Transporte

Transporte es un entorno complejo, ya que en él todos somos participes de una u otra forma, ya sea como peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros, operadores del transporte público, usuarios del transporte público, o en su caso nos vemos beneficiados del mismo ya que nos permite el arribo de diversos productos y servicios a nuestros hogares o entorno, sin los cuales no podíamos tener la forma de vida actual.

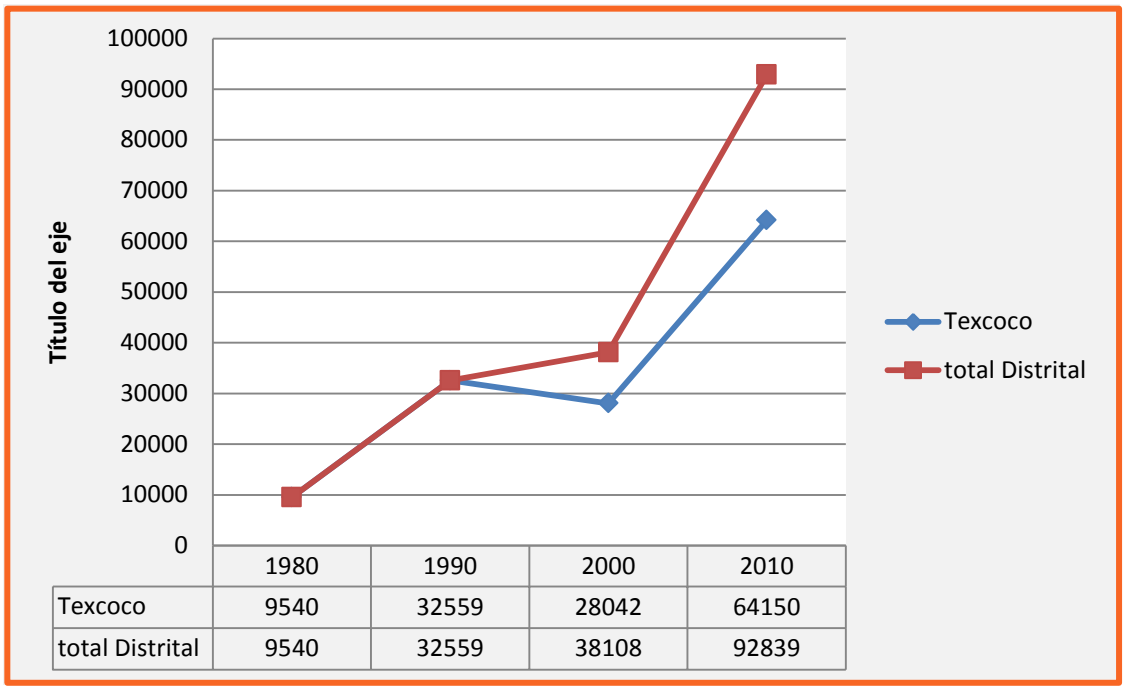
Por esto el transporte y la vialidad, que en algunos lugares se utiliza un término que engloba este y más, la movilidad urbana es decir cómo nos movemos y como se mueven las mercancías en el entorno urbano, buscar la forma más eficiente de movernos generando la menor afectación al medio ambiente y el mejor entorno social que permita una sana convivencia entre los habitantes del municipio.

En este contexto Texcoco al ser un municipio conurbado de la Ciudad de México, presenta los problemas que se viven en el entorno de un área metropolitana por lo que se presentan los siguientes datos sobre cómo nos movemos en el Valle de México lo que es equivalente en su debida proporción en Texcoco:

- Población: 20 millones **(INEGI, 2010)**
- Viajes diarios: 49 millones (Elaboración CTS EMBARQ México basado en la Encuesta Origen-destino, 2007)
- 53% en transporte público.
- 17% en transporte privado.
- 30% en transporte no motorizado (29% a pie, 1% en bicicleta)
- Automóviles: 5.5 millones (Cálculo CTS EMBARQ México basado en datos del INEGI para Estado de México y Distrito Federal)
- Tiempo promedio de viaje por persona al día: 2 horas*
- Viajes metropolitanos: hasta 5 horas al día*
- Gasto promedio: $28 pesos al día (50% del salario mínimo) (Estimaciones CTS EMBARQ México basadas en la Encuesta Origen- destino. 2007).
- La velocidad promedio en la ciudad disminuyó entre 1990 y 2007 de 38.5 kilómetros por hora, a 17 km/h (Datos de Gobierno del Distrito Federal).

