT. RIO CHUVISCAR	SP-209	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 06

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 01 - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 02

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

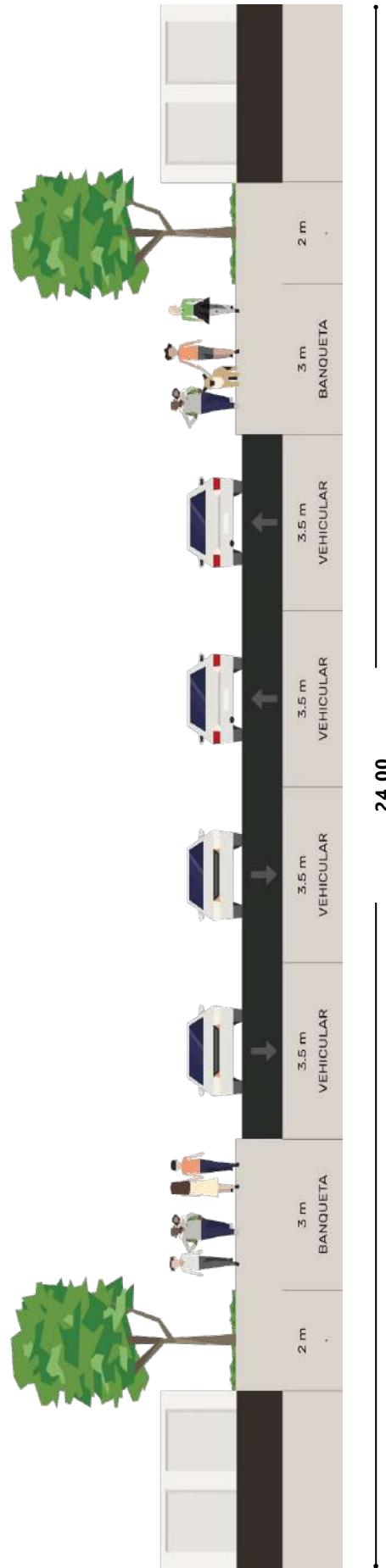
**SP-210**

SECUNDARIA PROPUESTA



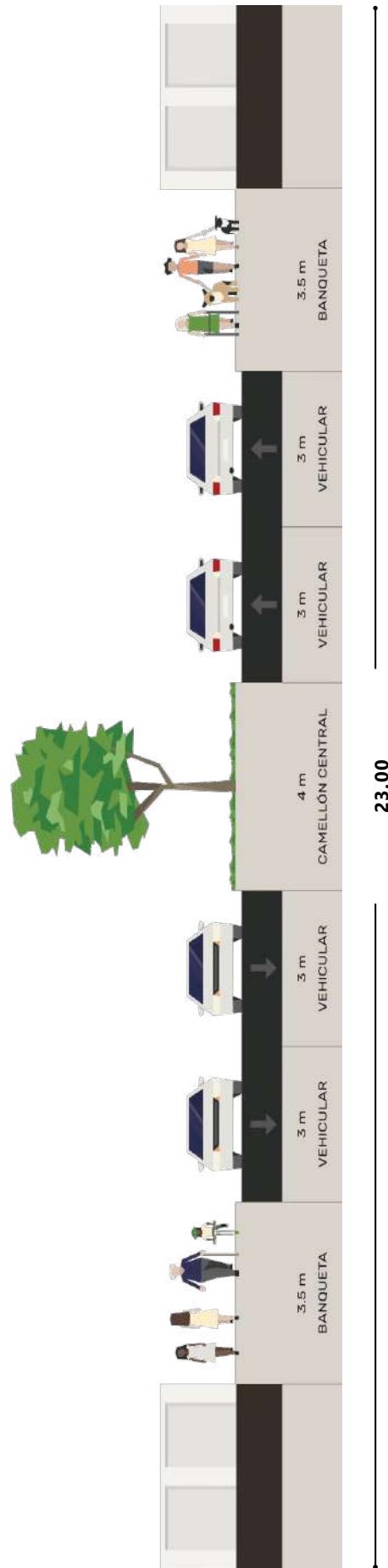
Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 07	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B: <b>C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 01 - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 02</b>		
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA	<b>SP-211</b>	SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

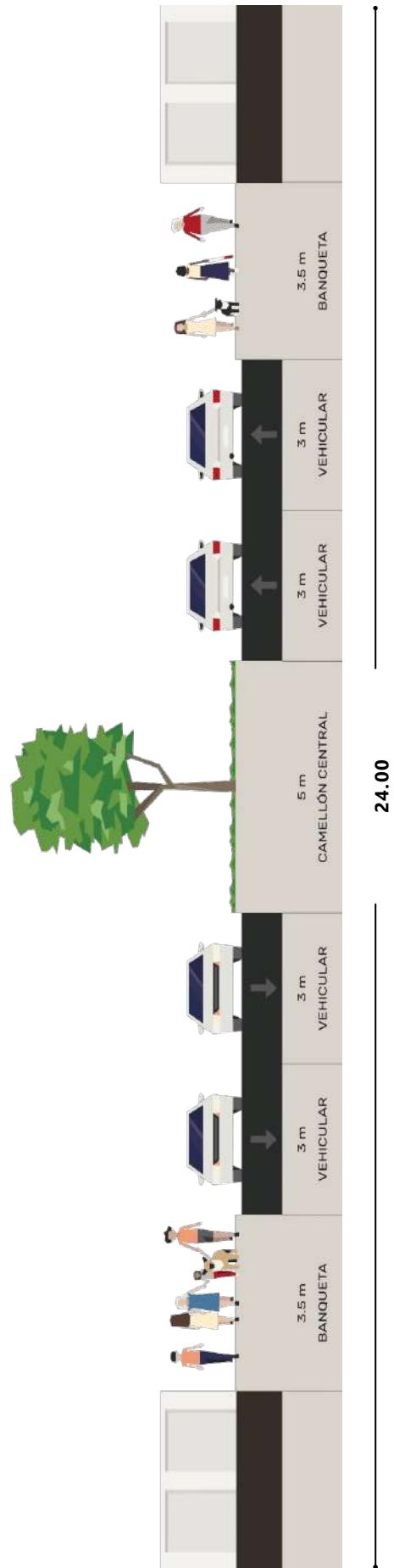
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 04 - C. PRIMARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08	C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  <b>SP-212A</b>
		SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. TRANSFORMACIÓN - C. TEATRO SAN CARLO	SECUNDARIA PROPUESTA

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  IMPLAN	C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 11  AV. INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL - C. HACIENDA LOS MORALES	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  SP-215  SECUNDARIA PROPUESTA
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:		



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

AV. LAS TRES PRESAS - AV. TEOFILIO BORUNDA ORTIZ

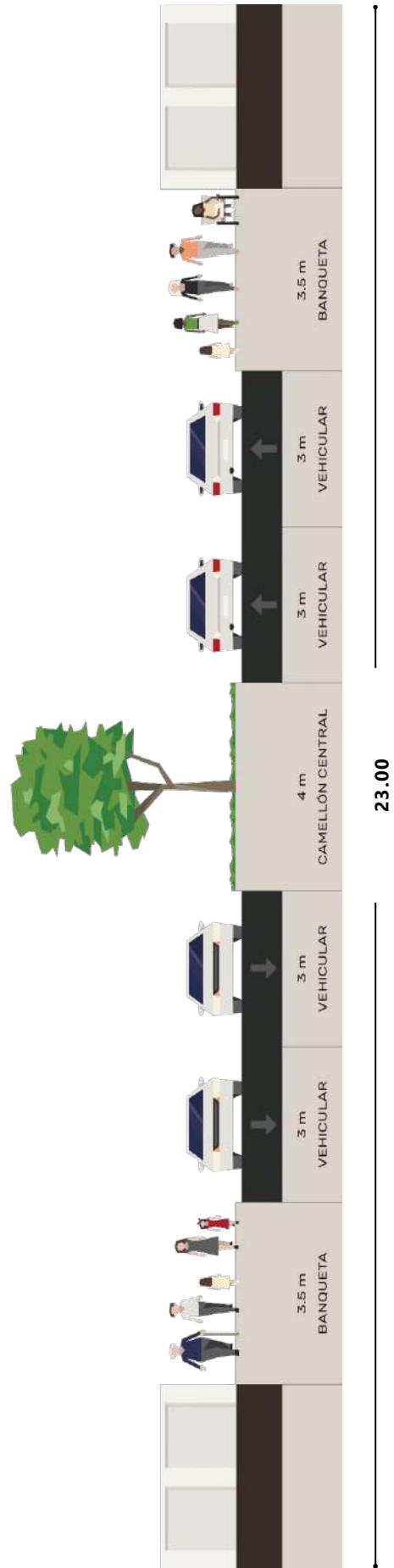
C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 14

