

El sistema de transporte que se le brinde es menester llevar a cabo una reestructuración radical de la red de rutas, contemplando no solo los beneficios de carácter espacial y ecológico que conllevará la desaparición (descongestionamiento) del polo de atracción artificial (centro de la ciudad) sino en forma integral, tomando en consideración los aspectos sociales, político-jurídicos y político-administrativos, tratando de lesionar mínimamente los intereses de los prestatarios del servicio pero llevando como objetivo el proporcionar a la sociedad un sistema de transporte colectivo, que proteja su economía, no afecte el uso de su tiempo libre y quede plenamente integrado para el desarrollo del Área Metropolitana de Monterrey.

Por supuesto que entre las soluciones deberá descartarse el subsidio por parte del resto de los habitantes del estado en beneficio de los habitantes del Área Metropolitana de Monterrey pues si se piensa bien, esto redundará más en perjuicio que en beneficio, considerando las características que el estado presenta y las condiciones precarias en las que se encuentran las áreas rurales.

Por lo anterior la solución tendrá que darse desde el interior del sistema y la responsabilidad de vigilancia, administración de recursos, etc. deberá recaer en una autoridad a la cual quedarán circunscritas todas las formas sociales involucradas. Esta autoridad puede ser de naturaleza privada o pública.

Considerando que el usuario es un "mercado cautivo" que usará el sistema de transporte que se le brinde es menester llevar a cabo una reestructuración radical de la red de rutas, contemplando no solo los beneficios de carácter espacial y ecológico que conllevará la desaparición (descongestionamiento) del polo de atracción artificial (centro de la ciudad) sino en forma integral, tomando en consideración los aspectos sociales, político-jurídicos y político-administrativos, tratando de lesionar mínimamente los intereses de los prestatarios del servicio pero llevando como objetivo el proporcionar a la sociedad un sistema de transporte colectivo, que proteja su economía, no afecte el uso de su tiempo libre y quede plenamente integrado para el desarrollo del Área Metropolitana de Monterrey.

CARACTERISTICAS DE LA ENCUESTA DE MOVIMIENTOS DE ORIGEN Y DESTINO.

La encuesta de movimientos origen-destino de la población del Área Metropolitana de Monterrey, realizada durante el año 1981 y codificada y corregida para su cómputo en 1982, se realizó con el objetivo de conocer las características de los movimientos cotidianos que realiza la población y conocer los patrones de movimientos en cuanto a variables tales como: Motivos de viaje, destino de los movimientos, horas críticas de transportación, duración promedio de los viajes, índices de atracción y generación de viajes, etc. Para lograr este objetivo y tomando a la vivienda como unidad del muestreo, se planeó la meta de encuestar al 5% de las viviendas en la ciudad, en base a datos de población por AGEB¹ y viviendas estimadas en cada AGEB según el Precenso elaborado por la S.P.P. en 1980. La actividad de encuestamiento sólo alcanzó un 70% del objetivo inicial al lograr información de sólo un 3.5% de las viviendas totales, quedando algunas zonas sin encuestamiento nulo o muy bajo por lo que se hubo de reducir el área física de estudio para el presente diagnóstico.

A P E N D I C E

1/ AGEB = Área Geoespacial Básica (X Censo General de Población y Vivienda).

ENCUESTA DE MOVIMIENTOS DE ORIGEN Y DESTINO
DE MOVIMIENTOS DE ORIGEN Y DESTINO.

La encuesta de movimientos origen-destino de la población del Area Metropolitana de Monterrey, realizada durante el año 1981 y codificada y corregida para su cómputo en 1982, se realizó con el objetivo de conocer las características de los movimientos cotidianos que realiza la población y conocer los patrones de movimientos en cuanto a variables tales como: Motivos de viaje, destino de los movimientos, horas críticas de transportación, duración promedio de los viajes, índices de atracción y generación de viajes, etc. Para lograr este objetivo y tomando a la vivienda como unidad del muestreo, se planteó la meta de encuestar al 5% de las viviendas en la ciudad, en base a datos de población por AGEB¹ y viviendas estimadas en cada AGEB según el Precenso elaborado por la S.P.P. en 1980. La actividad de encuestamiento sólo alcanzó un 70% del objetivo inicial al lograr información de sólo un 3.5% de las viviendas totales, quedando algunas zonas con encuestamiento nulo o muy bajo por lo que se hubo de reducir el área física de estudio para el presente diagnóstico.