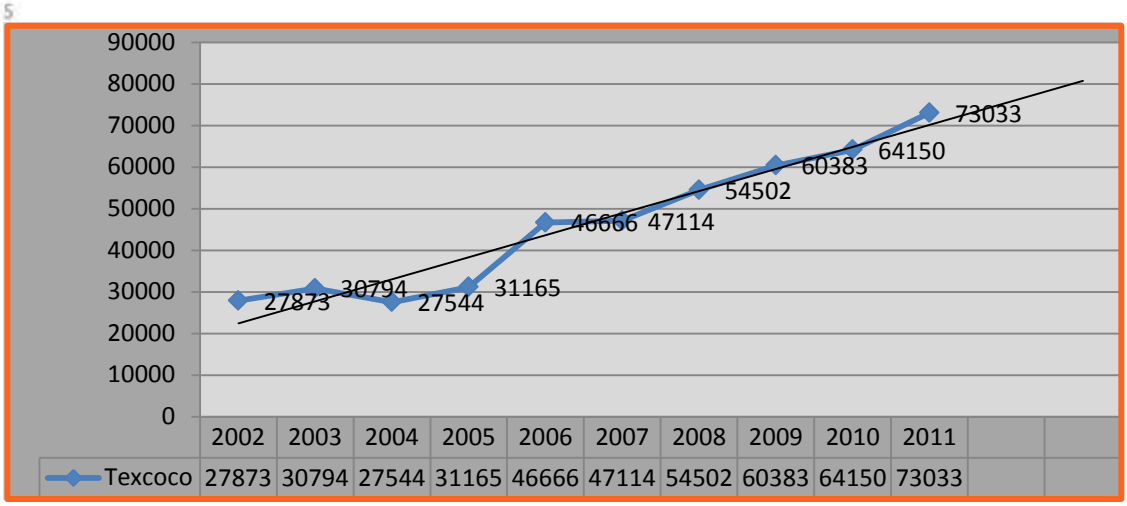
En el municipio de Texcoco la población es de alrededor de 235,000 habitantes con un crecimiento anual de alrededor del 2 %, por lo que se generarían alrededor de 550,000 viajes al día, distribuídos de una forma similar a la ya mencionada.

Conjuntamente se observa un crecimiento acelerado en la taza de motorización del Municipio, como se muestra en las gráficas siguientes en los últimos años el índice de aumento de la motorización es de alrededor del 12 % anual, por lo que las vialidades están llegando a su límite de capacidad en algunas zonas del Municipio principalmente en la Cabecera Municipal y en algunas de las comunidades.