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**YIMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN INTEGRAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

SECUNDARIA PROPUESTA

**SP-218**



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:	C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 16	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	C. 205 (C. VALLE DORADO) - AV. TABALOAPA	SP-221
IMPLAN	SECUNDARIA PROPUESTA	INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
C. HACIENDAS TABACALERAS

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
C. HACIENDAS TABACALERAS - C. HACIENDAS TABACALERAS

**IMPLAN**  
INSTITUTO DE PLANEACIÓN REGIONAL DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-222**

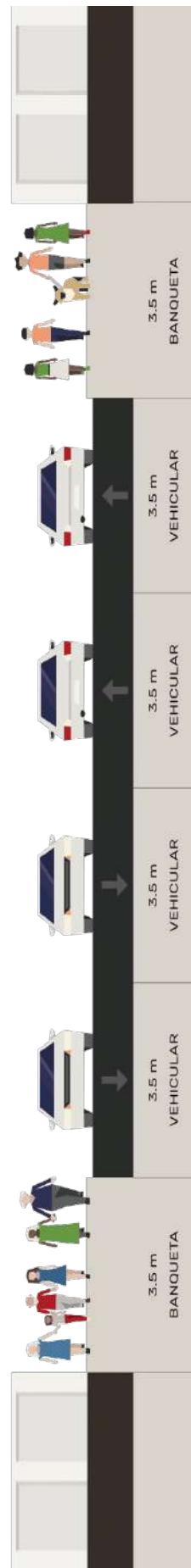
SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

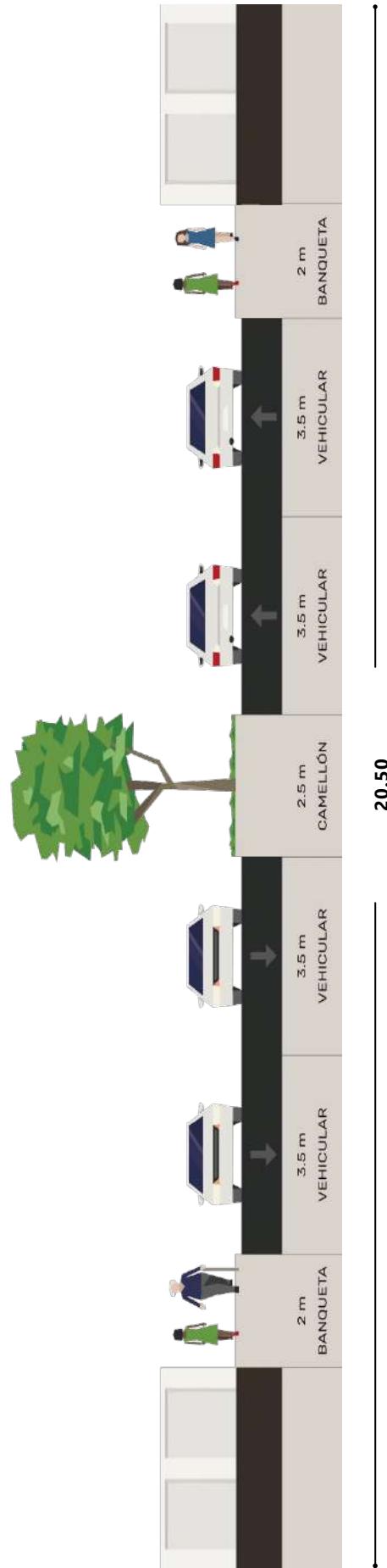
NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  <b>AV. PASEOS DEL SOL - PERIF. FRANCISCO R. ALMADA</b>	C. SOL DE ORIENTE	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  <b>SP-224B</b>
	SECUNDARIA PROPUESTA	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD: TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  C. TEATRO SAN CARLO	C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08 - BLVD. LUIS H. ALVAREZ	IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  <b>SP-226B</b>

**IMPLAN**  
INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA

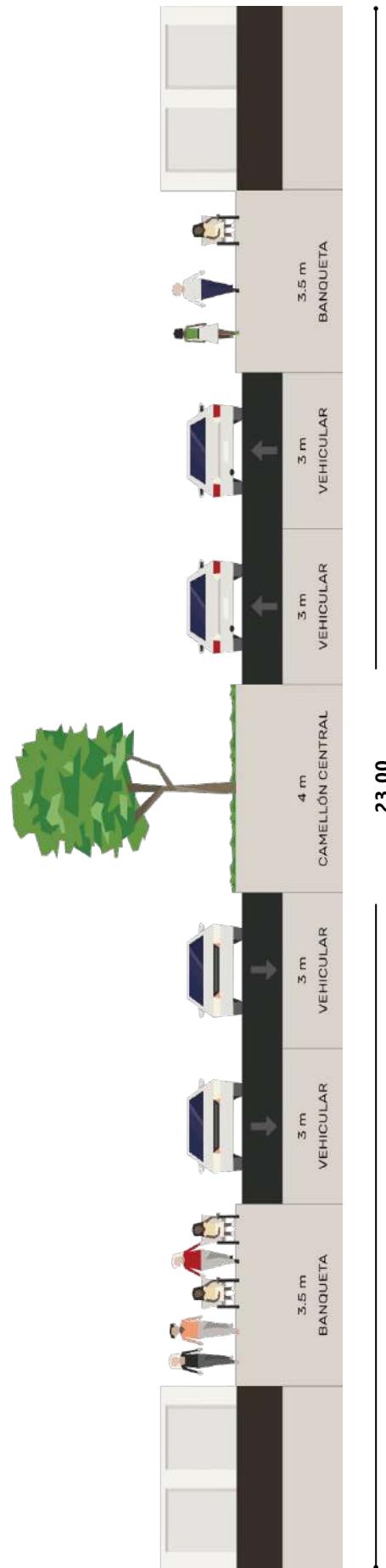


Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>IMPLAN</b> <small>INSTITUTO MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CHIHUAHUA</small>	NOMBRE DE LA VIALIDAD:	AV. TRANSFORMACIÓN
	TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	AV. PALMA REAL - C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 08 SECUNDARIA PROPUESTA

**SP-232C**

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
C. VALLE DE BENAVIDES

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. RÍO DANUBIO "MADRE TERESA DE CALCUTA" - AV. EUGENIO PRADO PROAÑO (AV. ACCESO I)