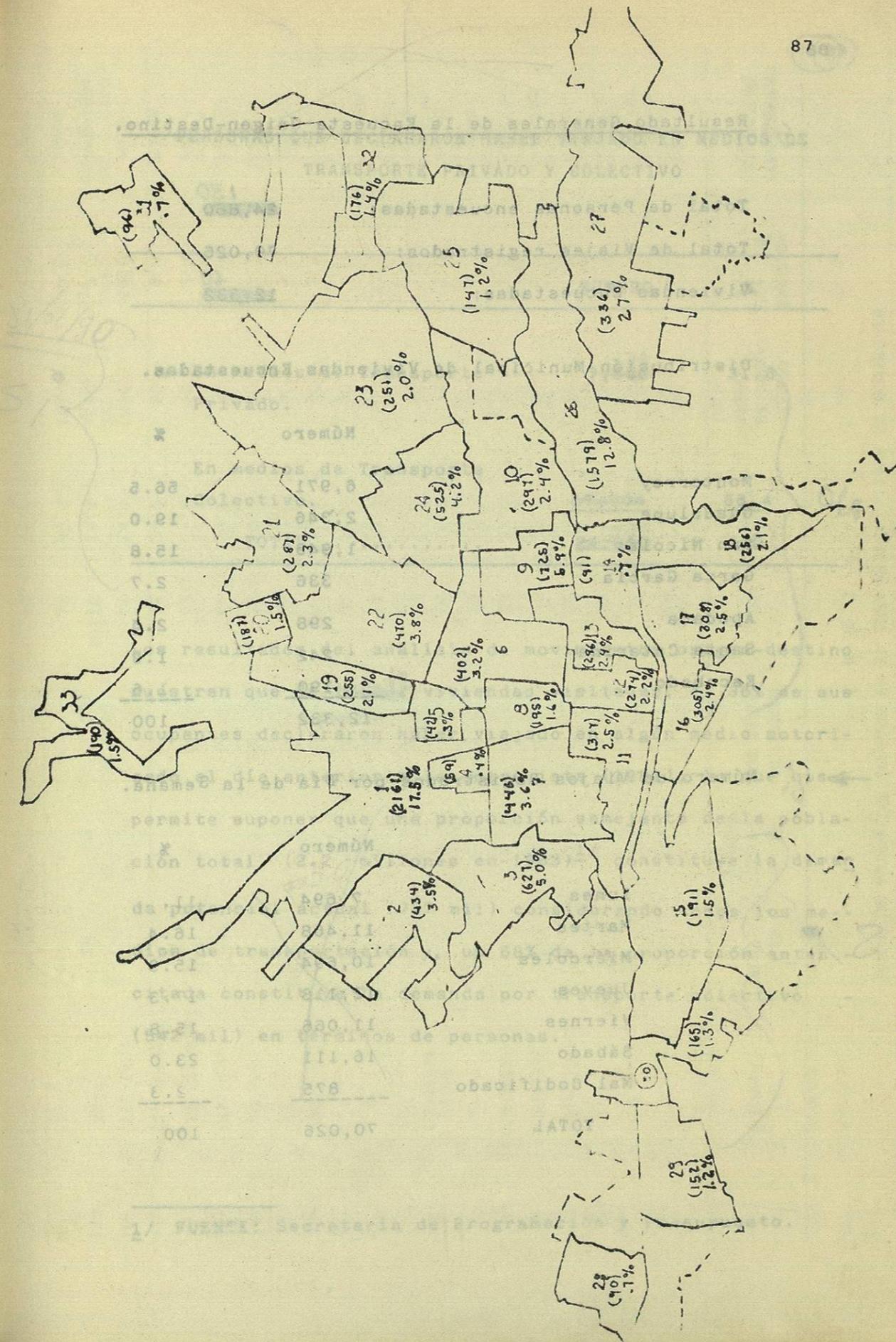
¹/ AGEB = Area Geoestadística Básica (X Censo General de Población y Vivienda).

ZONAS DESCARTADAS POR SU NULO O BAJO ENCUESTAMIENTO

MUNICIPIO	ZONA	VIVIENDAS TOTALES	VIVIENDAS ENCUESTADAS
Monterrey	21	14,895	68
	22	3,705	21
Guadalupe	32	66	- 0 -
	39	4,949	- 0 -
	40	903	- 0 -
Sta. Catarina	42	4,145	- 0 -
	43	5,488	20
Garza García	47	2,166	18

El encuestamiento en el resto de las zonas presenta disparidades de cobertura por lo que fue necesario reducir el número original de zonas (54)^{2/} englobando aquellas con encuestamiento abajo del 3% con zonas contiguas que presentaban características similares de usos de suelo y socioeconómicas, reduciéndose a 33 zonas válidas para el análisis del presente diagnóstico.

^{2/} Facultad de Arquitectura, U.A.N.L.:
El transporte de Pasajeros en el Area Metropolitana de Monterrey.
Agosto de 1982



Zonas Descartadas -----
Número absoluto de Cuestionarios en Paréntesis.

Si Resultado Generales de la Encuesta Origen-Destino.

Total de Personas encuestadas:	24,860 ¹³⁰
Total de Viajes registrados:	70,026
Viviendas Encuestadas:	12,332 ⁶⁰

Distribución Municipal de Viviendas Encuestadas.

	Número	%
Monterrey	6,971	56.5
Guadalupe	2,346	19.0
San Nicolás	1,949	15.8
Garza García	336	2.7
Apodaca	298	2.4
Santa Catarina	242	1.9
Escobedo	190	1.6
TOTAL	12,332	100

Si Número de Viajes Registrados por Día de la Semana.