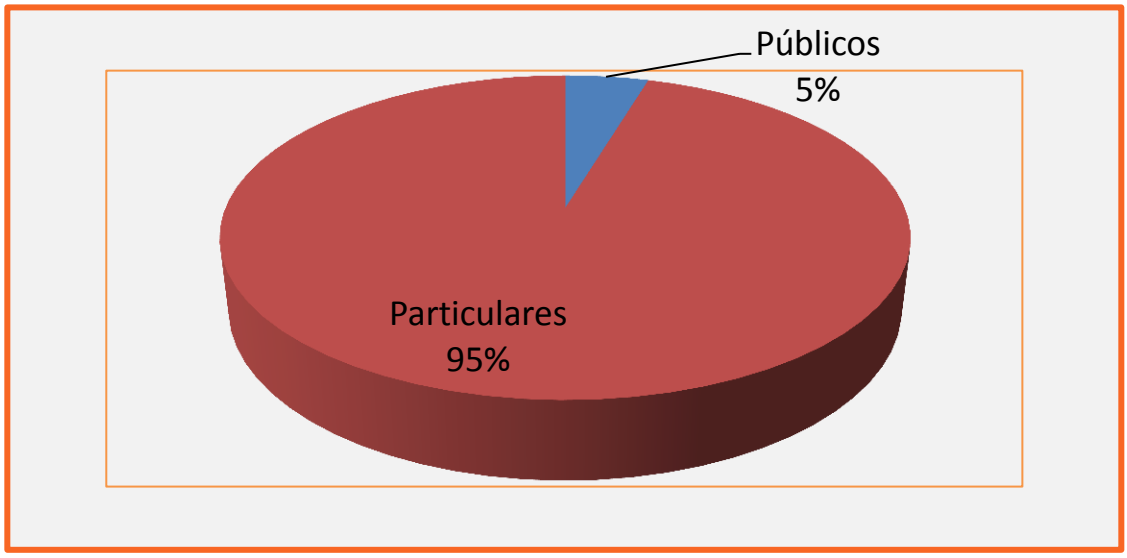


	1980	1990	2000	2010
Texcoco	9540	32559	28042	64150
total Distrital	9540	32559	38108	92839

Número de Automóviles por década. Fuente: INEGI



Número de Automóviles en la Última década
Fuente: INEGI



Particulares Vs Público
Fuente: INEGI

Como se puede observar en el gráfico anterior se tiene que el transporte público solo es el 5% del total del parque vehicular pero en lagunas zonas especialmente de la Cabecera Municipal es el principal problema, y al cual se le tiene que prestar gran atención ya que este 5 % de vehículos mueve más del 50 % de los viajes del Municipio.

Aunado a esto en la mayoría del Municipio incluyendo la Cabecera Municipal, la traza urbana y las dimensiones de las vialidades no son adecuadas para generar una buena circulación vehicular, y para la convivencia entre los diferentes modos de transporte (peatón, ciclista, automóvil, transporte público)

Ya que en el caso de la Cabecera Municipal la mayoría de las calles son truncas y solo se cuenta con cuatro posibles ejes viales:

1. De oriente a poniente.
2. De poniente a oriente.
3. De norte a sur.
4. De sur a norte.

Pero ninguno de estos tiene un trazo uniforme es decir su sección transversal, tiene grandes variaciones.

Otro de los factores que contribuyen al problema de la movilidad urbana es la poca atención a los sectores más vulnerables de la movilidad, como lo es el peatón al cual las condiciones de su área reservada (banqueta) se encuentra en malas condiciones en la mayoría de los casos y en algunos ya es insuficiente para el flujo de peatones que transitan por las mismas.

En otro caso los ciclistas no cuentan, con una sola ciclo pista ni con espacios para estacionar el vehículo no motorizado (bicicleta), que inhibe en gran medida el uso de este modo de transporte, el cual podría ser una alternativa para el Municipio.

Y por último la falta total de cultura vial, no solo por parte del automovilista sino de todos los que participan en el entorno de la movilidad urbana, genera una seria de conflictos entre los diferentes participantes de la movilidad urbana.

Prospectiva

En base a los datos mencionados anteriormente se tiene que de seguir las tendencias actuales, el problema de la vialidad será incontrolable ya que las vialidades en especial en la Cabecera Municipal ya no se tiene espacio para:

1. Crear nuevas vialidades ó;
2. Ampliar las ya existentes.

Por lo que dicho de otra manera las vialidades no pueden crecer al nivel que está creciendo el número de automóviles.

En segundo término tenemos el transporte público, el cual a pesar de ser el que mayor número de usuarios tiene, debido a la mala imagen a los altos tiempos de traslado y al mal servicio que en ocasiones se presta, el nivel de usuarios tiende a disminuir rápidamente.

Por otro lado tenemos la poca atención que se le presta al peatón y a las banquetas, genera que la población en general tienda a disminuir sus viajes a pie, por lo que se tienen que generar mayores y mejores espacios para el peatón, lo que motivaría que la población camine más, trayendo grandes beneficios tanto para la persona, como para el medio ambiente y el entorno social.

Y por último, la falta total de una política destinada a propiciar el uso de transportes alternativos que mejoren la convivencia social, que disminuyan los niveles de contaminación, así como mejorar la educación vial para que los diferentes modos de transporte puedan convivir de forma segura y eficiente.

Por lo que para poder generar una mejor prospectiva del transporte y la vialidad se tiene que generar un cambio considerable en las políticas públicas que se tiene para el sector tanto por parte del gobierno estatal, que es el rector del transporte público, como por parte del gobierno municipal que puede coadyuvar para mejorar el transporte e incentivar el uso de transportes alternativos que permitan mejorar nuestro entorno tanto social, ambiental, y de salud.