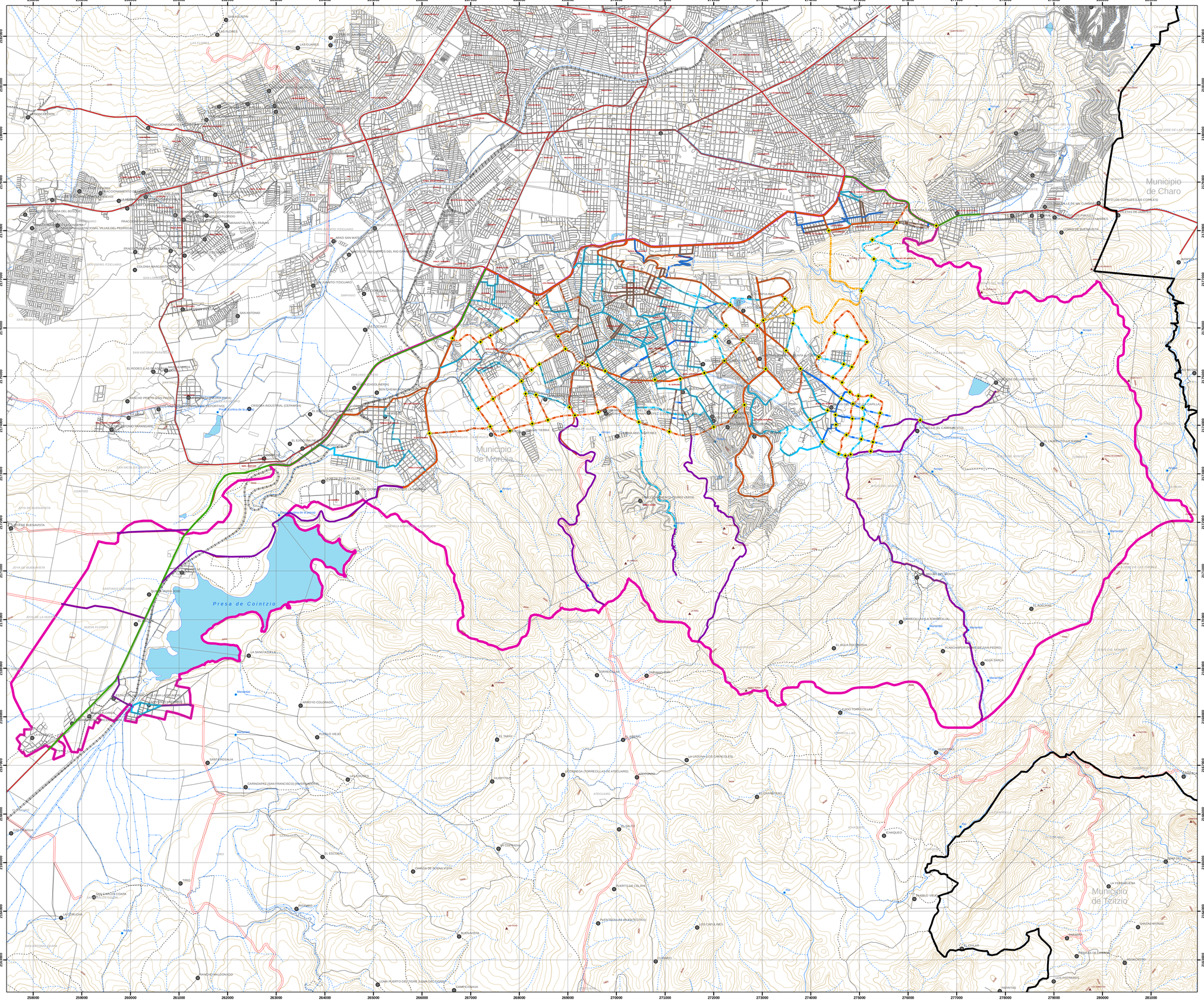
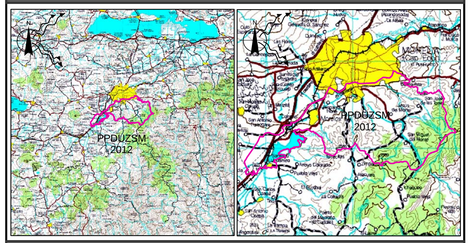


LOCALIZACIÓN



SIMBOLOGÍA CONVENCIONAL

- Localidades
- Cerros
- Lagunas, manantiales y presas
- Límite de Programa Parcial de Desarrollo Urbano
- Límites municipales
- Traza urbana
- Carretera federal y estatal
- Terracería
- Brecha
- Vereda
- Vía férrea
- Curvas de nivel maestras (m.s.n.m.)
- Curvas de nivel auxiliares (m.s.n.m.)
- Corriente de agua perenne
- Corriente de agua intermitente
- Canal en operación
- Acueducto subterráneo en operación
- Acueducto superficial en operación
- Cuerpos de agua
- La Huerta / Colonia

Núcleos Agrarios

- Límites
- LA MESA / Nombre

SIMBOLOGÍA TEMÁTICA

Sistema	Subsistema	Actual	Propuesta
Vialidad regional	Acceso carretero		
	Enlace suburbano		
Vías primarias	Vías principales		
	Acceso a Santa María		
Vías secundarias	Vialidad colectora		
	Vías locales		
	Par vial		