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
AV. VALLE DE LOZOYA

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
AV. EUGENIO PRADO PROAÑO (AV. ACCESO I) - AV. VENDANOVA

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:  
**SP-240**

SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

BLVD. LUIS H. ÁLVAREZ - C. HACIENDAS TABACALERAS

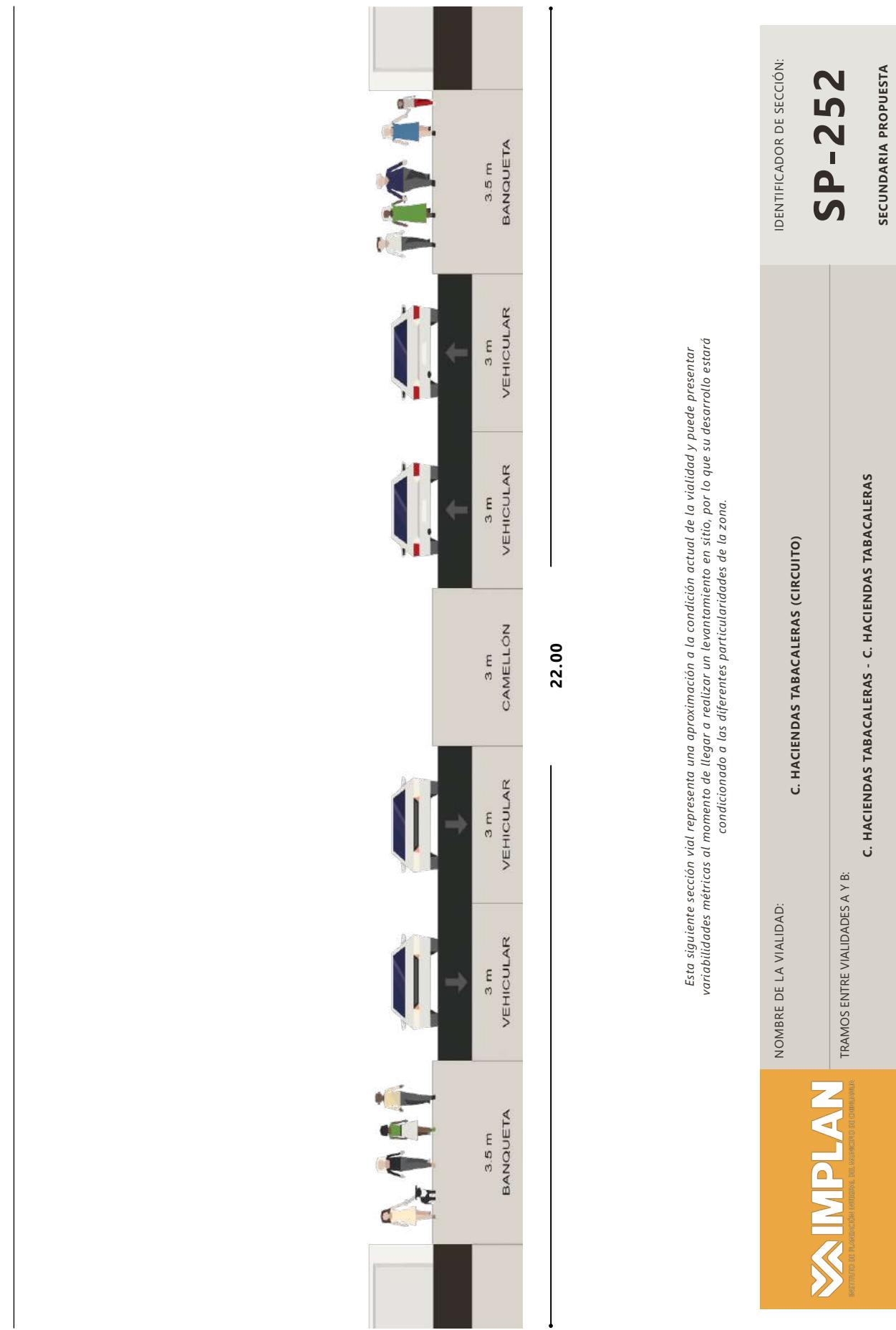
C. HACIENDAS TABACALERAS

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-251**

SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL





Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estaría condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

NOMBRE DE LA VIALIDAD:

C. COLEGIO DE SAN IDELFONSO

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:

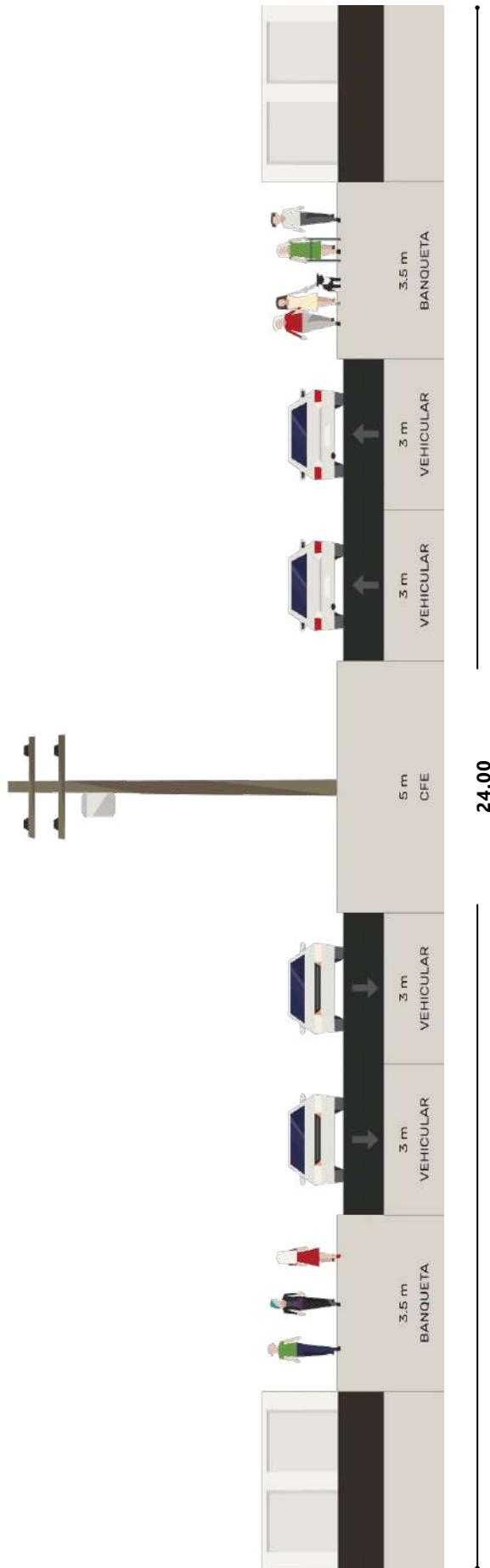
C. HACIENDAS TABACALERAS - AV. ARROYO EL CALORIENTE

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-253**

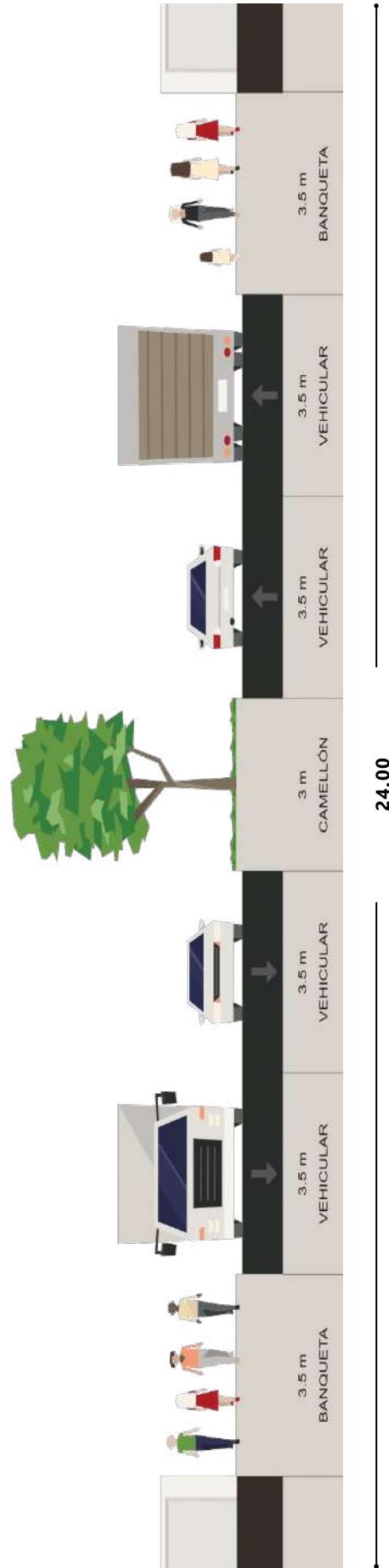
SECUNDARIA PROPUESTA

## ANEXO DE SECCIONES VIALES DE LA ESTRUCTURA VIAL



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	<b>C. SECUNDARIA PROPUESTA SIN NOMBRE 21</b>	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
<b>TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:</b>	<b>C. LLANURA OSAGE - AV. LAS TRES PRESAS</b>	<b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>
<b>IMPLAN</b> INSTITUTO MUNICIPAL DEL DESARROLLO SUSTENTABLE DE CHIHUAHUA, S.A. DE C.V.	<b>SP-255</b>	