	Número	%
Lunes	7,694	11.0
Martes	11,468	16.4
Miércoles	10,694	15.3
Jueves	12,118	17.3
Viernes	11,066	15.8
Sábado	16,111	23.0
Mal Codificado	875	2.3
TOTAL	70,026	100

PERSONAS QUE DECLARARON HABER VIAJADO EN MEDIOS DE TRANSPORTE PRIVADO Y COLECTIVO

31/06/90
Si

	NUMERO	%
En medios de Transporte Privado.	7,856 ³⁶	31.6
En medios de Transporte Colectivo.	17,004 ¹⁹⁴	68.4
TOTAL	24,860¹³⁰	100

Los resultados del análisis de movimientos origen-destino muestran que de ⁶⁰12,332 viviendas visitadas, el 36% de sus ocupantes declararon haber viajado en algún medio motorizado el día anterior a la entrevista (1981), lo que nos permite suponer que una proporción semejante de la población total (2.2 millones en 1983)^{1/} constituye la demanda potencial actual (797 mil) considerando todos los medios de transportación y, un 68% de la proporción antes citada constituye la demanda por transporte colectivo (542 mil) en términos de personas.

^{1/} FUENTE: Secretaría de Programación y Presupuesto.

INVENTARIO DE
RUTAS DE AUTOBUSES URBANOS EN EL AREA METROPOLITANA DE MONTERREY

1 9 8 3

	RUTA	U. EN SERV.	U. EN REPA-RACION	U. FUERA DE SERV.	TOTAL	KMS. DE RECORRIDO.	TIEMPO DE RECORRIDO (MIN.)	FRECUENCIA DE PASO (MIN.)	CONDICIONES DEL EQUIPO
1-	1	18	0	0	18	13.6	55	3.0	Bueno
2-	4	17	4	0	21	15.5	60	3.5	Regular
3-	10	18	5	0	23	25.7	85	4.7	Regular
4-	10 (FOMERREY)	12	10	0	22	27.2	90	7.5	Bueno
5-	14 (CENTRAL)	13	8	4	25	22.0	80	6.0	Regular
6-	14 (GUERRERO)	6	11	6	23	22.0	80	13.5	Regular
7-	17	18	1	0	19	20.5	85	4.7	Bueno
8-	17 "B"	16	0	0	16	16.7	75	5.0	Bueno
9-	18	19	2	0	21	22.0	77	4.0	Bueno
10-	19	3	4	4	11	22.3	100	33.0	Malo
11-	21	22	0	0	22	27.0	90	4.0	Bueno
12-	23	27	3	0	30	22.5	90	3.3	Bueno
13-	25	28	6	0	34	23.0	90	3.2	Bueno
14-	29	9	7	10	26	19.3	80	9.0	Malo
15-	31	31	13	0	44	23.7	85	2.7	Bueno
16-	31 (PLANTA)	37	2	0	39	21.5	85	2.3	Bueno
17-	31 (S. BERNABE)	9	7	0	16	24.9	80	9.0	Bueno
18-	33 (TEC-LAD)	4	2	5	11	14.0	70	18.0	Malo
19-	34	16	0	1	17	13.3	60	3.7	Regular
20-	35 (1er. SEC.)	40	6	0	46	24.3	90	2.2	Bueno
21-	35 (2º SEC.)	39	4	0	43	24.6	90	2.3	Bueno

	RUTA	U. EN SERV.	U. EN REPA-RACION	U. FUERA DE SERV.	TOTAL	KMS. DE RECORRIDO.	TIEMPO DE RECORRIDO (MIN.)	FRECUENCIA DE PASO (MIN.)	CONDICIONES DEL EQUIPO
22-	37	26	4	0	30	19.6	80	3.0	Bueno
23-	39	27	2	0	29	16.0	80	2.1	Bueno
24-	44 "B"	5	1	6	12	20.0	65	13.0	Malo
25-	45	16	4	6	26	14.5	70	4.0	Bueno
26-	46	9	0	0	9	11.5	50	6.0	Bueno
27-	52 "A"	6	3	0	9	20.0	60	10.0	Regular
28-	52 (ABASTOS)	7	2	0	9	20.0	70	10.0	Regular
29-	52 (NOGALAR)	7	1	0	8	20.0	70	10.0	Regular
30-	53	10	6	10	26	16.3	60	6.0	Malo
31-	58	6	4	0	10	25.6	100	9.6	Malo
32-	62	9	4	0	13	15.0	90	10.0	Malo
33-	64	11	2	0	13	26.0	80	7.0	Bueno
34-	64 "A"	10	2	0	12	26.0	80	8.0	Bueno
35-	67	24	2	0	26	16.0	64	2.7	Bueno
36-	69	12	3	0	15	18.5	65	5.4	Regular
37-	70	29	11	1	41	27.2	95	3.2	Malo
38-	73 (ESTANZUELA)	9	2	0	11	28.0	105	12.0	Bueno
39-	74	4	7	0	11	25.6	75	19.0	Malo
40-	76	20	5	2	27	25.7	90	4.5	Regular
41-	77 (ZARAGOZA)	18	2	14	34	24.0	90	5.0	Malo
42-	81 (PLAYA)	8	4	9	21	27.6	96	12.0	Malo