- Intersecciones

Organización de la estructura vial de la movilidad urbana sustentable propuesta Zona Sur

Sistema	Vialidad regional		Vías primarias		Vías secundarias		
Organización de la estructura vial	Acceso carretero	Enlace sub-urbano	Vías principales	Vialidad acceso a Sta. María **	Vialidad colectora	Vialidad local	Par vial
Sección vial (m) (Min-Max)*	40	20	20-30	30-40	16-20	12-16	10.5-16
Carriles por sentido	2 a 4	1 a 2	2 a 3	2 a 4	1 a 2	1 a 2	1 a 2
Ancho de carriles (m)	3.50 - 3.65	3.30-3.66	3.30 - 3.65	3	3	3	3
Ancho de carriles de estacionamiento (m)	NA	NA	2.5	NA	2.00 a 2.50	NA	NA
Sección ciclo vía (m)/carriles	1.5/2	NA	1.5/2	1.5/3	1.5/1 a 2	NA	NA
Banqueta (una por acera)(m)	2.5	NA	2.5	2.5	2	1.5	1.2
Camellón (m)	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional	NA	NA
Parque lineal, recreación y esparcimiento (sección en m)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Restricciones de alineamiento(m)	10	NA	NA	NA	NA	NA	NA

*La sección vial representa el espacio físico necesario para albergar las futuras vialidades de la ciudad, repartida de forma proporcional a cada lado del eje de su desarrollo. La sección vial resulta como una restricción hacia la propiedad o posesión de los predios de los particulares en el momento de la solicitud de transformación del suelo rústico (rural o en brefia) a suelo urbano, a través de alguna operación urbana (fraccionamiento, lotificación, licencia de construcción u otra) de los predios de los particulares en el paso de las secciones viales futuras. Lo anterior, independientemente de las pluvialias generadas y del financiamiento de las obras viales correspondientes.
Min= sección vial mínima que se derive de la prolongación de una vialidad actual y que solamente comprenda carriles de arroyo vial y banquetas para el diseño de la nueva vialidad.
Max= sección vial máxima sobre la cual se diseñarán las vialidades propuestas cuando éstas se desarrollen en terreno libre de construcción y contendrá carriles de arroyo vial, banquetas, camellón y ciclovía.
** Vialidad sujeta a la autorización definitiva de parte de las instancias municipales correspondientes, previa a su contrucción.
Notas:
(1) Las normas básicas de diseño pretenden ser una guía para igualmente orientar el trazo y definir las secciones viales y las afectaciones para el paso de las vias propuestas en el Programa. La nueva red vial esta estructurada considerando la función y jerarquía en congruencia con el ordenamiento urbano establecido del área urbana actual y del área de crecimiento programado, en el entendido que el trazo y trayectoria de las vialidades en proyecto son solo esquemáticos e indicativos.
(2) Las propuestas de las vialidades de la estructura vial representan soluciones a la problemática de movilidad urbana detectada, sin embargo, será necesario previamente a su ejecución la aprobación de las autoridades correspondientes
(3) Las trayectorias de las vialidades y su sección vial tipo propuesta obedecen a las condiciones de viabilidad para su construcción; sin embargo, podrán realizarse ajustes en sus trayectorias e intersecciones necesarias que se justifiquen en el momento de realizar los proyectos ejecutivos o los proyectos de vialidad y lotificación.
(4) La organización de la estructura vial del presente Programa Parcial, se basa en la clasificación dispuesta en el Código de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán de Ocampo 2007, para la estructuración del sistema vial de los instrumentos de planeación del desarrollo urbano, especificaciones diferentes a las descritas en el mismo instrumento jurídico para los desarrollos urbanos y desarrollos urbanos en condominio; sin embargo, cuando un desarrollo de este tipo, se vea inmerso en cualquier trayectoria de las vialidades futuras señaladas en la presente estructura vial, deberá ajustarse a las especificaciones de la misma.
(5) A partir del derecho de vía del alineamiento que determine la dependencia correspondiente respecto de la vialidad regional, se proyectará una sección vial de 10 m. para alojar una vialidad lateral que permita el adecuado acceso y salida de vehículos a los desarrollos urbanos futuros.
(6) Para cada caso señalado la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente determinará la conveniencia de usar camellón con anchura acorde a la sección vial total de aplicación.

PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO DE LA ZONA SUR DE MORELIA 2012

NIVEL: ESTRATÉGICO

TEMA: ESTRUCTURA URBANA

morelia

IMDUM

NOMBRE DEL PLANO: ESTRATEGIA VIAL

ESCALA: 1:35,000

FECHA: MARZO DE 2014

ACOTACIONES: METROS

CLAVE

E-03

3/5

ESCALA GRÁFICA: 0 0.6 0.3 0.6 0.9 1.2

ELABORACIÓN: CONURBA CONSULTORÍA Y GESTIÓN URBANA Y AMBIENTAL www.conurba.mx

FUENTE BASE: *Vectoriales, INEGI, 2010*

DATOS DE PROYECCIÓN: PROYECCIÓN UTM DATUM: WGS84 ZONA: 14