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

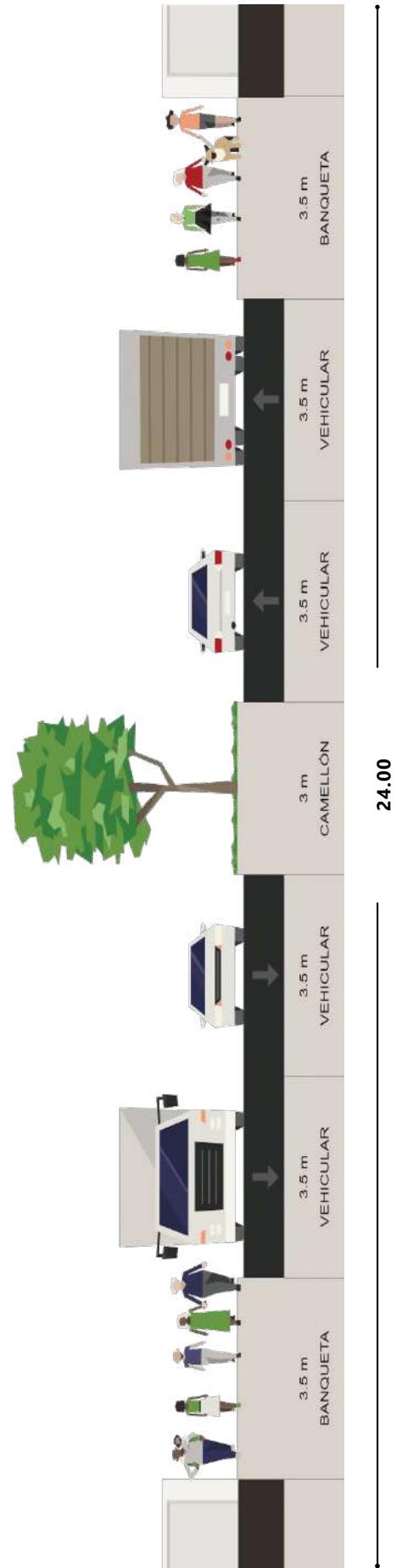
NOMBRE DE LA VIALIDAD:  
AV. JOVITA GRANADOS

TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:  
VIALIDAD SACRAMENTO "C.P. ALONSO BAEZA LOPEZ" - CERROS COLORADOS

IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:

**SP-256**

SECUNDARIA PROPUESTA



Esta siguiente sección vial representa una aproximación a la condición actual de la vialidad y puede presentar variabilidades métricas al momento de llegar a realizar un levantamiento en sitio, por lo que su desarrollo estará condicionado a las diferentes particularidades de la zona.

<b>NOMBRE DE LA VIALIDAD:</b>	AV. TABALAOPA	<b>IDENTIFICADOR DE SECCIÓN:</b>
TRAMOS ENTRE VIALIDADES A Y B:	CARR. CHIHUAHUA-ALDAMA - C. AUTOMOTRIZ	<b>SECUNDARIA PROPUESTA</b>
<b>IMPLAN</b> ESTUDIO DE PLANEACIÓN FEDERAL DEL MERCADO DE CHIHUAHUA		<b>SP-257</b>

EL QUE SUSCRIBE, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA DE GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS **12** DE LA LEY **ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA; 14, 32 Y 38**, FRACCION XII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA, HACE CONSTAR Y CERTIFICA QUE EN PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA FIEL SACADA DE SU ORIGINAL, QUE OBRA EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA, EL CUAL TUVE A LA VISTA PARA SU COTEJO.

LA PRESENTE CERTIFICACIÓN VA EN **260 (DOSCIENTOS SESENTA) FOJAS ÚTILES**, PARA LOS EFECTOS LEGALES QUE PROCEDAN A LOS **DIECISEIS DÍAS** DEL MES DE **JUNIO** DEL AÑO DOS MIL VEINTICINCO.

M. D. OMAR MENDOZA RODRÍGUEZ  
JEFE DE DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA

SERVICIOS JURÍDICOS  
SECRETARÍA DE DESARROLLO  
URBANO Y ECOLOGÍA



Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua

## SECCIONES VIALES FINAL PSMAMS

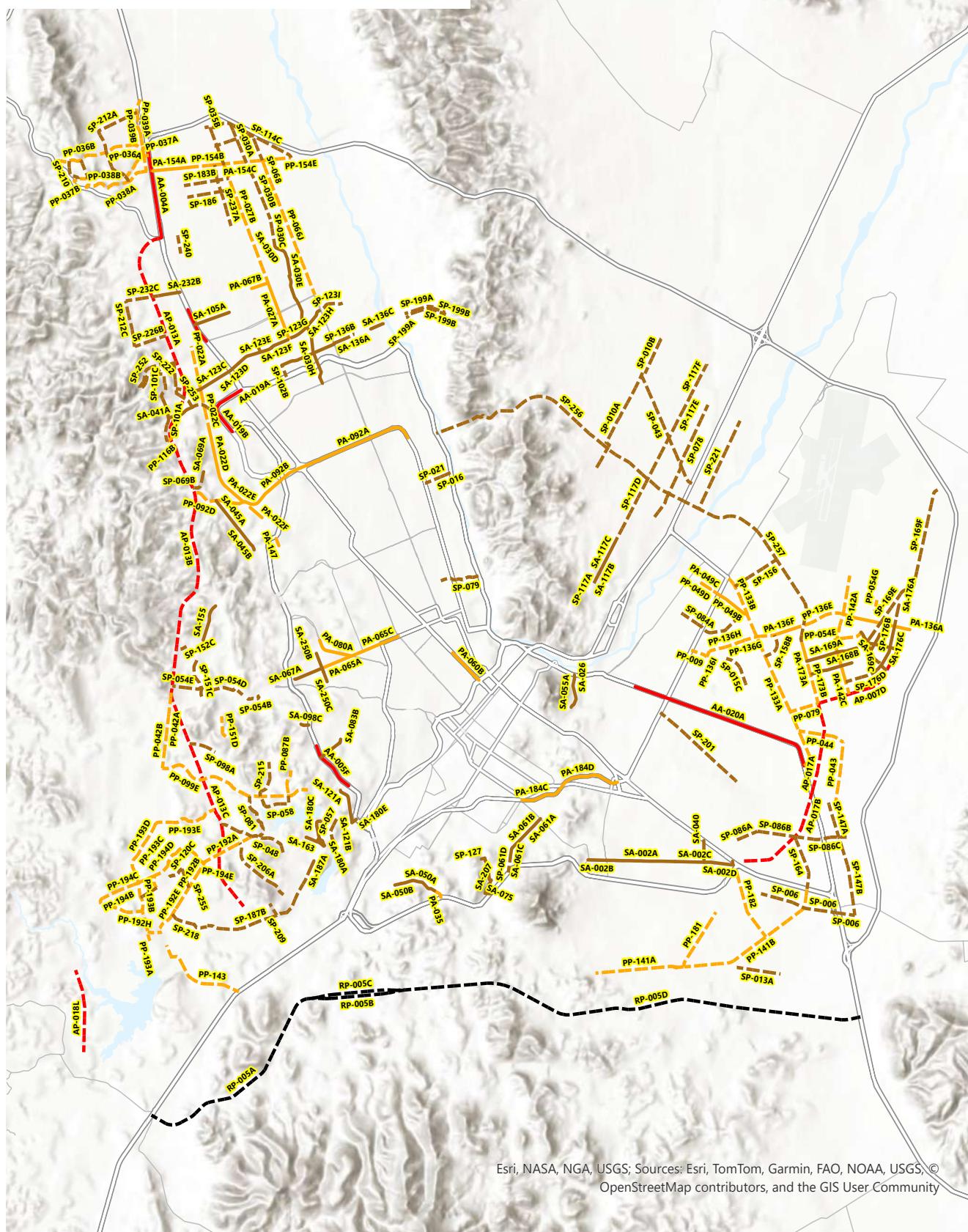
Elaborado por:

**RED PLANNERS**

Febrero 2025

Producto Cartográfico:

**Secciones Viales Modificadas derivadas de las Estrategias del Plan Sectorial Metropolitano,**



EL QUE SUSCRIBE, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA DE GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS **12** DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA; **14, 32 Y 38**, FRACCION XII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA, HACE CONSTAR Y CERTIFICA QUE EN PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA FIEL SACADA DE SU ORIGINAL, QUE OBRA EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA, EL CUAL TUVE A LA VISTA PARA SU COTEJO.

LA PRESENTE CERTIFICACIÓN VA EN **02 (DOS)** FOJAS ÚTILES, PARA LOS EFECTOS LEGALES QUE PROCEDAN A LOS **DIECIOCHO** DÍAS DEL MES DE **JUNIO** DEL AÑO DOS MIL VEINTICINCO.

M. D. OMAR MENDOZA RODRÍGUEZ  
JEFE DE DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA

SERVICIOS JURÍDICOS  
SECRETARÍA DE DESARROLLO  
URBANO Y ECOLOGÍA





Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua

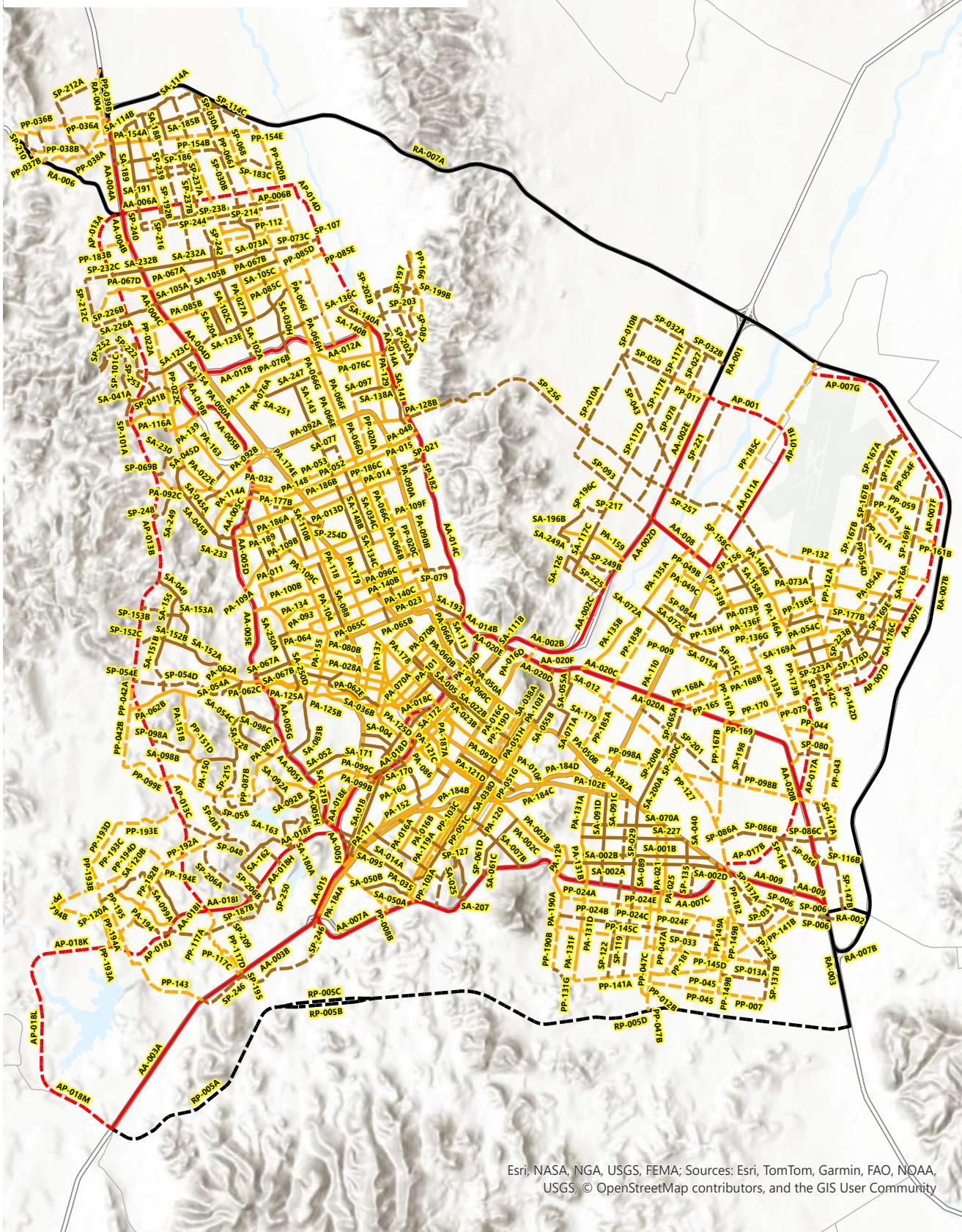
## ESTRUCTURA VIAL FINAL PSMAMS

Elaborado por:

**RED PLANNERS**

Febrero 2025

Producto Cartográfico:  
**Estructura Vial, Plan Sectorial Metropolitano de  
 Movilidad y Accesibilidad Sostenible**



EL QUE SUSCRIBE, JEFE DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA DE GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS **12 DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA; 14, 32 Y 38, FRACCION XII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA**, HACE CONSTAR Y CERTIFICA QUE EN PRESENTE DOCUMENTO ES COPIA FIEL SACADA DE SU ORIGINAL, QUE OBRA EN LOS ARCHIVOS DE ESTA DEPENDENCIA, EL CUAL TUVE A LA VISTA PARA SU COTEJO.

LA PRESENTE CERTIFICACIÓN VA EN **02 (DOS)** FOJAS ÚTILES, PARA LOS EFECTOS LEGALES QUE PROCEDAN A LOS **DIECIOCHO DÍAS** DEL MES DE **JUNIO** DEL AÑO **DOS MIL VEINTICINCO**.

M. D. OMAR MENDOZA RODRÍGUEZ  
JEFE DE DEPARTAMENTO DE SERVICIOS JURÍDICOS DE LA  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA

SERVICIOS JURÍDICOS  
SECRETARÍA DE DESARROLLO  
URBANO Y ECOLOGÍA



**ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA DEL 2025 DE LA COMISIÓN DE  
ORDENAMIENTO METROPOLITANO DE LA ZONA METROPOLITANA DE  
CHIHUAHUA.**

En la Ciudad de Chihuahua, Chihuahua, en el lugar que ocupa la sala de juntas de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología; siendo las 12:15 horas del día 02 de abril del 2025, en cumplimiento del Artículo No. 31 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua, se reunieron de manera presencial los integrantes de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de la Zona Metropolitana de Chihuahua, a la cual fueron previa y debidamente convocados por el M.D.U. Gabriel Martín Valdez Juárez, Secretario de Desarrollo Urbano y Ecología del Estado de Chihuahua, en donde se llevó a cabo un acuerdo, así mismo, la sesión fue desarrollada bajo el siguiente:

**ORDEN DEL DÍA**

ACTIVIDAD
<b>1.Bienvenida por el Secretario de Desarrollo Urbano y Ecología.</b>
<b>2.Presentación del Presídium y lista de asistencia.</b>
<b>3.Presentación por la Directora Alondra María Martínez Ayón, de las modificaciones al documento final del “Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua” (PSMAMS).</b>
<b>4.Presentación del punto: Acuerdo de la toma de conocimiento y aprobación del documento final del “Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua” (PSMAMS).</b>
<b>5.Firma del Acuerdo de Autorización. ACUERDO 01.ORD/02-abril-2025</b>
<b>6.Entrega Oficial del Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua (PSMAMS), a las autoridades Municipales.</b>
<b>7.Mensaje de los Representantes de los Municipios de Chihuahua, Aldama y Aquiles Serdán.</b>
<b>8.Asuntos Generales.</b>
<b>9.Clausura de la Sesión.</b>



## COMISIÓN DE ORDENAMIENTO METROPOLITANO DE LA ZONA METROPOLITANA DE CHIHUAHUA

### **I. Palabras de bienvenida por el Secretario de Desarrollo Urbano y Ecología.**

El M.D.U. Gabriel Martín Valdez Juárez, Secretario de Desarrollo Urbano y Ecología, agradece a todos los asistentes el sesionar de manera presencial y lleva a cabo la exposición de motivos para la realización de la reunión de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano mencionando, explicando que de acuerdo a las disposiciones establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua vigente.

El Presidente menciona el motivo de la sesión, para la aprobación de las modificaciones al documento final del "Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua" (PSMAMS), de donde se derivará un acuerdo, así mismo, da lectura al orden del día para la aprobación de los integrantes de la Comisión.

Esta Comisión de Ordenamiento Metropolitano o de conurbación, según se trate, se integrará por la Federación, las Entidades Federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la zona que se trate, quienes participarán en el ámbito de su competencia para cumplir con los objetivos y principios a que se refiere esta Ley.

### **II. Presentación del Presidium y Lista de asistencia.**

El M.D.U. Gabriel Martín Valdez Juárez se cerciora que todos los convocados estén presentes en la reunión.

Agradeciendo la asistencia, se procede a verificar el quórum legal; con esto, se verifica y confirma el cumplimiento de los integrantes requeridos para la conformación de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 36 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano vigente.

### **III. Presentación por la Directora del Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua (IMPLAN), la M.D.U. Alondra María Martínez Ayón, de las modificaciones al documento final del "Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua" (PSMAMS).**

La Directora presenta el Programa, explicando que las solicitudes por parte de particulares que se ingresaron del Municipio de Chihuahua y uno del Municipio de Aldama, ninguna referente al Municipio de Aquiles Serdán, fueron ingresadas en el periodo de la Consulta Pública, explicando cuales procedieron y cuáles no. Dando un resumen de lo presentado con anterioridad, en el periodo de la Consulta Pública.

Asimismo, menciona ser un plan estratégico generalizado por zonas, mas no al detalle, se puede tomar como base, pero hay que hacer un plan estratégico de cada zona según sus necesidades; en el caso específico del Municipio de Aldama en la solicitud particular de la vialidad secundaria que se plantea desplazar, se sugiere un estudio de impacto vial y a su



vez la aprobación por el Ayuntamiento, debido a que no es una vialidad con jerarquía y sin necesidad de modificar el Plan de Desarrollo Urbano del Municipio en cuestión. Y tomar en cuenta la recomendación emitida por el IMPLAN.

**IV. Presentación del punto: Acuerdo de la toma de conocimiento y aprobación del documento final del “Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua” (PSMAMS).**

A continuación, se somete a consideración de los integrantes de esta Comisión, la aprobación de las modificaciones al documento final del “Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua” (PSMAMS) **presentado**, siendo ésta aprobada de forma unánime.

En cumplimiento al Artículo 53 Fracción VII, de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua.

Una vez presentada esta solicitud por el M.D.U. Gabriel Martín Valdez Juárez, se aprueba por unanimidad de votos de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de la Zona Metropolitana de Chihuahua, y será la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología quien dé seguimiento al proceso.

**V. Firma del Acuerdo de Autorización. ACUERDO 01.ORD/02-abril-2025**

En este momento el M.D.U. Gabriel Martín Valdez Juárez, solicita a los integrantes de la Comisión llevar a cabo el siguiente acuerdo:

De conformidad con los Artículos 53 Fracciones VII y VIII de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua, la Comisión **toma conocimiento y aprueba**, el **Acuerdo el PROGRAMA SECTORIAL METROPOLITANO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE CHIHUAHUA** y se hace entrega a los Municipios que integran la Zona Metropolitana Chihuahua, para la **aprobación** del Programa por los Honorables Ayuntamientos, para su posterior publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Una vez firmado el acuerdo en antes mencionado, se pasa al siguiente punto del orden del día.

**VI. Entrega Oficial del Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua (PSMAMS), a las autoridades Municipales.**

Se les entrega a los representantes de los Municipios de Chihuahua, Aquiles Serdán y Aldama, los oficios con el documento final en formato digital, para dar seguimiento al acuerdo antes mencionado.

**VII. Mensaje de los Representantes de los Municipios de Chihuahua, Aldama y Aquiles Serdán.**

La Directora del IMPLAN Alondra María Martínez Ayón agradece adoptar el instrumento de movilidad y que la Secretaría tomara el proceso, asimismo, el Secretario de Ayuntamiento Lic. Jesús Alfredo Avitia Ponce de León hace mención del beneficio para el Municipio de



Aquiles Serdán debido a que está considerado como un municipio semirural al que apenas se le otorgaron más recursos, bajo nivel económico, carente de capacidades técnicas, ya empieza a tener mayor crecimiento y agradece estar incluido en este plan. Se le cede el uso de la palabra al Director de Desarrollo Urbano del Municipio de Aldama el Lic. Jorge Eduardo Gonzalez Montoya, quien a su vez agradece la invitación a este plan, como municipios hermanos, refiere que la población local diariamente se traslada a Chihuahua por la escasez de empleos, es por esto que hay mucho flujo vehicular, es importante el acercamiento y empatar los municipios, así como tener la movilidad adecuada. El Secretario Valdez realza la importancia del plan que eventualmente se implementaran, las estrategias ahí plasmadas. En seguimiento, la aprobación de los cabildos correspondientes a cada municipio, derivado de esto la publicación en el periódico oficial como lo establece la ley.

### **VIII. Asuntos generales.**

Por otra parte, se solicitó a todos los presentes si se tenía algún comentario adicional a tratar, no habiendo comentarios por parte de los integrantes de esta Comisión.

### **IX. Clausura**

Finalmente, y habiendo agotados todos los puntos del orden del día, el M.D.U. Gabriel Martín Valdez Juárez, Secretario de Desarrollo Urbano y Ecología, da por clausurada la reunión de la Instalación de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de la Zona Metropolitana de Chihuahua para el ejercicio 2025, siendo las 12:55 horas del día 02 de abril del año dos mil veinticinco.



**ENTIDAD FEDERATIVA**

**M.D.U. GABRIEL MARTIN VALDEZ JUÁREZ**

SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA (SDUE),

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

**MUNICIPIOS VINCULADOS**

**M.D.U. ALONDRA MARÍA MARTÍNEZ AYÓN**

EN REPRESENTACIÓN DEL PRESIDENTE MUNICIPAL DE CHIHUAHUA

**LIC. JORGE EDUARDO GONZÁLEZ MONTOYA**

EN REPRESENTACIÓN DE LA PRESIDENTA MUNICIPAL DE ALDAMA

**LIC. JESÚS ALFREDO AVITIA PONCE DE LEÓN**

EN REPRESENTACIÓN DE LA PRESIDENTA MUNICIPAL DE AQUILES SERDÁN



Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenibles de Chihuahua

## FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA PSMAMS

Elaborado por:

**RED PLANNERS**

Febrero 2025



GOBIERNO  
DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

SECRETARÍA DE  
DESARROLLO URBANO  
Y ECOLOGÍA

Chihuahua, Chih. A los 30 días del mes mayo del 2025.

**Fundamentación Jurídica en el proceso para la publicación del “Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua”**

El Gobierno del Estado de Chihuahua, en apego a las disposiciones que establece la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua, en sus siguientes artículos:

**Comisión de Ordenamiento Territorial Metropolitano**

**Artículo 31.** La Comisión de Ordenamiento Territorial Metropolitano, será un mecanismo de coordinación entre autoridades, que se integrará por la persona titular de la Secretaría y por quienes ocupen las presidencias municipales de la zona de que se trate, quienes participarán en el ámbito de su competencia.

La Comisión de Ordenamiento Territorial Metropolitano, tendrá como propósito:

- I. Promover la aprobación, publicación y registro de los planes de las zonas metropolitanas de que se trate, por parte de cada una de las autoridades competentes involucradas.
- II. Proponer la agenda metropolitana y sus prioridades.
- III. Expedir sus reglas de su operación y funcionamiento.

**Elaboración y aprobación de los Planes de Zonas Metropolitanas**

**Artículo 53.** El procedimiento para la elaboración y aprobación de los Planes de Zonas Metropolitanas será el siguiente:

- I. La Secretaría, con el acuerdo de la Comisión de Ordenamiento Territorial Metropolitano, dará aviso público del inicio del proceso de planeación y formulará el proyecto del Plan Metropolitano, haciéndolo del conocimiento de los ayuntamientos que formen parte de la estrategia metropolitana, y del Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial Metropolitano, este último para su amplia difusión, en al

Edificio Héroes de la Revolución, 5to piso,  
Av. Venustiano Carranza No. 803, Col. Obrera  
(614) 429-33-00 Ext. 14901



GOBIERNO  
DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

SECRETARÍA DE  
DESARROLLO URBANO  
Y ECOLOGÍA

Chihuahua, Chih. A los 30 días del mes mayo del 2025.

menos un diario de mayor circulación en la zona, así como en medios físicos y electrónicos de comunicación del Gobierno del Estado.

II. El Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial Metropolitano establecerá un término no menor de sesenta días naturales, para recibir y analizar los comentarios y aportaciones que consideren oportuno formular las personas, instituciones y los distintos grupos relacionados con la materia que integran la comunidad. De igual forma, los ayuntamientos requeridos deberán hacer sus comentarios y aportaciones en un plazo no mayor a sesenta días naturales contados a partir de aquel en que tengan conocimiento del proyecto; en caso de no emitir respuesta en el plazo establecido, se entenderán conformes con su contenido y alcance.

III. La Secretaría organizará por lo menos una audiencia pública, en la que expondrá el proyecto y recibirá las sugerencias y planteamientos de las personas interesadas.

IV. Los comentarios y aportaciones de la consulta serán enviados por el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano a la Comisión de Ordenamiento Territorial Metropolitano, quien está obligada a dar respuesta por escrito a dichos planteamientos, por medio de la Secretaría, en un plazo de veinte días hábiles.

V. Las respuestas a los planteamientos y las modificaciones del proyecto deberán fundamentarse y estarán a consulta de las personas interesadas en las oficinas de la Secretaría, en forma impresa en papel y en forma electrónica a través de sus sitios web, durante un plazo de quince días hábiles.

VI. Cumplidas las formalidades anteriores, la Secretaría elaborará el documento final, que contendrá las modificaciones que resulten aplicables, derivado de la consulta a que se refiere este artículo.

VII. Una vez que la Secretaría emita el documento final a que se refiere la fracción que antecede, será presentado ante la Comisión de Ordenamiento Territorial Metropolitano para su aprobación.

VIII. Una vez aprobado el Plan por la Comisión, deberá someterse a la aprobación de los ayuntamientos involucrados. Hasta que haya sido aprobado por los

Edificio Héroes de la Revolución, 5to piso,  
Av. Venustiano Carranza No. 803, Col. Obrera  
(614) 429-33-00 Ext. 14901



GOBIERNO  
DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

SECRETARÍA DE  
DESARROLLO URBANO  
Y ECOLOGÍA

Chihuahua, Chih. A los 30 días del mes mayo del 2025.

ayuntamientos respectivos se procederá a la publicación en el Periódico Oficial del Estado, teniendo efectos jurídicos inmediatos al día siguiente de su publicación.

IX. Posterior a su publicación, deberá ser inscrito en el Registro Público de la Propiedad.

Una vez aprobados y publicados los planes de las zonas metropolitanas, los municipios tendrán el plazo de un año para expedir o adecuar sus planes de desarrollo urbano y los correspondientes a los centros de población involucrados, los cuales deberán tener la debida congruencia, coordinación y ajuste con el plan de la zona metropolitana o conurbación correspondiente.

Asimismo, en el Código Municipal para el Estado de Chihuahua en su siguiente artículo:

**Artículo 28.** Son facultades y obligaciones de los Ayuntamientos:

XXXV.- En general, promover en la esfera administrativa, todo aquello que fuere necesario, para el mejor desempeño de las funciones que este Código y otras disposiciones legales les señalen.

Con base en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua en sus siguientes artículos:

**Artículo 7.** Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

LVIII. Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno.

**Artículo 27.** Atribuciones de las autoridades municipales.

Corresponden a los Municipios, las siguientes atribuciones:

Edificio Héroes de la Revolución, 5to piso,  
Av. Venustiano Carranza No. 803, Col. Obrera  
(614) 429-33-00 Ext. 14901



GOBIERNO  
DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

SECRETARÍA DE  
DESARROLLO URBANO  
Y ECOLOGÍA

Chihuahua, Chih. A los 30 días del mes mayo del 2025.

III. Coadyuvar con las autoridades estatales en la instrumentación del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

VI. Elaborar, evaluar y vigilar el cumplimiento de los planes y programas de su competencia, en competencia, en materia de movilidad y seguridad vial.

#### OBJETIVO

##### 3.1 Coordinación Interinstitucional.

**Artículo 28.** Convenios de coordinación y de colaboración.

El Estado y los Municipios podrán establecer vínculos de colaboración y coordinación a través de la suscripción de convenios con la Federación, Estados o Municipios de otras entidades federativas, en materia de movilidad y seguridad vial. De la misma manera tendrá colaboración con la ciudadanía organizaciones sociales, empresariales, educativas, con organismos de la sociedad civil, instituto de investigación científica o tecnológica atendiendo a lo dispuesto por el marco legal aplicable.

**Artículo 30.** Coordinación metropolitana.

La planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas, deberá realizarse de manera conjunta y coordinada entre Municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua, en su caso, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.



GOBIERNO  
DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

SECRETARÍA DE  
DESARROLLO URBANO  
Y ECOLOGÍA

Chihuahua, Chih. A los 30 días del mes mayo del 2025.

**Con base en la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Chihuahua en su artículo:**

**Artículo 31.** A la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

**Fracción I.** En materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, inciso c) Impulsar, en coordinación con las autoridades federales y municipales, la planeación y el ordenamiento del territorio estatal para su máximo aprovechamiento, con la formulación de políticas que armonicen:

1. El crecimiento y regulación de asentamientos humanos y centros de población;
2. El desarrollo urbano con criterios uniformes respecto de la planeación, control y crecimiento con calidad de las ciudades y zonas conurbadas y/o metropolitanas del Estado, además de los centros de población en general.
3. Las ventajas productivas de las diversas regiones del Estado.

g) Promover y concertar programas de vivienda y de desarrollo urbano en las zonas conurbadas y metropolitanas, apoyar su ejecución, con la intervención que corresponda al Gobierno Federal y con la participación de los gobiernos municipales, así como de los sectores social y privado, a efecto de que el desarrollo estatal en la materia se oriente hacia una planeación sustentable y de integración.

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Incorporado a este documento, las tres certificaciones, referentes a la presentación y en su caso aprobación, del “**Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible de Chihuahua**” en las sesiones de cabildo de los municipios pertenecientes a la zona metropolitana de Chihuahua.

Edificio Héroes de la Revolución, 5to piso,  
Av. Venustiano Carranza No. 803, Col. Obrera  
(614) 429-33-00 Ext. 14901



# Aquiles Serdán

GOBIERNO MUNICIPAL 2024 - 2027

Aquiles Serdán, Chih a 26 de mayo del 2025  
OF. No. S.A./049/2025

Asunto: El que se indica

A QUIEN CORRESPONDA  
PRESENTE. -

EL C. LIC. JESÚS ALFREDO AVITIA PONCE DE LEÓN, SECRETARIO DEL H.  
AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE AQUILES SERDÁN, CON FUNDAMENTO  
EN LO DISPUESTO PIR EL ARTÍCULO 63 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL  
ESTADO DE CHIHUAHUA, HACE CONSTAR Y,

## CERTIFICA

Que, en el libro de actas del ayuntamiento, se encuentra asentado en el acta No. S.O.003/2025 celebrada el día 21 de mayo del año dos mil veinticinco, dentro del Orden del Día, en el punto Número Tres, referente a la **PRESENTACIÓN Y EN SU CASO APROBACIÓN DEL PROGRAMA SECTORIAL METROPOLITANO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD SUSTENTABLE DE CHIHUAHUA**, en los siguientes términos:

Se presentó al cabildo el documento final, así como el archivo completo del Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sustentable de Chihuahua, En uso de la palabra la Presidenta Municipal, Lic. Teresa Erives Baca expuso que se ha venido trabajando en este programa de manera conjunta con los municipios de Chihuahua y Aldama, así como con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, que es la que ha coordinado los trabajos para desarrollar este Programa Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad, que se diseñó para mejorar la movilidad en la zona conurbada de los municipios de Aquiles Serdán, Aldama y Chihuahua, y que finalmente se concretó gracias a la participación de los tres municipios y de la Secretaría de Desarrollo Urbano, y por el gran apoyo del IMPLAN, Instituto Municipal de Planeación del municipio de Chihuahua. Durante la presentación se vieron a detalle las diferentes etapas de desarrollo del programa, quedando los asistentes convencidos del impacto que este tendrá en el futuro en



614 451 51 77



ayuntamientoaquilesserdan.gob.mx



C. Juárez s/n, Col. Centro, Aquiles Serdán, Chihuahua



## Aquiles Serdán

GOBIERNO MUNICIPAL 2014 - 2027

la zona metropolitana de Chihuahua, donde convergen los 3 municipios participantes.

Una vez terminada la presentación del programa, y al no haber más participaciones sobre el tema, se tomó el siguiente:

### ACUERDO

**ÚNICO. – SE APRUEBA POR UNANIMIDAD DE VOTOS DE LOS PRESENTES, EL PROGRAMA SECTORIAL METROPOLITANO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE CHIHUAHUA.**

Lo que me permite hacer constar, para los efectos legales a que haya lugar, a los 26 días del mes de mayo de dos mil veinticinco, en la Cd. de Aquiles Serdán, Chihuahua.



**SECRETARÍA DEL  
AYUNTAMIENTO**

ATENTAMENTE

LIC. JESÚS ALFREDO AVITIA PONCE DE LEÓN  
SECRETARIO DEL H. AYUNTAMIENTO DE  
AQUILES SERDÁN





**"2025 Año del Bicentenario de la Primera Constitución del Estado de Chihuahua"**

EL SUSCRITO LIC. RAMIRO VAQUERA VICENCIO, SECRETARIO DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE ALDAMA, ESTADO DE CHIHUAHUA, HACE CONSTAR Y -----

**C E R T I F I C A**

QUE EN SESIÓN NO. 24 EN SU CARÁCTER DE ORDINARIA DEL HONORABLE AYUNTAMIENTO, CELEBRADA EL DÍA 08 DE MAYO DEL 2025, CONTANDOSE CON LA PRESENCIA DE LA MAYORÍA DE LOS INTEGRANTES QUE CONFORMAN EL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE ESTE MUNICIPIO DE ALDAMA, CHIH., EN SU PUNTO SÉPTIMO.- LECTURA DE CORRESPONDENCIA RECIBIDA TURNÁNDOSE A COMISIONES SI ES EL CASO.

\* Se da lectura a oficio enviado por el Lic. Jorge Eduardo González Montoya, Director de Desarrollo Urbano y Ecología, el cual dice lo siguiente:

H. AYUNTAMIENTO DE ALDAMA  
PRESENTE-.

Por medio de la presente someto a consideración la revisión y en su caso la aprobación para el Programa Sectorial Metropolitano de accesibilidad y Movilidad Sostenible (PSMAMS) el cual abarca Aquiles Serdán, Aldama y Chihuahua; anexando la solicitud por el M.D.U. Gabriel Martín Valdez Juárez Secretario de Desarrollo Urbano y Ecología del Estado, así como el documento final en CD, así como la constancia de acuerdo de la Primera Sesión Ordinaria.

La Presidenta Municipal menciona que respecto a esta solicitud está enterada que el día de hoy se reunieron para revisar este tema y considera que están listos para someterlo a votación.

Se somete a votación la propuesta de la Presidenta Municipal si desean someterlo a votación en esta sesión, **siendo aprobado por mayoría de votos con 11 votos a favor y 1 abstención de la Regidora Mtra. Claudia Corina Arzate Ortega por desconocimiento.**

Se somete a votación del H. Ayuntamiento el Programa Sectorial Metropolitano de accesibilidad y Movilidad Sostenible (PSMAMS) el cual abarca Aquiles Serdán, Aldama y Chihuahua, **siendo aprobado por mayoría de votos con 11 votos a favor y 1 abstención de la Regidora Mtra. Claudia Corina Arzate Ortega por desconocimiento.**

De conformidad con la fracción II del artículo 63 del Código Municipal para el Estado de Chihuahua, se autoriza y firma la presente certificación en la ciudad de Aldama, Chihuahua, a los 27 días del mes de mayo del año 2025.



Calle Segunda No. 2, Col. Centro Aldama,  
Chih. CP. 32910  
TEL. (614)451-0121



SECRETARÍA DEL  
H. AYUNTAMIENTO  
S.O. 09/2025

Mtro. Carlos Alejandro Olivas Buhaya, Subsecretario del H. Ayuntamiento del Municipio de Chihuahua, hace constar y certifica:

Que en Sesión Ordinaria del H. Ayuntamiento verificada con fecha 14 de mayo del año 2025, dentro del punto número doce del orden del día, a la letra se asienta lo siguiente:

Para desahogar este punto, el Secretario del Ayuntamiento, Maestro Roberto Andrés Fuentes Rascón, otorga el uso de la palabra a la Regidora Rosa Carmona Carmona, a fin de que dé lectura al dictamen que presentan quienes integran las Comisiones Unidas de Regidores de Desarrollo Urbano, de Movilidad Sustentable, Seguridad Vial y Transporte y de Gobernación, relativo a la aprobación del Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible (PSMAMS)... Al concluir la presentación del dictamen, se somete a votación del pleno para su aprobación, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 22 y 24 del Código Municipal para el Estado de Chihuahua; 15, 35, 71 y demás relativos y aplicables del Reglamento Interior H. del Ayuntamiento del Municipio de Chihuahua, se tomó por unanimidad de votos, el siguiente:

#### A C U E R D O

**PRIMERO.** Se autoriza el Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible, por parte del H. Ayuntamiento de Chihuahua, cuya versión digital se adjunta al presente para lo conducente.

**SEGUNDO.** Túrnese a la Secretaría General de Gobierno a fin de dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 74 fracción X de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua, que establece que los ayuntamientos aprobarán el Plan y lo remitirán al Ejecutivo Estatal para su publicación en el Periódico Oficial del Estado dentro de los diez días hábiles siguientes a su recepción y una vez publicado, el Plan deberá inscribirse en Registro Público de la Propiedad y editarse en medios impresos y electrónicos para su difusión.

**TERCERO.** Túrnese el presente a la Secretaría del H. Ayuntamiento, a efecto de que se publique en la Gaceta Municipal.

#### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible aprobado entrará en vigor al día siguiente de su publicación.



**SEGUNDO.** Las autorizaciones en trámite o expedidas con anterioridad a la entrada en vigor del Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible, continuarán en los términos en que fueron formuladas hasta su conclusión.

**TERCERO.** En caso de existir disposiciones contrarias a las establecidas en el Programa Sectorial Metropolitano de Accesibilidad y Movilidad Sostenible, prevalecerá lo dispuesto en la misma.

Se autoriza y firma la presente certificación, en la ciudad de Chihuahua, Chihuahua, a los 21 días del mes de mayo del año dos mil veinticinco.

El Subsecretario del H. Ayuntamiento

Mtro. Carlos Alejandro Olivas Buhaya.

